



**Universidade Federal da Bahia
Instituto de Humanidades, Artes e Ciências
Programa Multidisciplinar de Pós-Graduação em Cultura e
Sociedade**

MATTHEUS VINICIUS ROSA

**DOIS LADOS DA MESMA VIAGEM: ENTRE A LEMBRANÇA E O
ESQUECIMENTO DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS**

Salvador
2018

MATTHEUS VINICIUS ROSA

**DOIS LADOS DA MESMA VIAGEM: ENTRE A LEMBRANÇA E O
ESQUECIMENTO DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS**

Dissertação apresentada ao Programa Multidisciplinar em Cultura e Sociedade, Instituto de Humanidades, Artes e Ciências, Universidade Federal da Bahia como requisito para a obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. José Roberto Severino

Salvador
2018

Ficha Catalográfica

Elaboração Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA)

Rosa, Mattheus Vinicius

Dois lados da mesma viagem: entre a lembrança e o esquecimento da Estrada de Ferro Bahia e Minas / Mattheus Vinicius Rosa. -- Salvador, 2018.
168 f.

Orientador: José Roberto Severino.

Dissertação (Mestrado - Cultura e Sociedade) -- Universidade Federal da Bahia, Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, 2018.

1. Patrimônio Cultural. 2. História Oral. 3. Fotografias. 4. Ferrovia Bahia e Minas. 5. Narrativas de Pertencimento. I. Severino, José Roberto. II. Título.



Ata da Reunião da Apresentação Oral da Dissertação de **MATTHEUS VINICIUS ROSA**

Intitulada: **“Dois lados da mesma viagem: entre a lembrança e o esquecimento da estrada de ferro Bahia- Minas”**.

Aos 19 (dezenove) dias do mês de julho de dois mil e dezoito, no IHAC - *Instituto de Humanidades, Artes e Ciências* da Universidade Federal da Bahia, foi instalada a Banca Examinadora da Apresentação da dissertação intitulada: **“Dois lados da mesma viagem: entre a lembrança e o esquecimento da estrada de ferro Bahia- Minas”**. Após a abertura da sessão, foi composta a Banca Examinadora formada pelos professores: **Prof.(a) Dr.(a) José Roberto Severino**– Orientador(a) - e pelo(a) examinador(a) externo(a): **Prof.(a) Dr.(a) Francisco Antônio Zorzo** e interno(a) do Programa Multidisciplinar de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade: **Prof.(a) Dr.(a) Milton Araújo Moura**. Conforme o Regimento Interno do Programa Multidisciplinar de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade foi dado o prazo de trinta minutos para que o/a mestrando/a fizesse a exposição do seu trabalho e trinta minutos para que os membros da Banca realizassem a arguição. Primeiro falou o/a avaliador (a) externo/a **Prof.(a) Dr.(a) Francisco Antônio Zorzo**. Após o/a examinador(a) externo(a), fez suas arguições o/a **Prof.(a) Dr.(a) Milton Araújo Moura**, avaliador(a) interna/o. Depois que os membros da Banca falaram, foi dado um prazo de trinta minutos para que o/a mestrando/a fizesse a sua réplica. Concluída a exposição, arguição e réplica, a Banca Examinadora se reuniu e considerou a dissertação de **MATTHEUS VINICIUS ROSA** como aprovado. Nada mais havendo a tratar, eu, Prof.(a) Dr.(a) José Roberto Severino lavrei a presente ata que será por mim assinada, pelos demais membros da Banca e pelo/a mestrando/a. Salvador, 19 de julho de 2018.

Prof.(a) Dr.(a) José Roberto Severino

José Roberto Severino

Prof.(a) Dr.(a) Francisco Antônio Zorzo

Francisco Antônio Zorzo

Prof.(a) Dr.(a) Milton Araújo Moura

Milton Araújo Moura

Mestrando(a) **MATTHEUS VINICIUS ROSA**

Matheus Vinicius Rosa

AGRADECIMENTOS

Muitas pessoas contribuíram para a realização desta pesquisa de várias maneiras possíveis. Agradeço, neste sentido, ao meu orientador José Roberto Severino, que com muita habilidade e sutileza conduziu meu olhar a processos sociais invisibilizados na vida cotidiana. Através dele pude me construir como um pesquisador sensível às pequenas coisas que envolvem os fenômenos sociais e históricos.

Agradeço a minha companheira Ana Luiza Venil, sempre presente nos mais diversos momentos de minha vida e disposta a ouvir minhas inquietações e angustias diante das dificuldades e do desencantamento operado pelo processo de pesquisa. Sem seus conselhos e carinho seria difícil continuar. À minha mãe pela paciência, por me ouvir e por me fornecer suporte material e espiritual, enfatizando sempre a necessidade de uma postura corajosa diante das coisas. O mesmo vale para minha avó Odília e minha irmã Sibelly Rosa, bastante preocupadas com as minhas condições de vida e dispostas a me socorrer com conselhos enquanto sujeito deslocado de seu mundo habitual para outro completamente diferente. O que essas mulheres fizeram por mim é impagável. Mas minha gratidão se estende igualmente aos demais familiares que sempre acreditaram nos frutos de minha profissão.

Também sou grato aos meus bons amigos, os de sempre e os que fiz em Salvador: Átila Montini, Emmanuel Almada, Leon Patrick, Matheus Moravia, Marcelo Borel, Lucas Caetano, Marcus Tondato, Vinícius Córdova, Priscila Oliveira, Carla Nogueira, Josias Pires, Marlus Pinho, Flávia Landgraf, Carolina Moraes, Ana Gualberto, Cledineia Carvalho, Camila Brito, Moisés do Santos Viana, Tamilyes Alves e muitos outros. Sem eles a caminhada perderia o sentido, não haveria prazer.

Estendo minha gratidão ao grupo “Memória e Identidade na Contemporaneidade” ministrado pelo professor Beto Severino. A participação neste grupo foi de muita valia para o amadurecimento de muitas questões em minha pesquisa. Além disso, jamais irei esquecer o ambiente de fraternidade e pensamento crítico que criamos.

Agradeço aos funcionários da UFBA – sobretudo os do Pós-Cultura, da biblioteca central e do Restaurante Universitário – pelos serviços prestados; ao Severino da barraquinha de café e paçoca pela conversa descontraída na hora do almoço; ao Supri e à Flávia, pela amizade no bairro em que morei, Federação; e à CAPES, por financiar grande parte do meu mestrado.

Não poderia deixar de mencionar outros personagens igualmente responsáveis pela concretização desta pesquisa: meus entrevistados Arys bure Eleutério, G.F. e A.D.; o presidente da Associação Cultural dos Ferroviários Bahia Minas (ACFBM) Vinícius Medina e sua companheira Iraci Araújo por me receber em Teófilo Otoni; Luis Alberto Bassoli por me hospedar em sua casa em minha viagem para o Vale do Mucuri; aos professores Marcelo Giffoni e Márcio Santos – este último me concedeu as fotografias sobre as quais nos debruçamos na pesquisa; e Dona Fany Moreira, colecionadora da história de Teófilo Otoni.

Agradeço em especial ao meu avô Mário Rosa, que partiu no dia 23 de maio deste ano, pela sabedoria e pelo exemplo de perseverança e amor ao que faz. Como aconteceu com os ferroviários considerados nesta pesquisa, ele é vítima do esquecimento operado pela modernidade, seja na figura do Estado ou do mercado. Sua morte está associada a um sentimento de inutilidade que o acometeu na velhice em decorrência do descaso da Prefeitura, da Câmara Municipal de Itabira e da Vale do Rio Doce no que diz respeito aos serviços prestados por ele para o esporte na cidade e suas contribuições para o Clube Valério Doce. Nenhuma nota ou carta foi emitida depois de sua morte. E isto é mais um trágico exemplo do lugar concedido ao velho em nossa sociedade capitalista e neoliberal.

ROSA, Mattheus Vinicius. *Dois lados da mesma viagem: entre a lembrança e o esquecimento da Estrada de Ferro Bahia e Minas*. 2018. 163 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Sociedade) – Instituto de Humanidades, Artes e Ciências, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

RESUMO

Esta dissertação buscou compreender o impacto da Estrada de Ferro Bahia e Minas na vida das pessoas afetadas por sua existência. Para isso consideramos as narrativas colhidas segundo a metodologia da história oral proposta por Paul Thompson (1992) e um conjunto de fotografias que serão interpretadas à luz da perspectiva de Boris Kossoy (1999; 2001). A presente pesquisa é fruto, portanto, de um interesse pela memória coletiva dessa ferrovia, pensada sob o ponto de vista interdisciplinar sobre a cultura. Aqui, nosso interesse foi de preservar a densidade dos documentos disponíveis e principalmente a poética dos eventos narrados que, por vezes, acionam um mundo distante, mas que se revive sob outra intensidade no presente. Trata-se, neste sentido, da perseguição de um objetivo em escala microsociológica sobre um período histórico marcado por muitas contradições e conflitos. Dentre as conclusões possíveis, destacamos o caráter mestiço, entre o moderno e o tradicional, na qual se forma a cultura ferroviária no contexto de estudo.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural; História Oral; Fotografias; Ferrovia Bahia- Minas; Narrativas de Pertencimento

ROSA, Matheus Vinicius. *Two senses of the same journey: between a memory and the oblivion of the Bahia and Minas Railroad*. 2018. 163 pp. Dissertation (Master degree in Culture and Society) - Institute of Humanities, Arts and Sciences, Federal University of Bahia, Salvador.

ABSTRACT

This dissertation sought to understand the impact of the Bahia and Minas Railroad on the lives of people affected by its existence. For this we consider the narratives collected according to the methodology of oral history proposed by Paul Thompson (1992) and a set of photographs that will be interpreted in the light of the perspective of Boris Kossoy (1999, 2001). The present research is therefore the result of an interest in the collective memory of this railway, thought from an interdisciplinary point of view on culture. Here our interest was to preserve the density of the available documents and especially the poetics of the narrated events that sometimes trigger a distant world, but which is revived under another intensity in the present. In this sense, it is a question of the pursuit of an objective on a micro-sociological scale over a historical period marked by many contradictions and conflicts. Among the possible conclusions, we highlight the mestizo character, between the modern and the traditional, in which the train culture is formed in the study context

Keywords: Cultural Heritage; Oral History; Photographs; Railroad Bahia e Minas; Narratives of Belonging

LISTA DE FIGURAS

| | | |
|-----------------|---------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 | Traçado da Estrada de Ferro Bahia e Minas, 1949..... | 22 |
| Figura 2 | Representação da Estação de Ponta de Areais (EFBM)..... | 61 |

LISTA DE FOTOGRAFIAS

| | | |
|----------------------|---------------------------------------------------------------|-----|
| Fotografia 1 | Vista parcial de Ladainha, ano 1958..... | 50 |
| Fotografia 2 | Vista parcial de Ladainha, ano de 1958 | 51 |
| Fotografia 3 | Fotografia da Locomotiva nº1, 1937..... | 52 |
| Fotografia 4 | Locomotiva 138..... | 53 |
| Fotografia 5 | Acidente no trecho baiano, locomotivas 135 e 138..... | 53 |
| Fotografia 6 | As mãos e o primeiro objeto produzido pelo ferreiro..... | 90 |
| Fotografia 7 | Oficina da Estrada de Ferro Bahia e Minas em Ladainha-MG..... | 94 |
| Fotografia 8 | Interior da Oficina da EFBM..... | 95 |
| Fotografia 9 | Mecânicos e Locomotivas à vapor na Oficina da EFBM..... | 95 |
| Fotografia 10 | Escola preparatória gerida pelo Senai em Ladainha-MG..... | 100 |
| Fotografia 11 | Desembarque na Estação..... | 103 |
| Fotografia 12 | Desembarque na Estação..... | 103 |
| Fotografia 13 | Registro fotográfico de uma partida de futebol em Queixada.. | 106 |
| Fotografia 14 | Alguns significados produzidos sobre a locomotiva..... | 109 |

SUMÁRIO

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1 INTRODUÇÃO | 12 |
| 2 EXPERIÊNCIAS NA PRESENÇA DO MAQUINISMO..... | 23 |
| 2.1 Vultos ao redor do Mecanismo..... | 23 |
| 2.2 A Máquina Desencantada..... | 36 |
| 2.3 A construção do Lugar Bahia e Minas e as formas de ler a cidade nascente.. | 44 |
| 3 INVENÇÕES SOBRE A BAHIA E MINAS..... | 57 |
| 3.1 O colecionador bahiminas..... | 58 |
| 3.2 Reinventando os contornos do lugar: imagens possíveis | 63 |
| 3.3 O Trem: Memórias de Festa, Trabalho e Luto | 74 |
| 4 HISTÓRIAS DE HOMENS-MÁQUINA..... | 83 |
| 4.1 Tradição e Modernidade no mundo do Trabalho | 83 |
| 4.2 Vida social e Identidades | 98 |
| 4.3 A sedução pela maquinaria..... | 107 |
| 5 CONCLUSÕES | 112 |
| REFÊRENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:..... | 119 |
| DOCUMENTOS: | 125 |
| ANEXO I: MEMÓRIAS DE HOMENS-MÁQUINA..... | 126 |
| Entrevista 1 | 127 |
| Entrevista 2 | 144 |
| Entrevista 3..... | 153 |

INTRODUÇÃO

O objetivo desta dissertação foi buscar compreender, a partir da metodologia da História Oral proposta por Paul Thompsom (1992), como certos ferroviários da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) narram suas lembranças, suas percepções sobre um determinado período de suas vidas enquanto funcionários dessa ferrovia. Buscamos produzir uma interpretação sobre essas narrativas densamente povoadas, no sentido de compreender certos aspectos comuns das jornadas de cada um dos entrevistados. Isto pôde nos permitir a identificar alguns elementos culturais significativos para a constituição do ser ferroviário que permanecem até hoje.

Neste sentido, justificamos o uso da história oral, enquanto instrumento de construção de documento, associado a uma literatura referente à memória – como Ecléa Bosi (1994, 2003) e Halbwachs (1990). Também recorreremos a certas obras de escritores que pensaram sobre as mudanças oriundas da modernidade, da qual falaremos posteriormente.

Esta primeira estratégia nos induziu a pensar em uma escrita simples, fluida, como uma história contada oralmente, sem muita preocupação em dar, a cada momento, exaustivas explicações teóricas, mas responsável com os detalhes da escuta, com a permanência de elementos ancestrais e valorativos, que chamaremos de tradicionais. Assim, não nos limitamos a realizar entrevistas, mas recorreremos a outras realizadas por Giffoni (2006) – uma de nossas principais referências, dada à abrangência do estudo por ele realizado – e por Santos (2016).

Das inúmeras maneiras de pensar e estudar o impacto de uma ferrovia no modo de vida das pessoas, nos debruçamos principalmente sobre a produção de um conjunto de elementos simbólicos que são caros às regiões que foram reorganizadas a partir de um projeto civilizatório, de centralização das rotas de comércio, de uma nova maneira de explorar e de viver em um dado território, etc. E a ferrovia, representada na figura da locomotiva, é o grande personagem desse contexto de industrialização do interior do Brasil, do sertão – considerado por nós dentro da dimensão de “Grande Sertão: Veredas”. Como veremos, certos clássicos da literatura nos permitiu recuperar, mesmo que idealmente, experiências históricas comuns para um determinado grupo de sujeitos, ou ao menos o impacto, os contornos desta

experiência vivida dentro de uma comunidade. Desta forma, optamos por lançar mão de poucos documentos para ser possível focalizar, considerando os recursos disponíveis, esta dimensão do vivido.

Uma outra maneira de levar à cabo o assunto pode ser encontrada em Zorzo (2001). Ele se preocupa em demonstrar, a partir de referências bibliográficas e de um vasto conjunto de documentos, como caminhos, rotas comerciais e lugares vão se consolidando a partir de uma dinâmica agroexportadora vigente desde o período colonial brasileiro. Ele procura marcar a ferrovia enquanto empresa capitalista e dispositivo que passa a organizar a produção e a distribuição de mercadorias e o modo de vida da população. E o faz com o cuidado de descrever a dinâmica destes produtos do cultivo ao beneficiamento; a formação de uma classe comercial e de concentração de riquezas nas mãos dos principais beneficiados da ferrovia.

Decidimos, no entanto, nos concentrar em unir os fios de memória que comprovam a existência de uma ferrovia particular. Mais do que isso, em unir e interpretar essas histórias à luz do conflito entre o tradicional e o moderno.

Quando falamos sobre ferrovias e locomotivas estamos pensando principalmente nas consequências da montagem de seus equipamentos¹ e da dinâmica de seu funcionamento. Também pensamos em sua representação para um conjunto de pessoas que passam a se relacionar rotineiramente com o mecanismo símbolo da velocidade e da ideia de progresso considerando o peso concreto dessas imagens (palavras). Em uma perspectiva crítica, Bermam (1986) nos mostra que esta é a condição social do homem que nasce sob o signo da destruição, de si mesmo e de seu mundo, que dará passagem a uma época do desenvolvimento, da expansão da capacidade humana de mudar o curso das coisas. O operário, nesta concepção, passa a assumir parte da corporeidade das máquinas com a qual se relacionam, são seduzidos por uma maneira nova de produzir e distribuir produtos sem precedentes e, nesse movimento complexo, assimilam uma nova racionalidade fundamentada em uma ética utilitária.

¹ Queremos nos referir genericamente a um conjunto de construções que fazem parte do funcionamento de uma ferrovia, ou que estão a ela associados – como o cinema e o clube de ferroviários.

O século XX no Brasil pode ser enquadrado nesta perspectiva genérica sobre a modernidade. O novo paradigma de produção que se inicia com a chegada da estrada de ferro e sua estrutura funcional modifica não somente as relações laborais, mas o próprio entendimento sobre as potencialidades humanas e sobre a natureza. Poderíamos, inclusive, supor que uma vez que o espaço se modifica, solapando as velhas paisagens, no sentido de ver emergir um imenso canteiro de obras, o próprio homem passa a assimilar os valores aí dispensados: de um desenvolvimento perpétuo, de superação de fronteiras morais e físicas, de reconstrução constante do “eu” e da comunidade que precisa, a partir de então, entrar na marcha do progresso e se renovar a cada necessidade ou imperativo do capital.

Neste sentido, poderíamos dizer que o contexto no qual surge a ferrovia e a figura impetuosa da locomotiva à vapor se inicia a partir da criação, como diria Berman (1986), de uma sensibilidade fáustica que passa a habitar o homem que se situa no centro denso dessas reconstruções, isto é, da destruição criativa das barreiras psíquicas, morais e físicas de um mundo permeado por rígidos valores tradicionais e basicamente rural. Este Fausto do qual nos fala o presente autor é a encarnação do Estado moderno, desejoso de desenvolvimento.

Uma das ideias mais originais e frutíferas do *Fausto* de Goethe diz respeito à afinidade entre o ideal cultural do autodesenvolvimento e o efetivo movimento social na direção do desenvolvimento econômico (BERMAN, 1986, p. 46).

A figura de Fausto, portanto, pode ser vista como o modelo ideal da sensibilidade moderna. Ele é um personagem que nasce de um profundo paradoxo na qual as potencialidades humanas, seu corpo e seu espírito, devem ser sempre reconstruídas a partir de sua destruição. Este é o desenvolvimento encarado pelo homem moderno, que está sempre em busca de mais criação. Mais do que isso, ele representa a paixão pelas capacidades humanas de transformação do mundo e, simultaneamente, se vê aturdido com tamanha agitação e turbulência, expansão e desordem de si mesmo e da sociedade ao seu redor. No futuro, essa fome insaciável por expansão irá enterrar o mundo de sua infância e as coisas que ele mais amava. Tudo entra no movimento acelerado da perpétua destruição criativa.

O interesse dessa dissertação é pensar como uma dada população concebe, a partir de sua memória coletiva, a existência deste mecanismo ferroviário que os alcança de maneira intensa. Este recorte ao qual nos referimos engloba a Estrada de Ferro Bahia e Minas e parte da população do nordeste mineiro e extremo-sul baiano.

Aqui, a empresa fáustica, enquanto metáfora do desenvolvimento, não se estabelece como recurso e método de produção a longo prazo – como poderíamos supor –, mas repressão das massas e na sua exploração a fim de conquistar um rápido desenvolvimento e o capital excedente para reprodução econômica. No fim, a sensação é de que certos projetos de modernização foram em vão ou nem existiram.

A partir desta perspectiva, se Fausto incorpora a superação de um mundo feudal e patriarcal, a renovação das forças produtivas para o desenvolvimento comum das capacidades de consumo e da própria qualidade de vida das pessoas de um modo geral, por outro lado, em países como o Brasil, esta empresa não conseguiu romper satisfatoriamente com heranças escravistas e patriarcais, nem mesmo garantir que esse desenvolvimento ocorresse de maneira subsequente, estável, e racional. Não houve uma reforma social anterior à instalação de um novo modo de produção. Assim, a dita sensibilidade moderna não seria capaz de englobar genericamente nossa sociedade, mas se constituiria como mais um ingrediente no caldeirão cultural mitigado por práticas autoritárias de poder, interesses particulares, violências e punições contra o corpo da nova massa industrial.

A própria Bahia e Minas, que nasce de um decreto imperial de 1880 valia-se de punições que iam de afastamento de serviço a descontos salariais e não pagamento de horas extras; imputavam sofrimento aos funcionários ao ser a empresa responsável pelas condições de funcionamento das vias – que foram construídas em baixo custo com o interesse de garantir o lucro das concessões estatais – e dos vagões: mutilações sofridas em serviço ou descarrilamento das locomotivas eram os acidentes mais comuns na ferrovia.

Sua conclusão em 1942, com a construção da estação de Araçuaí, no Vale do Jequitinhonha em Minas Gerais, sequer conseguiu prazo suficiente para desenvolver-se: de acordo com Giffoni (2006), um grupo de técnicos da Comissão Mista Brasil Estados Unidos (CMBEU) havia diagnosticado em 1953 a inviabilidade econômica da ferrovia, negando a potencialidade da produção agrícola da região, sua importância estratégica para o transporte de produtos e de passageiros, inviabilizando o porto de Ponta de Areia e assinalando a rodovia como saída economicamente mais rentável para o escoamento da produção pelo porto de Vitória. Diagnóstico que converge com o plano de remodelação econômica do governo JK, preparado pela própria comissão entre 1951 e 1953 que sugeria, entre outras coisas, a extinção de ramais ferroviários

e o investimento em rodovias e em geração de energia para a implementação de uma indústria pesada.

Vemos assim o rebaixamento de uma ferrovia com quase 580 quilômetros à categoria de ramal e a substituição de um projeto econômico por outro, sem esboçar qualquer continuidade. Giffoni (2006, p.153) nos diz que em 1949 o Guia de Horário de Teófilo Otoni da EFBM expunha um “discurso revitalizador” sobre a estrada, reafirmando seu potencial econômico para a região. Desta maneira, a Estrada de Ferro Bahia e Minas sai de cena logo depois de sua entrada espetacular e, muito provavelmente por isso, recebe o nome de “Ferrovia do Adeus”.

O empreendimento se exhibe como Fausto, prometendo o progresso e concessão para que a população goze coletivamente do prestígio de serem portais da civilização, de se comunicarem com outras capitais que eram assimiladas como utopia realizável a cada luz e eletrodoméstico aceso, a cada rua, casa, ponte ou comércio construído. Porém, concretamente, conforme sugere os elevados índices de analfabetismo da região, na casa dos 70% em 1959², o que havia era uma cultura basicamente oral, com uma pequena elite letrada, e uma gigantesca maquinaria ferroviária, ou equipamento ferroviário, de racionalidade maquiada³, interessada em explorar a capacidade produtiva das massas. As “forças obscuras”, que remontam ao passado que a modernidade procura enterrar, no sentido empregado por Berman (1986), insistem em sobreviver e dar forma a um modernismo brasileiro – o sertão é o lugar do encontro, do conflito, mas sobretudo da passagem.

Essa imagem do sertão, seguindo o pensamento de Guimarães Rosa, contesta a própria ideia de um Brasil moderno e centralizador que nasce com essas grandes obras da engenharia. Como nos diz Mia Couto (2009), o sertão é um lugar fantástico, está em qualquer parte, dentro de cada um, justamente porque está mais próximo da oralidade do que de uma lógica uniformizante. “Grande Sertão: veredas” foi escrito em 1956, contrariando a expectativa geral diante da construção de Brasília ao colocar em xeque a própria imagem do Estado moderno, entendendo-o como uma “instituição desordenada e desordenadora”, isto é, com um projeto de integração ineficiente e

² Estes dados foram coletados por (GIFFONI, 2006)

³ Por mais estranho que essa equação seja para a sensibilidade moderna da qual estamos falando, muitas cidades surgiram graças à Bahia e Minas e elevaram-se à relevância de principais produtores agropecuários: segundo dados de (GIFFONI, 2006), em 1949 Araçuaí era o 3º produtor de caprinos; Teófilo Otoni, o 1º de pele de animais silvestres, por exemplo.

marcado por inúmeras injustiças sociais. O sertão é o lugar onde a mediação das diferenças é realizada a partir do conflito entre as oralidades, que, no entanto, passa a conviver com uma branda energia civilizatória, mas sem a ela ceder completamente.

O que esta pesquisa buscou compreender foi como esta passagem de mundo rural para outro urbano é representada nas maneiras de narrar. Como essas pessoas dão sentido a uma convivência historicamente complexa, marcada fortemente por um desmando oligárquico que, com aos primeiros sons das máquinas, dão lugar a uma empresa colonizadora que intensificava os processos de produção e reprodução da vida. A ferrovia, conforme Zorzo (2001), reúne uma multiplicidade de caminhos – caminhos sem volta para os indígenas, nos diz o autor em questão – que são elaborados desde a colonização, respeitando uma dinâmica de progressiva interiorização para a extração de recursos naturais e exploração das massas empobrecidas. Portanto, ela intensifica as passagens pela cidade que se elaborava conforme a chegada das mercadorias, em um ritmo acelerado.

Em outras palavras, no processo de pesquisa, estávamos preocupados em saber como as narrativas de vida elaboram valores e experiências conjuntas que fazem parte de um grupo. Essas precisam ser, de certa maneira, especiais, isto é, reunir um certo conjunto de acontecimentos que se inscrevam na memória de maneira duradoura.

Ao falarmos sobre memória ferroviária nos referimos a um conjunto de histórias que sobrevivem no interior de uma comunidade ou grupo afetivo e são refeitas constantemente, seja a partir do confronto de versões; seja à luz do presente, que exige, sempre, novas reflexões e ponderamentos, uma vez que este grupo permanece vivo, materialmente ou não. Conforme Halbwachs (1990) jamais estamos só, ao contrário, somos perpassados pelas experiências e memórias de outros que nos são caros. Neste sentido, ao recuperar memórias que fazem parte de um determinado grupo, recupera-se sensações, cheiros, ideias e modos de fazer que são próprias deste mesmo grupo. Podemos dizer, portanto, que essas narrativas, construídas pela ação de lembrar, possuem força de identidade.

Desta forma, o esquecimento é operado pela progressiva perda de referencial, isto é, pela ausência de uma relação com os personagens que compunham este grupo e com os elementos que recuperam, de certa maneira, uma existência. Aqui, destacamos, então, a importância de fotografias, cartas e documentos que acionam

novamente a memória desta comunidade específica. E a importância de certos personagens que assimilam a responsabilidade, ou o dever, de manterem vivas esta memória coletiva – a figura do colecionador e do memorialista, por exemplo.

Entendemos que este processo de esquecimento é intensificado pela própria modernidade, que modifica intensamente não só as paisagens do lugar, refazendo constantemente as possibilidades de interação e produção, mas que, ao realizar este movimento de renovação, leva consigo valores e práticas tradicionais. A extinção da Estrada de Ferro Bahia e Minas extingue um agenciamento específico que se dava em sua região de influência e, conseqüentemente, retira da história o ferroviário, personagem de prestígio por ser considerado uma espécie de acessório desta maquinaria sobre a qual se criaram grandes expectativas.

Como buscamos demonstrar, o caráter prometeico com que se reveste as ferrovias se desenvolve no contexto das Exposições Universais, isto é, dos grandes eventos da indústria moderna criados para a exibição, em forma de espetáculo, de maquinarias e produtos saídos das fábricas dos países pretensos às perspectivas modernizantes: de um novo modo de produção pautado na produção em larga escala, a partir de uma reconfiguração da paisagem natural e social e da associação entre Técnica e Trabalho, dois valores caros à época estudada. Desta forma, as Exposições representavam não só a capacidade de produção dos países, mas suas imersões em novos valores, distantes daqueles baseados na religiosidade, nas tradições familiares e nos interditos sociais, por exemplo.

Toda essa maquinaria ferroviária irá emergir rapidamente no mundo inteiro. Pessoas acostumadas a obter seus próprios meios de vida e a compartilhá-los gratuitamente com a comunidade ao redor; nutridos por uma visão encantada da vida e por uma observação constante e pedagógica sobre a natureza; por laços de companheirismo, de colaboração mútua, se veem, então, perplexos diante do desprendimento que se veste a modernidade. Não só as coisas passam a ser mecanizadas e produzidas em larga escala, mas essa relação com os objetos e construções modernas criam um novo sujeito, liberto, mas frente a frente com a efemeridade das relações. Temos assim, uma visão prometeica se dissolvendo em uma busca, de caráter fáustico, por mais desenvolvimento.

Neste sentido, se considerarmos no inevitável fim que acomete os homens associados às máquinas modernas, ou melhor, que os retira da história desprezando

sua contribuição para uma dada cultura, evidenciamos, por consequência, a face bárbara da ciência da técnica. Dito de outra forma, se entendemos que cultura, na perspectiva de Simmel (2005), significa o cultivo de si a partir do uso que se faz dos bens produzidos coletivamente, esta forma de produção que se inaugura destina os homens e as máquinas, como os equipamentos de uma ferrovia, ao esquecimento, antes mesmo de encontrarem sua plenitude ferroviária, ou melhor, de esgotarem, ao menos para si mesmos, as possibilidades de vida e interação frente ao maquinário da Bahia e Minas, por exemplo.

Podemos considerar a presente ferrovia para a observação desses processos. Afinal, o modo como a região de sua influência irá se organizar, à medida que as relações laborais vão se complexificando e novos produtos entram em cena, pode ser pensado como um lugar mestiço, graças a permanência de certos aspectos culturais que acionam uma tradição. Técnicas de produção em massa passam a conviver com outras, artesanais, fundamentadas em uma racionalidade de diferente espécie. Veremos que muitas vezes a oficina de reparo de vagões e locomotivas situada no município de Ladainha-MG será este lugar onde se associa o tradicional e o moderno: uma certa disciplina industrial irá se relacionar com laços comunitários, baseados na solidariedade; da mesma forma, podemos pensar o envolvimento entre a potência dos maquinários e produtos até então fundamentados em saberes manuais.

Neste sentido, a formação da grande região Bahia e Minas pode ser compreendida dentro da perspectiva de Gilberto Velho (1995), para o qual a complexificação de um lugar cria novos recortes possíveis de vivência e interação. São esses recortes que emergem das narrativas de ferroviários entrevistados por nós e que nos permite enxergar a construção de um cenário que mistura dois mundos opostos, que se relacionam de maneira conflituosa no curso da oralidade. Mais do que isso, é a potência e a historicidade dessas vivências e relações que se perdem ao deixarmos de considerar o que esses personagens, que persistem, têm a dizer sobre um vasto período de suas vidas.

Assim, esta pesquisa se situa no curso de um processo existente de esquecimento quase compulsório e, portanto, de retirada de personagens da história – seja ela de um lugarejo, de um município ou do país. De um vazio construído pela supressão do equipamento da ferrovia e a consequente marginalização de seus empregados, destinados, como os produtos de sua época, ao descarte e

obsolescência. Falamos, então, da negação de uma cultura ferroviária representada, entre outros fatores, pela ausência de um espaço onde esta memória seja socialmente reconhecida e coletivamente celebrada, ressignificada e assim por diante.

Conforme Francisco Rüdiger (1999):

A verdadeira significação do conceito de cultura concretiza-se onde a subjetividade particular encontra e se apropria de valores que não são em si mesmos subjetivos. O sujeito se cultiva quando consegue inserir em seu progresso particular o sentido que o processo criador da espécie concretiza em bens (RÜDIGER, 1999, p.4)

Como veremos, parte da narrativa de nossos entrevistados irá se preocupar em recuperar as peças deste eu perdido no processo de fragmentação da sociedade moderna. Os espólios da Bahia e Minas, bem como objetos e fotografias, podem colaborar para a construção de uma narrativa que busque remontar as expectativas e experiências dos indivíduos em sua relação com os produtos de sua época. Nossa interpretação se situa no liame entre uma presença remota – operada pelo lembrar e suas repercussões na própria corporeidade – e uma ausência que se expressa na falta de material sólido para, ao menos, o cultivo destas lembranças.

Para perseguirmos os objetivos aos quais nos propomos realizar, dedicamos o capítulo um para desenvolver um imaginário a respeito de uma primeira experiência coletiva diante deste mundo que se modificava. Em “Vultos ao redor do Maquinismo” discorreremos – fazendo uso de uma literatura brasileira cara para a observação de um Brasil do século XX preocupado em modernizar sua economia – sobre a mobilização das massas e à maneira como elas são enquadradas pelas instituições modernas incumbidas de formar, à ferro e fogo, uma classe operária. Na seção “Máquina Desencantada” construímos uma crítica sobre o modo deficitário como grande parte das estradas de ferro do país foram construídas, a partir de subvenções concedidas às empresas – incluindo 30 quilômetros de propriedade a cada lado da via de usufruto dela durante 50 anos – irá minar as expectativas diante das promessas que cercavam a ferrovia. Já em “A construção do Lugar Bahia e Minas e as formas de ler a cidade nascente” nos preocupamos em entender a forma como o lugar foi remodelado para dar passagem a um projeto urbanístico pautado na presença da estrada de ferro, bem como as formas subjetivas e coletivas de ler a cidade que ia se formando à medida que novas construções iam surgindo e a construção de afetividades à despeito da dura vida laboral dos ferroviários.

No segundo capítulo nosso objetivo foi construir um lugar inventado de acordo com as narrativas e as observações de campo. De modo mais específico, na seção “O Colecionador Bahiminas” estamos interessados em compreender as ações por meio das quais um ferroviário costura estratégias para preencher o seu eu assombrado por velhos fantasmas, isto é, meios para contar uma história da qual ele fez parte. Em “Reiventando os contornos do lugar: imagens possíveis” argumentamos que as imagens – da miséria, da fome e do isolamento – criadas sobre a região sem a presença da Bahia e Minas se deve, entre outros fatores, à supressão do maquinismo, ao vazio instaurado na calejada região. Na última seção, “O Trem: memórias de Festa, Trabalho e Luto” procuramos demonstrar que essas memórias, formadas dentro dos equipamentos da ferrovia – inclusive os de produção cultural – e a partir dos laços de solidariedade pré-estabelecidos são fundantes para se pensar o lugar Bahia e Minas.

Por fim, no último capítulo, “Histórias de Homem-Máquina”, buscamos desenvolver melhor o impacto da ferrovia na vida dos ferroviários entrevistados, cada um munido de suas referências bastante particulares, assim como explorar o modo como hoje eles refletem sobre seu Trabalho, prenhe de significados.

No entanto, é importante pontuar a maneira como as várias narrativas foram utilizadas por nós. O acervo de memórias com que contamos é diverso no que se refere ao seu contexto de gravação: entrevistas feitas pela Rádio Teófilo Otoni em um programa especial sobre os 30 anos de desativação da Bahia e Minas; outras feitas por Giffoni em 2006 e por Santos em 2016; e, por fim, a que realizamos, em 2017. Optamos por não diferenciar essas memórias conforme o período de sua narrativa, ao contrário, decidimos colocar em relevo certos aspectos comuns entre elas, isto é, que dão sentido umas às outras, que às conecta de alguma maneira. Nos interessou, desta forma, ligar os fios de memória para perceber as continuidades desta memória coletiva sobre a experiência ao redor da ferrovia em questão.

Figura 1: Traçado da Estrada de Ferro Bahia e Minas, 1949



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, Brasil, 1949

Essas narrativas se constituem o principal documento desta dissertação que se propõe a pensar sobre o impacto da ferrovia sobre o imaginário de parte de sua população. Utilizando a perspectiva da história oral, nossos personagens são: A.B, mecânico de locomotivas à vapor, natural de São João Del Rei, mas viveu desde criança em Ladainha-MG, onde se localiza a principal oficina da Estrada de Ferro Bahia e Minas. A.D, ferreiro, natural de Helvécia-BA, lugar que forneceu um grande contingente de mão de obra empregada, por exemplo, na construção das vias ou nas ferrarias; e o Sr. G.F, escriturário, natural de Teófilo Otoni, cidade referência para o Vale do Mucuri e principal polo econômico do nordeste mineiro. Três cidades, portanto, que cumprem papel chave para a compreensão da história que iremos contar⁴.

⁴ Cabe dizer, no entanto, que somente duas cidades foram visitadas para a pesquisa.

Dois lados da mesma viagem: entre a lembrança e o esquecimento da Estrada de Ferro Bahia e Minas

2 EXPERIÊNCIAS NA PRESENÇA DO MAQUINÁRIO

“(...) a máquina do mundo se entreabriu para quem de a romper já se esquivava e só de o ter pensado se carpia.

Abriu-se majestosa e circunspecta, sem emitir um som que fosse impuro nem um clarão maior que o tolerável (...)”

A Máquina do Mundo, Carlos Drummond Andrade

2.1 Vultos ao redor do Mecanismo

Para compreendermos hoje a profundidade das relações vividas nos vultos da experiência moderna no Brasil, do espetáculo das máquinas, optamos por acionar logo de início a uma determinada literatura. Esta estratégia se deve a necessidade de recorrer a documentos como este a fim de recuperar certos personagens históricos perdidos nas entrelinhas da história oficial; de compor uma paisagem social na qual fica mais fácil vislumbrar e evidenciar suas significações inerentes que emergem das relações com os objetos/mercadorias de nossa época, das identidades criadas no jogo das negociações, das afinidades e dos conflitos. Ao falarmos sobre “experiência” estamos em um cenário de confrontos e negociações entre os indivíduos e a maquinaria moderna, isto é, nos significados coletivos que emergem dessa relação.

Produtos culturais como a literatura nos possibilitam lançar luz sobre os significados históricos de objetos e acontecimentos importantes. Aqui, nosso interesse será o de compreender a noção de modernidade, progresso e os sentidos projetados nas estradas de ferro e no trem, que condensam ao seu redor grande parte das projeções sobre a modernidade: velocidade, vapor, potência e progresso. É a qualidade do funcionamento das máquinas que nos empresta os sentidos do enquadramento, neste contexto.

A fim de colocar em relevo certos elementos que estiveram presentes no início da modernização do Brasil, as inovações e as contradições inerentes a este processo,

“Usina” (2010)⁵ de José Lins do Rêgo pode ser um bom ponto de partida, dada a preocupação do autor em narrar o percurso de certos personagens, como o capitalista Dr. Juca, na passagem de um sistema de produção artesanal para o industrial. Usina nos convida a entrar na mentalidade das personagens e a compreender, sob um certo ponto de vista, a forma como os valores modernos se materializam em uma sociedade rural, açucareira, povoada por uma elite preocupada com o lucro e por uma nova classe social, o operário do açúcar⁶.

No entanto, não percamos de vista nosso primeiro interesse: construir um paralelo entre o surgimento da imagem da ferrovia, do trem, e da forma de produção fabril. Iremos demonstrar, iniciando com a presente obra, como o primeiro está associado à ideia de progresso, de modernização, de civilização. Assim, quando falamos de “vultos ao redor do maquinismo”, estamos pensando em certas noções de progresso e desenvolvimento que permitiriam o desenvolvimento futuro do país e produziria uma massa de despossuídos, marcados por experiências daqueles que morreram, sumiram, ou sofreram na construção das grandes obras da engenharia moderna. Além disso, é de nosso interesse recuperar o sentido geral da perplexidade diante do mundo novo que se abria.

O processo de industrialização que se passa em “Usina” possui paralelos com eventos da mesma natureza em outras regiões do Brasil. Destacamos alguns: a desterritorialização de uma dada população, com suas práticas e costumes sociais já enraizados, para a construção de um espaço moderno, produtivo, em harmonia com as exigências externas do capitalismo incipiente; a emergência de relações sociais fundamentadas no racionalismo econômico e o fim daquelas baseadas em valores antigos e no patriarcalismo; a desapropriação e a formação de um contingente de indivíduos desempregados prontos para aceitarem quaisquer condições laborais – o exército industrial de reserva; o surgimento de profissões legitimadas pelo saber científico e assim por diante.

Neste sentido, a presente obra contribui para pensarmos certos efeitos de uma reforma produtiva operada em regiões que, ao buscarem se industrializar, precisaram solapar suas velhas formas de vida e relações sociais; reorganizar o espaço a fim de otimizar-lo, minando os pontos de contato e criação de vínculos entre o homem e a

⁵ Romance publicado pela primeira vez em 1936.

⁶ Ver SANTOS (2010)

natureza; explorar a mão de obra em enormes e perigosas jornadas laborais. Através dessas lentes que nos empresta a obra *Usina*, buscamos observar os aspectos do embrutecimento que acometem os indivíduos em sua dura rotina de serviço. O operário do açúcar, acomodados em vilas próximo à fábrica e que dedica seu corpo à produção – e aos seus riscos – pode muito bem representar o ferroviário no que se refere à rotina e à sua relação com a ferrovia.

Se buscarmos enquadrar Rêgo (2010) dentro da análise que faz Durval Muniz (2011) veremos que o sentido da obra em questão inventa um nordeste marcado por um quadro social de miséria e fome, precariamente moderno. Os personagens contribuem com a construção de um cenário dramático que une as intempéries da natureza com os infortúnios e violências cometidos contra os pobres. Estes sofrem não somente com a exploração de suas capacidades produtivas, mas com a ausências de qualquer instrumento ou política que os faria menos brutos e errantes.

Vale lembrar, como nos diz Muniz (2011), que o autor é um memorialista e, portanto, leva muito de sua observação, enquanto neto de senhor de engenho, das negras da cozinha, dos homens do eito e nos engenhos, etc., e isso faz com que suas referências sobre a pobreza, a morte e a vida dos desfavorecidos de seu engenho ganhe contornos ainda mais dramáticos. Além disso, no que se refere ao seu lugar de fala, podemos destacar que sua visão é de um membro de uma oligarquia rural que vê seu velho mundo ruindo com a introdução de um novo paradigma de produção e os efeitos disso na vida ordinária.

Na obra de José Lins, a psicologia dos personagens se dá por meio da ação (...) a análise da alma humana se liga diretamente à relação com a intervenção no espaço social e natural à sua volta. É pelos atos, frases e gestos que os personagens revelam suas características e a personalidade, inclusive naquilo que têm de regional. (...). José Lins, porém, não problematiza o interior de seus personagens. Eles são sempre 'almas primitivas', espontâneas, naturais, cujas atitudes remetem ao orgânico, ao inconsciente, ao irracional. (...) (MUNIZ, D. 2011, p.150).

De um modo geral, os personagens criados por Rêgo nascem dentro de uma perspectiva reducionista, ao serem construídos sem profundidade psicológica, embrutecidos pelo meio. O autor pretendeu marcar, a nosso ver, a face dura das personagens, como material e culturalmente miseráveis. Certamente uma perspectiva empobrecedora, mas que conserva o assombro diante de um mecanismo autoritário que irá encarcerar uma massa de indivíduos na lógica de uma constante produção de riquezas. Em *Usina*, podemos ver a modernização de um maquinário sem que haja

na mentalidade principalmente das elites, no caso o Dr. Juca, uma modernidade pré-estabelecida. Vemos somente sua busca pelo lucro e a ausência fortemente marcada de um interesse por reformas sociais. E é justamente esta ideia que queremos conservar desta obra para a pesquisa que estamos empreendendo: uma metáfora para o sentido perverso da modernização representada na figura da locomotiva.

O Brasil do século XX surge neste contexto de desmoronamento súbito de paisagens e valores sociais. Um maquinário capaz de vencer os obstáculos naturais, de esgotar grande parte do potencial produtivo da matéria-prima e da mão de obra empregada desponta no horizonte. E sobre os rumores deste novo maquinário podemos destacar a presença do trem, que em “Usina” se instala definitivamente como parte do sistema produtivo caro ao projeto moderno que se desenha no Brasil neste período. A Usina⁷ Bom Jesus, propriedade do Dr. Juca, está inserida em um processo de racionalização da produção onde a conquista de novos espaços é necessária: como esta engenharia concentra a produção de cana e fabricação do açúcar em uma única propriedade, o proprietário se vê pressionado a comprar antigos engenhos que já não se encaixam no sistema produtivo vigente e, por isso, se veem cercado de dívidas. Com a conquista de novos espaços Dr. Juca precisa de um sistema integrado, que ligue os campos, aliás, os desertos de cana aos processos de beneficiamento do açúcar e distribuição do produto final. Este, por sua vez, encontrará saída na extensão de uma ferrovia pré-existente.

Neste sentido, é possível perceber que o capitalista Dr. Juca, personagem de José Lins do Rêgo, concebe a ferrovia em seu sentido econômico como um instrumento de integração de lugares distantes, capaz não só de intensificar o fluxo de mercadorias, mas de controlá-lo. Zorzo (2001) irá denominar este encantamento pela maquinaria ferroviária como “ferroviarismo” que, entre outras coisas, significa uma pretensão de domínio sobre a natureza e promessa de crescimento econômico, visando o lucro a partir da inibição de fluxos produtivos livres que deveriam ser concentrados nas mãos de quem detinha o privilégio para a construção de ferrovias.

De qualquer forma outros significados, elaborados culturalmente pela relação e estranhamento com o equipamento ferroviário, perpassam a figura da ferrovia e

⁷“Ela pode ser considerada uma nova etapa do processo de modernização que sintetiza os sistemas desenvolvidos nos engenhos banguês e nos engenhos centrais”. (SANTOS, 2010, p. 82)

sobretudo da locomotiva. Em “Soroco, sua mãe, sua filha⁸” João Guimarães Rosa, nos revela outro uso/sentido do trem. Soroco se vestiu de sua melhor roupa para levar a mãe e a filha para estação, para o vagão dos loucos, com as janelas gradeadas.

O carro lembrava um canoão no seco, navio. A gente olhava: nas reluzências do ar, alumiava em preto. Parecia coisa de invento de muita distância, sem piedade nenhuma, e que a gente não pudesse imaginar direito nem se acostumar de ver, e não sendo de ninguém. Para onde ia, no levar as mulheres, era para um lugar chamado Barbacena, longe. Para o pobre, os lugares são mais longe. (1969, p. 36)

Devemos nos lembrar, entretanto, que ao levar para longe, para os manicômios um sem número de sujeitos considerados loucos, a sociedade moderna manifesta sua incapacidade de lidar com outros mundos que não o da perpétua produção. A loucura entra no conjunto dos elementos que a modernidade precisa se livrar, esquecer. Estamos, desta forma, preocupados com a constituição do cenário moderno, no qual a ferrovia se constitui como um dos elementos-chaves de compreensão⁹.

Diferentemente do capitalista da obra de José Lins, os personagens de Guimarães Rosa, nas lonjuras do interior de Minas Gerais, manifestam certo estranhamento frente à presença de uma espécie de navio, porém, que se navega no seco. Certamente um produto deslocado de seu contexto original, pois, não poderia nascer naquela localidade rural. Aquele objeto possivelmente foi construído em outra civilização e chegou naquele vazio só para levar as mulheres para Barbacena, pois a população não se acostumou de vê-lo. No conto em questão, o trem é um maquinário incompreendido, uma miragem que logo iria se desfazer por entre as montanhas, rios e matas para chegar em Barbacena e encontrar outro dispositivo moderno: o hospício e seus residentes. Um navio, no seco, com uma leva de loucos expatriados, sem identidade a navegar pelos sertões na certeza angustiante de encontrar o porto dos doidos, dos improdutivos.

Enquanto isso, Dr. Juca, em Usina, evidencia a preocupação com o rearranjo do espaço geográfico de sua propriedade e das próprias relações laborais. Para não sucumbir às dívidas, a Bom Jesus se via obrigada a se ajustar à modernidade e, por

⁸ Este conto pertence ao livro “Primeiras Estórias” lançado em 1962.

⁹ Considerando os quase 30 anos que separam “Usina” e “Primeiras Estórias” percebemos a continuidade de um projeto que visa otimizar o espaço, simplificando-o e eliminando as diferenças. O louco, no romance de Guimarães Rosa, é um estranho, assim como o vagão destinado a ele, neste novo lugar que se forma com a presença do trem. O negro, no romance de José Lins do Rêgo, é o errante, o que é “forçoso” para o serviço pesado, sem préstimo. Aos dois se nega a modernidade, enquanto se avança os carris de ferro sobre as futuras regiões, cidades almejadas, limpas de qualquer elemento não-moderno: o índio, o negro e o louco.

isso, desautorizou a continuidade de relações patriarcais de solidariedade, como a concessão de leite aos moradores ao redor da casa grande; enviou as negras remanescentes das senzalas para um ermo no meio do mato, assim como as famílias que viviam às margens do rio Paraíba para a caatinga, uma vez que o território precisava ser otimizado, preenchido com mais cana e com uma vila para os operários que iriam manejar a novíssima fábrica de açúcar. Agora a produção estava organizada a partir do relógio, a buzina da fábrica dizia aos operários a hora de chegar, de ir embora, de trocar o turno com os da noite ou do dia: a produção assume a rotina de vinte e quatro horas¹⁰. Agora a Bom Jesus é uma Usina, com maquinário importado do exterior a custos elevados e instalada em um deserto de cana e de uma vila operária infértil.

Vemos, desta forma, um destino parecido acometendo os loucos, os pretos e os desempregados: eles são enviados para fora da propriedade, para os lugares esquecidos (da sociedade). Enquanto, dentro da fábrica, no clímax da obra em questão, um operário se joga em meio às moendas que, devido à nova tecnologia, são capazes de transformar o bagaço da cana em pó.

A casa-grande da usina não podia continuar a ser uma casa-grande de engenho. O Dr. Juca cuidara de dar-lhe uma cara mais decente. (...) A casa-grande brilhava livre daquela feiura. (REGO, 2010, p. 57).

Na composição deste processo moderno, de instalação de instrumentos e valores fabris, a ferrovia passa a ser o paradigma da velocidade, da comunicação entre os lugares, peça essencial para a geração e acumulação de riquezas, para a reorganização do espaço no sentido do estabelecimento de novos personagens, ou de novos papéis sociais, e da exclusão de outros.

E quando o trem parava numa estação deserta, um silêncio bom, um silêncio reparador caía sobre o trem. Só a máquina chiava, tomando água e o apito do condutor fazia outra vez as rodas rodarem sobre os trilhos. E terras e terras passavam (REGO, 2010, p. 53).

Outro personagem de “Usina” que nos conduzirá às primeiras impressões sobre a modernidade é Ricardo. A narrativa se inicia com o desejo desse personagem em retornar para o Santa Rosa de sua juventude, de onde partiu para ser proletário

¹⁰ Aos moldes do descrito por E. P. Thompson em “Tempo, disciplina e luta de classes” (1998) no qual, segundo o autor, a organização da rotina laboral deixa de ser irregular, baseado nas tarefas a serem desempenhadas por outros exigências ligadas a lida no campo e sua dependência aos ciclos da natureza para ser metodicamente organizado dentro de um regime diário governado pela economia das horas, seguindo a força disciplinadora do tempo materialmente demarcado.

na cidade. Ricardo fora preso junto aos seus companheiros grevistas e enviado para a prisão de Fernando de Noronha, lugar em que foi obrigado a realizar uma série de serviços forçados¹¹ - isto nos remete ao caráter disciplinador das prisões, no sentido empregado por Foucault (2010), que converge com a ideologia moderna de racionalização das condutas. Quando liberado, Ricardo retornou ao Santa Rosa e não encontrou vestígios de seu nostálgico passado na região. Não só a paisagem havia mudado, mas, igualmente, os objetos de produção de sua época, as relações laborais e interpessoais. Entretanto, é importante frisar que as hierarquias que justificavam uma série de relações entre senhor de engenho e “cabra” do eito serão mantidas na nova relação entre o capitalista e o operário¹².

Depois Ricardo viu um exército caminhando pela estrada. Para mais de 300 homens de enxada ao ombro. Era um eito da usina que se botava para o partido da Paciência. Chegou-se mais perto da estrada para ver se via algum conhecido dos outros tempos. E não reconheceu ninguém. Era gente de fora, novos braços que a usina chamava para os partidos. Avelina também já estava de pé:

-Esse povo todo é sertanejo que desceu. Estão dando limpa nas canas do outro lado do rio. O povo antigo do engenho saiu quase tudo. O Dr. Juca só quer gente que dê 6 dias de serviço por semana. (REGO, 2010, p.90).

Esses sinais iluminam os contornos da experiência moderna no Brasil: a desconstrução irremediável de um ritmo de vida e de valores tradicionais; o surgimento das máquinas. Oferecem-nos, sobretudo, a perplexidade do fenômeno e a magnitude e o abismo de sua contemplação.

A forma como estes mecanismos são recebidos pelos indivíduos encontra suporte na noção de fantasmagoria, seguindo a linha de raciocínio deixada por Francisco Foot Hardman em “Trem Fantasma” (1988). Este conceito contribui para a compreensão do impacto do maquinário proveniente das oficinas modernas na mentalidade dos indivíduos acostumados com um mundo habitado por outros objetos, outras práticas. Mais do que isso, o conceito nos convida a pensar sobre o que se desprende da própria configuração e funcionamento do maquinismo:

(...) em suas articulações internas, à medida que características como tamanho, movimento, justaposição de ferramentas simples numa estrutura mecânica complexa, ritmo, ruídos, automatismo acabam compondo em si mesmas, no seu conjunto, figuras em que o exercício da *mimesis* redundou em construções monstruosas. (HARDMAN, F.F.; 1988; p. 47).

¹¹ Francisco Foot Hardman nos fala em “Trem Fantasma: a modernidade na selva” de 1988 sobre as prisões como espaços de disciplinarização nos preceitos industriais de produção.

¹² Zorzo (2001, p. 71) denomina este surto inicial de industrialização no país, ocorrido na passagem do Império para a República, de “modernização conservadora”.

A este respeito podemos encontrar paralelos mais uma vez na literatura. Carlos Drummond Andrade no poema “Máquina do Mundo”, que ilustra o início desta dissertação, nos fala sobre o sentimento de presenciar o desenrolar desta nova forma de vida, de conceber o outro, a si mesmo e as coisas, a acomodação compulsória que esta nova realidade produtiva, elaborada de maneira sistêmica, geométrica, nos impõe.

...As mais soberbas pontes e edifícios,
o que nas oficinas se elabora,
o que pensado foi e logo atinge
distância superior ao pensamento,
os recursos da terra dominados,
e as paixões e os impulsos e os tormentos
e tudo que define o ser terrestre
ou se prolonga até nos animais
e chega às plantas para se embeber
no sono rancoroso dos minérios,
dá volta ao mundo e torna a se engolfar,
na estranha ordem geométrica de tudo (...)

Continuamos a nos debruçar sobre os rastros da ferrovia e sua ligação com o espetáculo das máquinas de que nos fala Hardman e nos insinua a literatura já considerada. Em meio a fumaças, a expectativas do progresso, ao pó das construções, se junta o sofrimento daqueles que deveriam se enquadrar para habitar o novo mundo: os loucos, os indígenas, os pobres, os negros – que eram a maioria, segundo os relatos de estudiosos que se preocuparam com a questão das ferrovias no Brasil, como Giffoni (2006), Hardman (1988), Zorzo (2001), etc., no que se refere à construção das linhas férreas e das fábricas. Neste sentido, vemos vultos desses homens e mulheres em cárceres diversos, de onde saíam dóceis preparados para levar a cabo o projeto importado da civilização. Se não estavam em prisões, estavam no deserto, no sertão brasileiro, se dobrando no desafio de levar a civilização às áreas inóspitas do país, de construir ferrovias, pontes, portos, fábricas.

Ricardo, não por acaso, antes do retorno para o Santa Rosa, desempenhava serviços semelhantes ao do regime da escravidão – não esqueçamos que ele era negro, descendente direto de escravos. Na prisão,

O trabalho era duro. De picareta na mão, cavando terra, no serviço puxado com os companheiros acostumados fazendo as coisas na maciota, conversando uns com os outros. Parecia o eito do Santa Rosa. O feito estava tomando conta, os cabras de pés no chão, e a terra na frente, a tarefa dura

para tirar. Criou calos nas mãos. E o sol queimava-lhe as costas, um sol como o da ilha. (REGO, 2010, p.44).

Neste sentido, o personagem em questão pode ser lido, a meu ver, como uma representação da realidade do operário que se dobrava na construção das ferrovias brasileiras, haja vista que ele, inclusive, se ocupou desta função, como vemos na passagem a seguir:

Ricardo e os outros estavam fazendo o caminho dos bondes. De dia e de noite turmas martelavam nos trilhos, cavavam a terra, batiam em dormentes. Às vezes ele vinha trabalhar na turma da noite. A noite inteira de picareta na mão, e o sol tirânico nas costas como um castigo. No silêncio daqueles ermos os cabras cantavam. (REGO, 2010, p.44).

Este sujeito ficcional nos permite recuperar os ecos das aventuras dos homens reais na montagem do maquinário moderno. Como dito mais acima, esses homens narrados por Rêgo (2010), são considerados na medida de seus gestos e de suas relações com as coisas, uma vez que são lembranças (inventadas) de um herdeiro de engenho que via ruir sua propriedade e seus hábitos privilegiados diante de uma legião de despossuídos, negros e sertanejos que deixavam a propriedade rural – na qual o menino brincara e gozara a vida –, ou que dela viravam estranhos, para ser mão de obra nos novos empreendimentos e dispositivos modernos.

Em José Lins, ainda se faz sentir a influência da visão naturalista, da conaturalidade entre homem e meio. As atitudes de seus personagens aparecem, às vezes, determinadas pelo meio, quando não são vistas como “transmitidas pelo sangue”, como hereditárias; parece tornar visíveis as emoções primitivas, naturais, dos homens, a camada de irracionalidade que a civilização moderna não conseguiu suprimir (MUNIZ, D. 2011, p.151).

Sabemos que grande parte da memória oficial sobre as ferrovias no Brasil se sustentam sobre a ideia de progresso, de desenvolvimento industrial (HARDMAN, 1988; LIMA, 2003 e GIFFONI 2006). Desta forma, prevalece a perspectiva capitalista em detrimento da memória que diz respeito à montagem do maquinário, às condições de vida dos operários e assim por diante. “Trabalhadores expropriados, sem memória e sem fronteiras, erram por países remotos e épocas perdidas” (HARDMAN, 1988, p.56). Os homens incumbidos de colocar a maquinaria em funcionamento, de realizar a montagem do espetáculo das fábricas internalizam o ritmo de sua criação, os valores da ciência moderna e são vistos como extensão do corpo da máquina, acessório da tecnologia. Aqui, reforçamos, portanto, a ideia de que na modernização das forças produtivas não se modernizaram as relações de produção. Vejamos, no que se refere a este exemplo, alguns relatos colhidos por Santos (2016) de filho e de neta de ferroviários da Bahia e Minas:

Filho de ferroviário, Leônidas Conceição Barroso em entrevista afirma que em plena década de 1950 havia o uso do açoite por parte dos chefes de conserva da ferrovia, chamados de feitores, contra os trabalhadores braçais que zelavam pela limpeza dos trilhos, denominados garimpeiros. Em entrevista, N.N.S., neta de ferroviário reproduz o relato de sua avó: os feitores eram respeitados, inclusive por fazendeiros, e batiam nos homens que faziam o trabalho mais pesado nos trilhos para acelerar o trabalho, ou por causa da bebida (Santos, 2016, p. 33).

Já nas entrevistas realizadas por Giffoni (2006), é frequente a menção nas formas de punição para os ferroviários que cometessem qualquer infração: o conferente de estação José Alves de Oliveira afirma: “qualquer coisa que você cometesse era punido, suspenso por 5, 10 dias” (GIFFONI, 2006, p. 237). Da mesma forma, as ocorrências de mutilações evidenciam o descaso dispensado à segurança dos ferroviários nos mais diversos ambientes de trabalho. Therezinha Guimarães nos diz que um ferroviário sofreu o seguinte acidente, “o engate comeu a perna dele até a coxa. Quebrou os ossinhos todinhos (...)” (GIFFONI, 2006, p.280).

Não só o negro, o pobre e o louco foram considerados destoantes da lógica moderna. Não podemos esquecer a perseguição sistemática ao indígena e aos elementos de sua cultura. Hardman (1988) assim como Giffoni (2006) encontram vestígios do genocídio contra esta população. Este último nos fala da “Guerra Justa” empreendida contra os indígenas que habitavam o nordeste mineiro durante a colonização desta região. Durante a história da Bahia e Minas contada pelo autor, há somente sombras – porque esta memória foi excluída e estigmatizada – da resistência dos mesmos e de um aldeamento com missão civilizadora no município de Itambacuri-MG: “Aldeamento montado pela Igreja, com o apoio do Estado Imperial, para manter sob controle e absorver culturalmente os povos indígenas ali estabelecidos” (GIFFONI, 2006, p. 52). No dia 24 de março do ano de 1893 há relatos de um levante organizado e realizado por cerca de setecentos indígenas contra os freis capuchinhos, fundadores do aldeamento, em retaliação à separação das crianças dos seus pais.

Reforços chegaram de Teófilo Otoni, os índios recuaram para a mata e em alguns dias a revolta foi reprimida, violentamente, provocando uma verdadeira diáspora da maioria da população indígena que se estabeleceu no aldeamento durante vinte anos de trabalho missionário. Os resultados foram dramáticos para esses grupos que passaram a ser perseguidos, ferozmente, por colonos e fazendeiros e dizimados por doenças (principalmente o sarampo).

Os índios praticamente desaparecem, sendo registrados como mestiços, abrindo a fronteira para a sociedade majoritária. O aldeamento cumpriu sua missão. ‘Civilizou’. (GIFFONI, 2006, pp. 55–6).

Paralelo à realidade desses indivíduos há o novo modo de vida da classe burguesa. Voltemos para a ficção de José Lins (2010), onde o Dr. Juca gozava de crescente prestígio na cidade de Recife e na região de influência da usina. Além de ostentar luxuosas propriedades, nosso personagem esbanjava dinheiro no bordel mais caro de Recife, acompanhado de uma meretriz exigente e de bebidas extravagantes por seu valor monetário e simbólico. Dr. Juca deixara o meio rural para se voltar às oportunidades e às experiências modernas da cidade. Para o estudo que estamos empreendendo, esta ficção é bastante ilustrativa da realidade que buscamos demonstrar. Nicolau Sevcenko (1998) no capítulo “A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio” do livro “História da Vida privada no Brasil – volume 3” nos fala do paradoxo que se instaura no país a partir da introdução dos mecanismos de produção modernos e da importação de certos padrões estéticos de civilidade e urbanidade da Europa. Trata-se da construção de uma atmosfera da vida privada, um constante processo de individualização a partir do consumo de itens de usufruto solitário, da assimilação de práticas sociais e condutas que simulam uma singularidade desejada. Entretanto, os contornos desta vida privada se estabelecem no seio da sociedade mais rica, daquela que se diferencia dos miseráveis – uma grande parcela da população que se encontrava desempregada e nos confins do sertão.

Mais do que isso, o nascimento da perspectiva de vida privada no país vem à custa do esquecimento da noção de pertencimento. Sevcenko nos fala que membros da burguesia carioca buscavam, na incipiente república moderna, se distanciar dos símbolos que demarcam origem, identidade:

Do clássico ao contemporâneo, passando pelo medieval, o renascentista, o neoclássico, o barroco, o orientalizante, o impressionista, o decadentista e o moderno, nesse caldo heterogêneo em que um pouco de tudo neutraliza qualquer contexto e anula qualquer significação precisa, define-se o padrão eclético com que os “novos homens” disfarçavam com um mosaico de fragmentos desconstruídos a inconsistência de uma trajetória equívoca. (SEVCENKO, 1998, p. 536-7)

De acordo com o autor em questão, esses valores vieram justapostos aos equipamentos modernos oriundos principalmente da Revolução Científico-Tecnológica na qual, já em 1870, se encontrava em plena configuração. O espetáculo das máquinas ganhava novos personagens inanimados, novos preceitos de

velocidade e comunicação¹³. A capital federal da época, a cidade do Rio de Janeiro, era o grande centro refrator (SEVCENKO, 1998) desses valores vindos de longe, principalmente de Paris.

Entretanto, acreditamos que este cenário se irradia de maneira muito deficiente no sertão brasileiro – como podemos perceber também na literatura considerada –, onde a síntese deste espetáculo industrial e científico é o trem – juntamente com seus equipamentos acessórios, pois, é a partir e por conta dele que surgiram os dispositivos modernos¹⁴ –, que empresta nova dinâmica e ritmo para a vida cotidiana desses lugares. Na figura dos engenheiros assenta-se a personificação do progresso e do saber científico: alguns deles irão emprestar seus nomes a novas estações ferroviárias e, inclusive, a distritos e cidades que nascem às margens dessas novas estradas.

Ao equipamento moderno que aos poucos se instala se une a cerimônia de inauguração, o espetáculo que dará as boas-vindas a esses lugares que, então, passam a esperar um novo futuro, no qual a técnica e a vontade do homem irão prevalecer. Junte a isso a vontade dos céus, anunciada pelo badalar dos sinos, “às cinco horas”, e a dos homens, portando as roupas convenientes para a ocasião, ostentando chapéus e bengalas. Como num culto, a música cumpre papel fundamental na excitação dos fiéis.

Neste sentido, vejamos a descrição da cerimônia de recebimento do trem da Bahia e Minas, feita por um jornalista da **Revista Confronto** em Junho de 1979¹⁵. A cerimônia contou com a presença maciça de moradores:

Teófilo Otoni, 3 de maio de 1898, terça-feira. – antes mesmo do badalar do sino da Igreja Matriz, às cinco horas, a maior parte da população já se movimentava na agradável manhã, sob grande expectativa, enquanto grupos de exaltados com instrumentos musicais improvisados percorriam as ruas centrais, acordando os retardatários, convocando-os para o maior acontecimento do primeiro século da existência da Cidade, a inauguração da Estação da Estrada de Ferro Bahia.

Sem qualquer aviso, subitamente, a Cidade é sacudida por estrondos ensurdecedores. Do Morro do Cruzeiro, morteiros Cabeça de Negro

¹³ Para se ter uma breve ideia, os veículos automotores, os transatlânticos, os aviões, o telégrafo, o telefone, a iluminação elétrica e a ampla gama de utensílios eletrodomésticos, a fotografia, o cinema, a radiofusão, a televisão (...)” (Sevcenko, 1998, p. 9).

¹⁴ “Ainda podemos dizer que a EFBM instalou na região outros serviços como energia elétrica (hidrelétrica de Ladainha); telégrafo em toda a linha; hospital em Teófilo Otoni; escola técnica em Ladainha, proporcionando a formação de mão de obra qualificada para a região.” (Giffoni, 2006, p. 192)

¹⁵ A descrição está contida na dissertação “Bahiminas: lugar de memória em Teófilo Otoni (1898-1966)” de Weber Bezerra Novais.

ribombam nos ares, bombas de choque e foguetes explodem em vários pontos, cobrindo de fumaça o céu azul-claro. Tambores, bombons e matracas, sanfonas, violas e gaitas, sons reunidos e jamais conhecidos em conjunto, importunam os que ainda teimam em continuar recolhidos [...] as ruas amanheceram enfeitadas de bandeirolas, girândolas, estandartes e galhos de coqueiros [...] Um gigantesco Arco do Triunfo chama as atenções [...] A Cidade, o povo e as autoridades esperam a chegada da composição inaugural para qualquer momento.

A Banda de Música do Rio de Janeiro era a grande novidade [...] Os músicos de Minas Novas não deram por menos [...] A Presidência da Câmara (Prefeitura Municipal) nos últimos dias realizara diversas providências: vinte novos lampiões de Kerozene Jacaré foram colocados em pontos estratégicos, próximos ao leito da Estrada de Ferro [...] Pessoas desconhecidas eram vistas por todas as ruas, o famoso Hotel Philadelphia e a Pensão de Dona Clara estavam super lotados com viajantes da Bahia e do Rio de Janeiro [...] O foguetório continuava intenso pelas dez da manhã [...] A expectativa domina a todos e os convidados especiais continuam chegando. Neste momento, onze horas e trinta minutos, um apito longo e distante começa a ser ouvido e ganha intensidade; a massa popular fica silenciosa, poucos são tomados de pavor, ninguém fala, [...] o barulho já é estridente e dominador, emocionou a todos e, num instante surge na reta a grande locomotiva, vista de frente, negra, arfando ruidosa e bufando, solta fumaça por todos os lados; estremece o palanque de madeira, a máquina avança a incrível velocidade, um, dois, três, quatro carros de passageiros e pranchas cheias de pessoas desconhecidas. [...] os freios guincham, as rodas nos trilhos provocam faíscas e a máquina ruidosa começa a parar. Um vozerio tem início mas é abafado por palmas e vivas, enquanto a locomotiva continua resfolegante. Alguém no meio da massa popular grita: “Viva o Brasil! (NOVAIS, 2003, p. 56-57).

Da passagem acima destacamos o clima de entusiasmo por parte dos habitantes da cidade, que esperavam a chegada do símbolo maior do progresso; a presença de uma banda de música oriunda do Rio de Janeiro, capital modelo de modernidade, urbanidade e desenvolvimento para o restante do país, neste período – conforme nos fala Sevcenko (1998); os elementos paradoxais que compõe o cenário do grande evento, como a associação paradoxal de sino da Igreja Matriz, iluminação a “Kerosene Jacaré” e palanque de madeira com o Arco do Triunfo, o barulho “estridente” e “dominador” da locomotiva, a fumaça do maquinário bufando e as faíscas originárias do atrito das rodas sob os carris, no momento da parada; e, por fim, a emoção que acometeu a população quanto à chegada de um personagem histórico desta magnitude.

Concluído o esforço de dar forma aos primeiros passos da experiência moderna no Brasil, sobre a qual há vestígios, vultos, da experiência dos indivíduos ao

redor do maquinismo, nos voltaremos agora para um breve relato sobre o surgimento das ferrovias no país e sua motivação modernizante.

2.2 A Máquina Desencantada

Nesta seção nos preocuparemos em reconstruir a relação existente entre ferrovias e modernidade no Brasil. Mais acima procuramos compor um cenário heterogêneo a respeito das manifestações sociais relativas ao que estamos chamando de “vultos ao redor do maquinismo” ou, em outras palavras, as primeiras experiências dos indivíduos no surgimento de uma nova era no país. Aqui, nosso esforço será de colocar em relevo as mudanças que ocorreram em nossa sociedade com a introdução das ferrovias e algumas deficiências deste projeto, segundo os autores já mencionados e outros, como Vencovsky (2006) e Borges (2011).

De acordo com Lima (2003, p. 11), era consenso entre grande parte dos indivíduos responsáveis em encaminhar o processo de modernização cultural do Brasil, como os brasileiros Irineu Evangelista de Souza (Visconde de Mauá), e Christiano Benedicto Ottoni, “o diagnóstico da situação atrasada da sociedade brasileira e concordavam que a construção de uma nação civilizada exigiria o fortalecimento do Estado através da integração ferroviária do território”. Na mesma linha, Hardman (1988), nos informa do empenho do Império do Brasil, já na segunda metade do século XIX, em preparar o país para as grandes exposições internacionais da indústria¹⁶. Segundo ele, no contexto em questão, havia um esforço por parte do governo e das camadas empresariais em “sincronizar” o país com o movimento tecnológico ao redor do mundo. Neste sentido, o país estava interessado em “congregar-se no concerto das nações mediante os cânones da ideologia do progresso” (HARDMAN, 1988, p. 70).

Neste período, o clima e os valores oriundos da capital federal do final do século XIX, das exposições, nacionais e internacionais, das primeiras indústrias, etc.

¹⁶ “As exposições universais da segunda metade do século passado e princípios deste constituem certamente um dos veios mais férteis para o estudo da ideologia articulada à imagem da riqueza das nações. Os catálogos e relatórios desses eventos iluminam de forma ímpar vários aspectos do otimismo progressista que impregnava a atmosfera da sociedade burguesa em formação” (HARDMAN, 1988, p. 49).

penetravam nas consciências individuais preparando-as à nova e prodigiosa combinação entre “Indústria” e “Trabalho”.

Em meio dessa região amplíssima, onde a vista se alonga por horizontes sem fim, a ambição insaciável do homem não provocou de balde as forças da natureza.

[...] É a festa do trabalho, singela e sem galas; e o trabalho é uma lei suprema que Deus estampou na face do universo: nas ondas, que se agitam, na vegetação que cresce todos os dias, no homem que caminha sempre! (MELLO, *apud* HARDMAN, 1988, p. 71)¹⁷.

As análises de Hardman, sobre a ideologia do período, mostra a força da narrativa de que o que falta para o homem de ambição insaciável, e que habita as regiões de natureza inabalável frente ao mesmo, é a força e potência das máquinas. Há, no presente discurso, a manifestação de um ideal civilizador que, visivelmente, só irá se materializar na submissão da natureza aos imperativos do capital.

Ao diagnóstico de “atraso” e da falta de recursos para saná-lo soma-se a extensão geográfica brasileira, o qual, ainda na metade do século XX, carecia de integração entre as regiões, principalmente as interioranas, e de um sistema mais eficiente – do que carros de boi, ou tropas de burros – de escoamento dos recursos econômicos. Assim, é possível dizer que:

O transporte ferroviário nasceu na mesma década que o Império do Brasil e logo despertou o interesse do Estado em sua tarefa de construir a nação. Esta inovação técnica seria um meio de integrar o vasto território, fortalecer o poder central e a união imperial, divulgar códigos civilizados da corte pelos sertões mais remotos, consolidar rotas de comunicação e comércio, estabelecer elos mais dinâmicos entre o interior e o litoral, além de fortalecer o controle estatal sobre um país de dimensões continentais (LIMA, 2003, p. 12).

Conforme nos diz Borges (2011, p. 29) a era ferroviária brasileira iniciou-se em 1852, quando o governo imperial, pressionado pelas exigências econômicas internas e externas “instituiu uma legislação de transporte que marcaria o início das construções ferroviárias no país”. Esta definia concessões e favores com o objetivo de angariar capital nacional e estrangeiro para a construção das mesmas. Entre os favores e concessões podemos citar a garantia de juros entre 5 e 7%, assim como privilégio de exploração de 30km das zonas de cada lado da linha (VENCOVSKY, 2006). Em 1854 era inaugurada a primeira ferrovia brasileira, graças ao entusiasmo

¹⁷ Fragmento do discurso de abertura da Exposição Provincial no Ceará, pelo presidente da Província Francisco Ignácio Marcondes de Homem de Mello em 1866.

do empresário Visconde de Mauá que se associou a investidores ingleses para a construção da obra.

A garantia de lucro, de 5% a 7% do capital empregado, assim como a subvenção quilométrica – leis que são, respectivamente, de 1852 e 1873 – revela desde já as contradições inerentes ao paradigma da modernidade instalado, neste primeiro momento, no Brasil. A ausência de um projeto e de uma diretriz racional que assegurasse a viabilidade das leis e as consequências de sua institucionalização acabou por comprometer grande parte do sistema ferroviário brasileiro: as empresas se preocupavam preferencialmente com o lucro e as estradas eram construídas a custos bastante reduzidos, a fim de garantir a rentabilidade da concessão dada pelo governo. Além disso, a situação dos contratos seria responsável, conforme Hardman (1988, p. 143), pela criação de monopólios “não só no ramo do transporte, como também no da colonização de terras, agroindústrias como a da madeira, mineração e outros”. Aqui, antes mesmos da chegada do trem nos deparamos com um conjunto de problemas que irão acelerar sua partida e o esmorecimento da expectativa de progresso para as populações do Brasil distante.

Às primeiras ferrovias coube o desafio de unir grandes distâncias, em localidades de população pouco densa e com recursos bastante limitados – porque oriundos praticamente do governo – para manter uma multiplicidade de linhas e ramais em funcionamento.

De acordo com Vencovsky (2006), essas leis seriam extintas em 1903. Mas a falta de um projeto unificado das ferrovias, mais próximos dos “objetivos nacionais”, criaria uma dificuldade técnica e política, pois, no primeiro caso há uma heterogeneidade de tecnologia e bitolas (mais de 10 medidas diferentes) e, no segundo, as ferrovias ficavam à mercê das influências de produtores locais já consolidados. Essa heterogeneidade das bitolas é um aspecto importante para se compreender o projeto das estradas de ferro no Brasil: sua diferença, além do que já mencionamos, indica uma expectativa diferenciada entre a potencialidade econômica das regiões¹⁸ e uma “ética utilitária” ainda pouco desenvolvida.

¹⁸ “A questão da bitola é mais que meramente técnica. O transporte ferroviário é sistêmico, depende da coordenação entre aparelhos, dos trilhos até a chaminé da locomotiva. O tamanho da bitola seria determinante para toda a dimensão da ferrovia construída, o número de passageiros e a quantidade de carga que conseguiria transportar” (LIMA, 2003, p. 89).

As noções de território e territorialidade pensadas por Haesbaert (2007) pode nos auxiliar na compreensão dos significados dessas mudanças engendradas pelo Estado e pelo capital no esforço de constituir um estado e uma economia moderna e conectada com o mundo. Conforme Haesbaert (2007, p. 20), o conceito de território possui uma conotação material e outra simbólica: a primeira “tem a ver com dominação (jurídico-política) da terra e com a inspiração do terror, do medo”, uma vez que o Estado detém o monopólio da força; a segunda se refere ao potencial de identificação entre o território e um grupo de indivíduos – ou como sustenta o autor, às “marcas do vivido”, “do valor de uso”. Assim, a partir dessa concepção, território diz respeito ao poder: “tanto no sentido mais explícito, de dominação, quanto ao poder no sentido mais implícito ou simbólico, de apropriação” (HAESBAERT, 2007, p. 21). Entretanto, é preciso esclarecer que o autor pensa nesta separação como ideal: na realidade o sentido “funcional” de território está relacionado com o da identificação, pois “as relações de poder têm no espaço um componente indissociável tanto na realização de funções quanto na produção de significados” (HAESBAERT, 2007, p. 23). Este componente é a territorialidade, que está “intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar” (SACK, 1986 *apud* HAESBAERT, 2007, p.22). Nessa aceção, território envolve uma dimensão material, concreta, e territorialidade como uma dimensão a mais, seja como condição genérica do primeiro, como dimensão simbólica ou como “marca do vivido”.

Desta forma, segundo o autor em questão, qualquer processo de territorialização envolve, simultaneamente, outro de desterritorialização. Em outras palavras, ao definirmos um local para viver, definimos uma série de outras questões: quais recursos serão por nós explorados e de que forma; a jurisdição; com quem nos comunicaremos e com quem não nos comunicaremos, etc.. Ao definirmos isto e a partir da vida cotidiana irão emergir os significados desse agenciamento¹⁹. Assim, qualquer redefinição neste padrão pode ser considerada como desterritorialização, ou melhor, “des-territorialização”.

¹⁹ A noção de agenciamento aqui considerada é discutida em: (HAESBAERT & BRUCE, 2002).

Pensando, portanto, no contexto em que o Estado moderno brasileiro resolve olhar para o interior para explorar seu potencial econômico agroexportador²⁰ presenciamos a entrada de um modo de organização administrativa, fundiária e residencial (HAESBAERT e BRUCE, 2002), isto é, racional, no sentido do controle que se pretende ótimo sobre a população e sobre a natureza. Esta racionalidade operou de maneira “despótica”, uma vez que redefiniu, de uma maneira geral, o território e a territorialidade impondo certo agenciamento.

Neste sentido, a implantação das estradas de ferro no Brasil pode ser pensada como um dispositivo moderno que redefine não só a organização da vida, do mercado e da cultura na região, mas, igualmente, os valores inerentes à própria modernidade: velocidade, progresso, utilitarismo e assim por diante.

A história nos revela que as vias férreas sempre estiveram sob a tutela do poder de Estados ou de grupos econômicos, e serviram de elemento modernizador e civilizador, segundo os interesses dominantes (BORGES, 2011, p. 28).

A locomotiva representou, sobretudo para as populações do sertão brasileiro, o fim da estagnação econômica e do esquecimento de grande parcela da população. Mais do que isso, viabilizou a acumulação e circulação de riquezas do interior para os portos e para os principais centros urbanos; o nascimento de cidades; o acesso à saúde; à informação; aos novos bens materiais e simbólicos, etc.. Por outro lado, nasceu com ela um sistema de exploração racional – baseado, por exemplo, nos avanços da ciência médica, na organização rígida das horas e das fábricas – do indivíduo em si e do operariado. A estrada de ferro será sucessora (GIFFONI, 2006; HARDMAN, 1988), das políticas de des-territorialização do elemento indígena para o elemento civilizado – o colonizador, o imigrante, o operário. Ela ficou concebida, na história do capitalismo, como modelo-síntese do poder das técnicas sobre os recursos, da engenhosidade humana sobre a natureza.

Como preconiza Hardman (1988), a corrida dos governos brasileiros, principalmente no primeiro momento da era ferroviária no país – que, segundo Vencovsky (2006)²¹, vai de 1835 a 1957 – para incrementar a produção de riquezas

²⁰“A penetração dos trilhos no território acompanhou a expansão e regionalização da economia primário-exportadora” (BORGES, 2011, p. 29)

²¹“O primeiro momento da periodização das ferrovias no Brasil vai de 1835, com as primeiras tentativas de criação de empresas ferroviárias, até 1957, quando o sistema ferroviário foi estatizado com a criação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A”.

a partir da construção de vias férreas, custou a vida de um número significativo de homens encarregados dessa empreitada – seja por moléstias próprias da região, por acidente ou outros. Conforme nos diz Hardman (1988, p. 138), a fim de que as obras fossem concluídas o saber médico interveio de forma “organizada, cumulativa e sistemática”. Agora, é esse saber/poder – assumindo uma perspectiva foucaultiana – que será o “grande responsável pelo triunfo da técnica do maquinismo e da engenharia civil”. Sobre isto, é possível percebermos nos relatórios “médico-sanitários” uma preocupação com a rentabilidade desses homens.

Não se trata de acabar com a morte e a doença, mas de administrá-la em níveis sofríveis – não para a humanidade ou a civilização em geral, mas para a companhia particular que empreitou as obras. Aqui, não há mediações: o saber médico-sanitário converte-se ele próprio numa das principais forças produtivas (HARDMAN, 1988, p.139).

A essa maneira de agir da instituição médica soma-se a constante presença de militares e da organização militar no acampamento das empreiteiras e ao longo das ferrovias e do sistema de barracão. O primeiro seria responsável por garantir a ordem a partir da coerção e da violência²², enquanto, o segundo, monopolizava os recursos necessários à sobrevivência dos operários – que, por vezes, como encontramos em José Lins do Rêgo (2010), irá sujeitar os indivíduos à fome. Assumindo uma visão geral, esta será a estrutura racional de exploração ao redor das ferrovias nascentes. Assim, nesses contornos modernos que estamos desenhando, é possível percebemos uma inclinação de ordem econômica do governo e das empresas no que se refere à promoção da modernidade.

Talvez um efeito revelador, para o que estamos querendo dizer, dessas políticas modernizantes é o fato, segundo Borges (2011, p.30), de que as ferrovias se constituíram não como instrumento de união nacional, de integração entre regiões muito distantes, mas como um sistema de comunicação entre a “Corte com as capitais das Províncias de Minas Gerais e São Paulo. Isto é, a interligação do porto do Rio de Janeiro às regiões potencialmente produtoras de bens primários que se integravam à economia agro-exportadora”. A maior densidade das obras ferroviárias se encontrava no sudeste, uma vez que a região era considerada o centro da produção do café – produto cuja valorização se deu entre 1880 e 1930. Entretanto, de norte a sul do país

²² “Dentro de um processo de militarização completa das relações de trabalho, todo subalterno é, em princípio, um suspeito”.

se verificava – de acordo com Vencovsky (2006) – a mesma organização produtiva, interior-portos-exterior com outros produtos igualmente primários.

No primeiro momento das ferrovias no Brasil (VENCOVSKY, 2006, p. 21) a média de construção das vias férreas era de 400 km por ano. Utilizava-se a locomotiva a vapor conformada para uso de carvão e lenha nacionais, “possuindo poder calorífico inferior ao carvão importado”. A mesma desproporção ocorria em relação à água utilizada nas caldeiras. Foram “adaptações que comprometeram o território, seja pela fluidez reduzida, pelos custos envolvidos ou pelas florestas destruídas”. Estes dados convergem para o consenso geral da deficiência de projeto racional e de integração do sistema ferroviário. Em decorrência desta realidade, em 1952 “existiam 40 empresas deficitárias de um total de 44” (LOPES e SOBRINHO, 1951 *apud* VENCOVSKY, 2006, p.22). Conforme nos diz o autor, esta “situação só foi resolvida com a criação da RFFSA, em 1957”, consolidando as **13** ferrovias regionais²³.

Considerando as informações mencionadas mais acima, nos caberia neste ponto questionarmos o sentido da modernização empreendida em solo brasileiro. Por que estamos falando de modernização se o país não possuía, no contexto considerado, indústrias próprias, autônomas da condução de agentes externos? Como pensar nossa era moderna se não estava formado, na consciência de nossa população e na ação de nossas instituições, um paradigma concreto da mesma, isto é, se importávamos indústrias, técnicas e tecnologia de outros lugares? Como modelo de desenvolvimento, os valores e práticas inerentes à modernização já estão, de forma caricatural, definidas no século XVIII. Sabemos que a partir daí as nações empreenderam uma corrida mercadológica e tecnológica a fim de se constituírem como modernas. Como nos diz Raymundo Faoro (1992), para este caso, entre o país mais desenvolvido e o menos há uma espécie de *devir* histórico.

Dentro desta perspectiva o presente autor pode nos dar algumas pistas. Ele diferencia modernização de modernidade, sendo, a primeira, uma “ação voluntária” levada a cabo por determinado grupo que, “privilegiando-se, privilegia os setores dominantes”, enquanto, na segunda, as classes dirigentes somente conduzem ou promovem um dado movimento, não o dirigem (FAORO, 1992, p.8). Esta diferença é mais perceptível na medida em que o processo de modernização do país não operou

²³ Conforme: <http://www.rffsa.gov.br/>

uma “revisão” estrutural em suas instituições, que continuaram preservando aspectos do escravismo e nem empreenderam uma reforma social com o fim deste. A dissolução de um grupo no poder para a consolidação de outro não modificou em nossa história.

Militares, engenheiros e médicos, uma elite que não conseguia dar as cartas no estamento imperial – depois chamado a *pedantocracia legista* –, formam, não uma nova sociedade, mas um novo estamento, para que ocupe o lugar do antigo. É claro que de tal ascensão insegura só resultará uma mudança espasmódica, limitada, incapaz de imantar toda a sociedade. (...) Deste molde as modernizações brasileiras nunca saíram, prisioneiras de uma estrutura econômica, intangível à sua ação (FAORO, 1992, p. 9).

Segundo o presente autor, as condições sob as quais foi levada a modernização brasileira favoreceu a ação despótica do Estado, consolidando os grupos dominantes e relegando ao último plano as mudanças sociais mais profundas. Neste sentido, considerando a ausência de manufaturas – como dissemos mais acima a principal fonte de riqueza do país vinha do setor primário – o país vê no sistema ferroviário a condição para a modernização, para o progresso e a urbanização. O centro da economia desloca-se, portanto, para a construção de estradas de ferro. Esta passa a ser nosso paradigma moderno, símbolo maior da civilização. Da locomotiva espera-se colher as glórias da revolução industrial.

No entanto, o progresso não veio com a introdução das estradas de ferro. Como sugere Faoro (1992), o país não encontrou seu esperado impulso modernizador – em decorrência da ausência de um projeto racional de integração e de contratos danosos para os cofres do Estado (VENCOVSKY, 2006) – e logo o projeto de cobrir o solo brasileiro com vias férreas seria deixado de lado para a introdução do modal rodoviário, que se oferecia como uma opção mais barata e de acordo com os interesses estrangeiros da época, principalmente no período em que o país era governado por JK. Conforme Faoro (1992, p. 19), a exclusão da população, de uma forma geral, do processo decisório referente à modernização do país criou “um cemitério de projetos, de ilusões e de espectros”. Uma modernização que não é aceita por um dado setor, que se propõe a queimar etapas, não pode ser confundida com desenvolvimento: este implica no surgimento de algo que o ser comporta, “que estava na essência do ser”. Em outras palavras:

O processo por necessidade externa, a progressão, impulsionado por uma vontade tecnocrática não é mais do que um fim subjetivo de um grupo de pessoas, incapaz, por não se irradiar como força interna, de se incorporar à história. Por isso, em certos casos, as modernizações, depois que chegam

ao fim, que é quando a elite (...) muda de objetivos, parecem nunca ter existido. (FAORO, 1992, p. 19).

Segundo Vencovsky (2006), a emergência das rodovias no país se sustenta em um contexto de nacionalização das empresas ferroviárias com a criação da RFFSA, por exemplo, e do redirecionamento do próprio mercado e das políticas econômicas para o mercado interno. Como as estradas de ferro já não estavam sendo lucrativas – o número de passageiros havia decaído e a exportação perdera a força, o estado de conservação das estradas se encontravam em estado bastante precário, etc. – o modal rodoviário era, sob o ponto de vista econômico, o mais lucrativo.

Entretanto, cabe dizer que a generalidade dos fatos históricos aqui pensados não esgotam as possibilidades de investigação sobre a história ferroviária e seus impactos sobre a população no país. Na próxima seção, discutiremos sobre a influência determinante da Estrada de Ferro Bahia e Minas no que se refere à experiência e leitura coletiva das cidades que surgiam no meio do sertão, de um lugar cuja cultura era fundamentalmente oral. Se, por um lado, a era ferroviária brasileira é marcada por deficiências no projeto que, posteriormente, será responsável pela extinção de grande parte das estradas de ferro, comprometendo a fluidez do próprio território, por outro, vemos nascer e se desenvolver – mesmo que por um curto período –, a partir das estações, cidades e distritos, bem com as formas de experimentá-las.

2.3 A construção do Lugar Bahia e Minas e as formas de ler a cidade nascente

Entre os estudos mais importantes sobre a ferrovia em questão está o de José Marcello Salles Giffoni (2006), fruto de 10 anos de estudo, segundo o autor. Aqui, Giffoni faz o percurso da Bahia e Minas desde o início da elaboração de seu projeto, a feitura inicial de seu traçado, o estabelecimento dos contratos etc. com o objetivo de entender a orientação do Estado em relação à mesma nos anos de sua existência. Outro importante estudo foi realizado por Márcio Achtschin Santos (2016), no qual o autor lança luz sobre a conflituosa relação entre a elite do município de Teófilo Otoni e os ferroviários, majoritariamente negros, nas décadas de 1950 e 1960. O uso da entrevista se destaca nesses e em outros estudos sobre a EFBM. Entretanto, para a

pesquisa que estamos empreendendo, o foco será o produto que se desprende da relação entre homem e máquina – sujeito e objeto –, isto é, entre a experiência subjetiva que emerge da mesma, mas que se estende aos outros produtos igualmente modernos, ao mundo das mercadorias.

Essa aventura começa com a instalação dos carris de ferro e a expectativa diante daquilo que representava, o progresso materialmente sentido nos efeitos da velocidade: experiências efêmeras e encontros fortuitos, vertigens no interior dos vagões. O progresso presente no mais novo modo de vida urbano, energia elétrica, iluminação urbana e a criação de espaços de lazer, mudando as formas de experimentar a noite e o dia.

De acordo com Giffoni (2006, p. 58), as “evidências do caminho de ferro” no nordeste mineiro surgem a partir da falência da Companhia de Navegação do Mucuri, projeto civilizador de Teófilo Benedito Ottoni de colonizar a região a partir de um empreendimento de exploração das riquezas e das possibilidades de integração nacional por meio de estradas de rodagem e da navegação do Rio Mucuri.

Encontramos na Decisão 331 da pasta da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Império, de agosto de 1875, a orientação ao engenheiro Miguel de Teive Argolo e equipe de agrimensores para “medir e demarcar lotes coloniais e legitimar, posses no Mucuri”. Os parágrafos IX e XVIII dessas instruções indicam um interesse/esforço do governo imperial de conhecer melhor a região explorada por Teófilo Ottoni, regulamentar a posse da terra dos colonos por lá estabelecidos e de localizar e mapear as terras devolutas e suas condições de fertilidade, salubridade e acesso para que pudessem ser divididas em lotes para o estabelecimento de imigrantes (GIFFONI, 2006, p. 58).

Na passagem acima, a região a qual seria cortada pela EFBM é narrada como um lugar desconhecido e quase inabitado. De acordo com o autor em questão, a referência aos indígenas que habitavam certas localidades do nordeste mineiro é quase inexistente. Da mesma forma, o modo de vida dos “colonos”, seus conhecimentos em relação ao lugar são desprezados. Assim, vemos criar, na realidade enquadrada pelo discurso acima, um lugar de isolamento, carente não só de comunicação, mas de uma reorganização do espaço específica à serviço da empresa ferroviária e suas técnicas de exploração dos recursos naturais e humanos.

O ano de 1881 marca o início da construção da estrada. Segundo Giffoni (2006), o período inicial de construção é marcado por confrontos com indígenas e surpresas desagradáveis para a racionalidade científica representada na figura dos engenheiros e do próprio Estado: o desconhecimento em relação ao que viria a ser o

território Bahia e Minas encontra suporte na orientação autoritária dos discursos oficiais, nos quais a ciência era o fundamento.

Seria fastidioso narrar todas as peripécias que se deram durante a construção da estrada. Logo no seu 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 fugiam da estrada como quem foge da morte, de maneira que era preciso constantemente importar trabalhadores e, por todos os vapores, vinha novo pessoal substituir o que o 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 (FILHO, J. *apud* GIFFONI, 2006, p. 61).

Assumindo esta perspectiva, podemos inserir a Bahia e Minas em uma dessas construções associadas à modernidade e à civilização, mas que guarda aspectos de “barbárie” materializados nas condições laborais existentes durante a construção, assim como o elevado isolamento, a mutilação, o adoecimento, psíquico e físico, e a morte de muitos indivíduos. Há um paradoxo que acompanha as estradas de ferro no Brasil, em seu primeiro momento: as subvenções e a garantia de juros implicou, como dissemos mais acima, em um sucateamento da construção – com uso de materiais baratos para um desenho pouco eficiente – e isto será uma das justificativas utilizadas pelo Estado para comprovar a não rentabilidade da EFBM. As condições da estrada levaram a uma série de acidentes, incluindo mortes. Assim, argumentamos que, de uma forma geral, a civilização e a barbárie são efeitos de um mesmo processo: a colonização de um território e a comunicação deste através de uma via férrea “desterritorializa” uma série grupos humanos tradicionais na região e, ao se empreender uma nova territorialização fixa um novo regime de exploração e um número de acidentes e mortes aceitáveis.

Outros dois livros são importantes para se compreender a Bahia e Minas: “Estrada de Ferro Bahia e Minas: Ferrovia do Adeus” do ex-ferroviário Arysbur Batista Eleutério e “90 anos de Ladainha: 1918-2008” do mesmo autor. O primeiro possui uma preocupação memorialista sobre a história da EFBM e sua importância para as cidades do nordeste mineiro, enquanto, o segundo, refere-se a uma cidade cujo nascimento e desenvolvimento estão intimamente ligados à via férrea em questão – nessa cidade havia, por exemplo, a principal oficina da Bahia e Minas. Estes são os estudos que gostaríamos de destacar.

Esses serão utilizados por nós, nesta seção que se segue, com o objetivo de compreender o impacto da ferrovia sobre o lugar e sobre as pessoas, mas a partir do esforço de um ferroviário que, provavelmente, invadido por lembranças do passado, resolveu reconta-lo para nós.

Grande parte do material produzido sobre a EFBM pertence à memória dos ferroviários e são utilizados com o objetivo de preencher uma lacuna no que diz respeito à compreensão dos processos desencadeados pela existência marcante da ferrovia. Há, então, um silenciamento da história da Bahia e Minas e, conseqüentemente, da vida de centenas de indivíduos que, de uma forma ou de outra foram afetados por ela. A existência que homens e máquinas compartilharam por 85 anos, de 1881 até 1966, no extremo sul baiano e no sertão mineiro – lugar de colonização “recente”, em relação a outros lugares, e rota de fuga de grupos indígenas fugidos da violência e do contato com os colonizadores, conforme Giffoni (2006) – convive hoje com o desconhecimento da população mais nova sobre o período em questão. Possivelmente, o fim súbito da ferrovia, seu impiedoso desmanche sem aviso prévio ou justificativa plausível acelerou o processo de esquecimento deste período de vida da ferrovia e, simultaneamente, deixou uma lacuna possível de ser percebida nas histórias narradas sobretudo pelos ferroviários²⁴.

A perplexidade diante do mundo que se desfazia de repente, de cidades e distritos cuja história oficial havia começado há pouco, com os avós ou parentes ferroviários; os velhos lavradores e vaqueiros; produtores artesanais de cachaça e rapadura por exemplo; região habitada por coronéis e jagunços²⁵, ferroviários, militares e pequenos produtores rurais. Em grande parte, armados. O ferroviário A.B, em entrevista concedida em maio de 2017 nos diz, sobre o fim:

(...) quando saia uma família de Ladainha – nossa senhora, eu não gosto nem de lembrar – era uma choradeira, parecia que morreu gente. (...) Aí chamava no alto-falante da igreja, anunciava “adeus, não sei quê mais”... Moço, aquilo ali era uma tristeza danada, aquilo acabava o dia: o pessoal chorando quem

²⁴ Aqui cabe dizer sobre o método de análise empregado. Utilizaremos a metodologia da história oral proposta por Paul Thompson (1998). O questionário construído buscou valorizar a pluralidade das narrativas – foram colhidas quatro – a partir de questões que permitiam respostas amplas e que davam conta da intersecção entre a história de vida e da memória social em torno da EFBM.

²⁵ “Teve uma época de Getúlio que ele mandou desarmar com aqueles coronéis. Tinha muita arma, morria muita gente, eram muito cruéis. Aí ele deu uma ordem para desarmar. Tinha vez que enchia o armazém de tanta arma. Vinha os policiais para carregar as armas. Foi melhorando. Tinha vez que para trabalhar era autorizado para colocar um Flaubert (espingarda) para mostrar que não tinha medo” (GIFFONI, 2006, p. 251).

ficava, e chorando quem ia... É... Era triste, rapaz, ver um pessoal sair de um lugar igual Ladainha, e os pais que ficavam, ficavam mais tristes que a gente – Nossa Senhora. Eu, quando sai, tinha uns três cavalos, 10 cachorros... Deixar aquilo tudo... Quem é que vai olhar isso? (E. 2017)

Atentamos às imagens criadas por esse relato: alegorias da despedida. O anúncio no som da Igreja intensifica o acontecimento, a partida não de um ou de outro, mas de uma família inteira. Solidão. O que se deixa para trás é a vida construída em comunidade, os pais já velhos que não saberiam viver em outro lugar, já sentindo retornar o medo, já experienciado, do isolamento, do esquecimento de uma região que sobrevivia desses pequenos luxos: o prazer de pegar o trem. A partir de um certo dia, por volta de 1966, os parentes e amigos não estariam mais ali; as crianças não se esconderiam mais na saída dos túneis para ver passar a locomotiva; a máquina não desfilaria mais na rua da estação em Ladainha, reta, larga, profundamente, e ornamentada por jardins e praças; o sistema de sinos da estação, que se enchia para os eventos da chegada e da despedida deixaria de soar. Os sons da máquina e do maquinista não habitariam novamente o lugar. Luto.

A construção da ferrovia remodela o fluxo do lugar; define previamente os lugares de convívio, as vias de passagem de pedestres, as de veículos e animais; organiza a distribuição dos serviços; faz emergir, a partir de seu próprio estilo, uma estética moderna das novas construções. Além disso, nessa cena, novos personagens passam a assumir um papel importante para a comunidade e, neste movimento, eles são destacados não só pela função que exercem, mas igualmente pela forma como a mesma é socialmente entendida. Os pontilhões, o bairro ferroviário, a avenida por onde se via a locomotiva, a via férrea e a estação são, desta forma, revividos como lugares vivos de memória seja por sua capacidade de acionar um conjunto de lembranças e sensações que se passaram em um dado local, hoje completamente modificado, seja pela característica própria dos projetos urbanísticos modernos, desenhados como lugar de vivência e como lugar de sonho fugaz, por onde se lia a nova cidade dentro de seus vários “textos” possíveis. Com a cidade nasce um modo de lê-la:

... existe una relación directa entre la conformación de subjetividades y el medio técnico-artificial del entorno urbano, una segunda naturaleza que se

presentó a las masas emergentes como um mundo de ensueño²⁶. (CASTELLANOS. H. A. D.; 2014; p. 249).

Trata-se menos da disposição das coisas no espaço ordenado da cidade, mas da experiência dos indivíduos no interior normatizado, isto é, da relação que cada grupo mantém com determinado objeto e da representação deste para o grupo. A oficina em Ladainha continua a possuir determinado prestígio, porque, representa um lugar de esforço, de dispêndio de força e um lugar onde se constrói relações. O ferroviário A.D, natural de Helvécia, Bahia, nos conta certas lembranças sobre seu ofício de ferreiro na EFBM: “fazia as peças da locomotiva que vinha de fora. (...) Essa locomotiva, viajando perdia algumas peças. (...) e essas peças, quando chegava aqui, já havia uma turma na revista, para revistar esta locomotiva que vinha e ela seguir viagem no outro dia”. Na oficina, o sr. A.D. e seus companheiros recuperavam as peças desprendidas do corpo da máquina. “O ferro quente, queimando a mão, fagulha de fogo. O ferro quente queimando a mão, fagulha de ferro em todo canto (...)”²⁷.

Essa passagem evidencia, ao menos no instante da fala, uma experiência que, segundo Halbwachs (1990), é revivida sob outra intensidade. Neste sentido, compreendemos o passado a partir de outra perspectiva, mas recuperando aspectos e eventos compartilhados através da memória coletiva. Assim, estamos falando de um esforço que não era exclusivo do sr. A.D, mas de sua classe de funcionários e que, por sua vez, vivenciavam a oficina de uma forma específica.

O que essas cidades nascidas sob influência da ferrovia vão oferecer é uma forma singular de experimentar as mercadorias que chegavam do mundo inteiro. A conexão com o porto permitia o contato, por mais remoto que fosse, com cidades e países que serviam de modelo para a modernidade, como o Rio de Janeiro e Paris²⁸. Neste sentido, a circulação das mercadorias na cidade definia os contornos de uma utopia baseada no efeito fetichista da mercadoria sobre a experiência humana. Hoje, relembradas, “creaciones y formas de vida, nuevas, de base económica y técnica que

²⁶ “...existe uma relação direta entre a conformação de subjetividades e o meio técnico-artificial do entorno urbano, uma segunda natureza que se apresentou às massas emergentes como um mundo de sonho” (Tradução nossa).

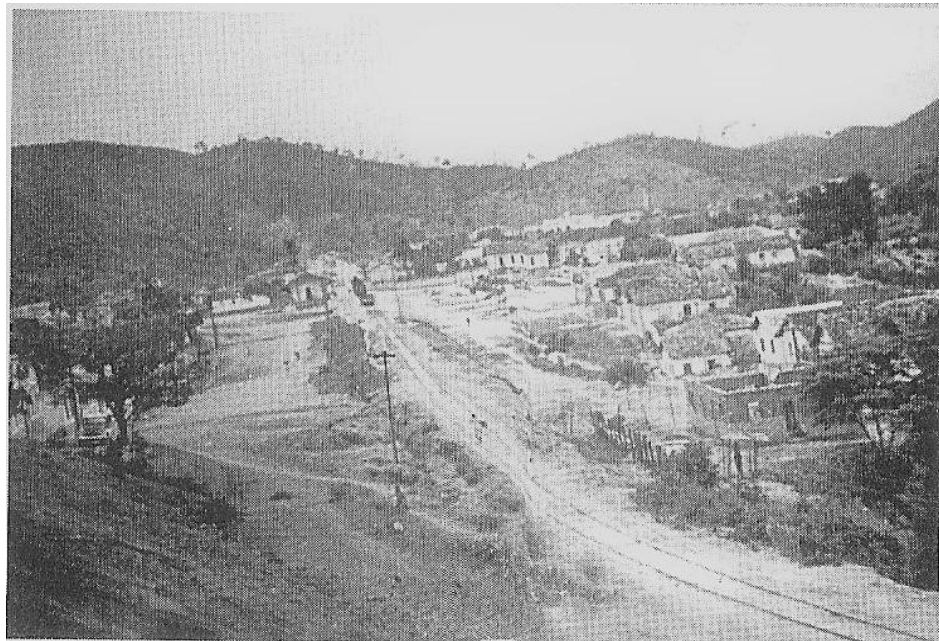
²⁷ Enquanto dizia, o entrevistado aumentava o ritmo conforme avançava por sobre a descrição. E recomeçou outra narrativa após retomar o fôlego.

²⁸ Em um encontro fortuito, no leste mineiro, com uma senhora que havia experimentado a EFBM uma imagem interessante me foi narrada. Ela contou que sua lembrança mais viva era a do pai desembarcando da guerra na Europa em uma das estações da Bahia e Minas. Ele trazia um lenço vermelho e um pote de café.

le debemos ao siglo pasado entran en el universo de una fantasmagoria”²⁹ (CASTELLANOS. H. A. D.; 2014; p. 251)

No livro escrito por Arysoure Batista Eleutério, “90 anos de Ladainha 1918-2008” é possível colher relatos dessa experiência fantasmagórica, isto é, do impacto que certas mercadorias possuem na vida das pessoas. Além disso, percebemos uma maneira de ler a cidade que nascia graças à ferrovia – e à eletricidade³⁰. O autor seleciona um conjunto de fotos que lhes são caras e que contém registros da urbanização do município em questão: o bairro ferroviário; o primeiro patrol; a construção de uma ponte; o calçamento de uma rua; os encanamentos para o abastecimento de água; o cinema; o campo de futebol iluminado. Vejamos:

Foto 1: Vista parcial de Ladainha, ano 1958



Fonte: (ELEUTÉRIO, 2009, p. 55)

A fotografia acima é assim descrita no presente livro:

²⁹ “Criações e formas de vida, novas, de base econômica e técnica que devemos ao século passado entram no universo de uma fantasmagoria” (Tradução nossa).

³⁰ A instalação das ferrovias acompanha a construção de usinas geradoras de eletricidade nas cidades que abrigam as estações. Nasce daí uma maneira de experimentar a cidade durante a noite e outros lazeres modernos, como o cinema, o campo de futebol iluminado, o entretenimento via rádio, o futebol, etc. Sobre isto, vemos na narrativa de ELEUTÉRIO (2009, p. 21): “Duas bandas de música e uma orquestra movimentavam todas as festividades na cidade, Clube Recreativo com seções de cinema sempre lotadas. Lembro-me do ano de 1942, chegou o primeiro rádio receptor, marca RCA, alimentado a bateria que pesava quase 20 quilos, era colocada no salão da Sociedade Recreativa. O mundo atravessava grande crise econômica, devido a segunda guerra mundial. (...). O primeiro acontecimento foi a invasão da Polônia, lugar onde tinham muitos Judeus”.

[...] A esquerda rua Elias Abrahão, a direita rua Genesco Farias e no centro os trilhos da Estrada de Ferro Bahia e Minas. Nos fundos a estação ferroviária e a casa do agente da estação. A casa em construção era de Joaquim da Pisada. Ainda não existia o Jardim da parte baixa da cidade. [...]

A partir da imagem acima e da descrição do ferroviário vemos uma maneira de organizar o território: as ruas organizadas em nomes e pontos de referências modernos, como a estação e a casa do agente; no centro a locomotiva divide a cidade e é possível observar, cotidianamente, a máquina em quatro sentidos diferentes – a fumaça da chaminé da locomotiva e seu silvo acabam de preencher o espaço ocupado por ela. A referência a casa de Joaquim da Pisada recupera outra leitura afetiva do espaço.

Foto 2: Vista parcial de Ladainha, ano de 1958.



Fonte: (ELEUTÉRIO, 2009, p. 54)

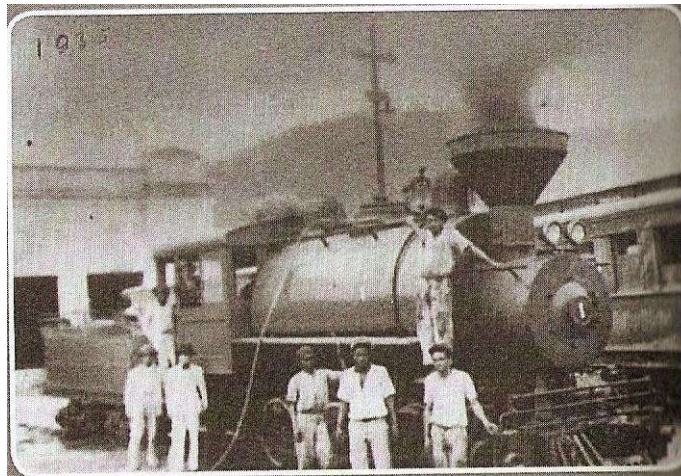
A citação da foto é a seguinte: “... o pátio da oficina da Estrada de Ferro Bahia e Minas – locomotiva, vagões, carros sucateados são vistos na foto. A esquerda o Almojarifado da Ferrovia e estádio de Futebol já iluminado, e o prédio da Escola Ferroviária do SENAI em construção (...)”. A fotografia acima esconde a grande oficina, mas que se localiza ao lado do campo. Três fontes de experiências caras aos ferroviários são referenciadas, escolhidos pelo fotógrafo desconhecido, a escola, o pátio e o campo. A popularização do futebol, conforme Sevcenko (1998), está associada ao período de instalação das máquinas, aos valores fabris que se hibridizam com o culto ao corpo. Na escola, outro lugar de disciplina, mas esta voltada à educação industrial de meninos. Aqui, vemos sintetizado certos valores e modos de

vida que contribuíram para a formação do sentimento de comunidade entres os ferroviários e para a formação da família ferroviária.

Trata-se, portanto, de instalações modernas na cidade que no vasto campo das memórias ajuda a definir o contorno das experiências possíveis, ou melhor, o fetiche diante do mundo da produção das mercadorias e de seu consumo. A banda de música e o cinema seriam outros espaços para vivenciar a modernidade e que estão associados a chegada do trem.

No livro “Estrada de Ferro Bahia e Minas: Ferrovia do Adeus” (2016), do mesmo autor, vemos imagens de estações e de locomotivas, de carga, passageiros ou mistas, estacionadas ou acidentadas que parecem retornar nas narrativas revivendo o cotidiano ou acontecimentos do contexto de seu funcionamento. Fantasmas que retornam sob o mesmo símbolo, a Maria Fumaça, mas que guardam especificidades a partir do nome.

Foto 3: Fotografia da locomotiva nº 1, 1937



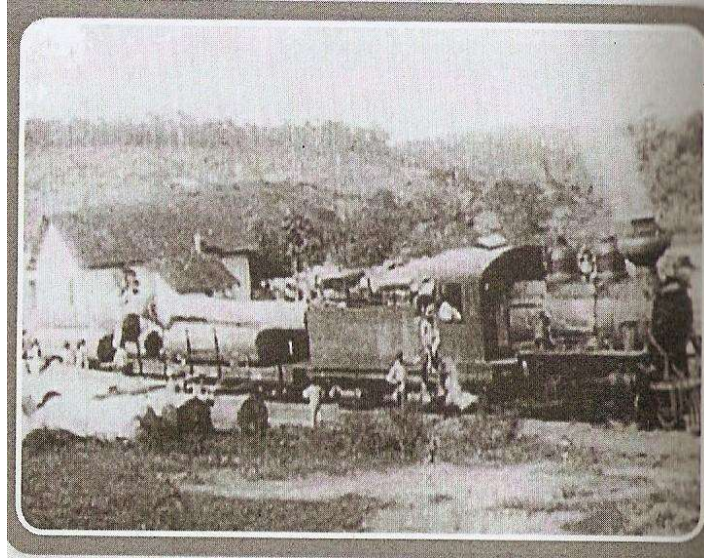
Fonte: (ELEUTÉRIO, 2016, p. 88).

Sobre ela, nos diz o autor:

uma das primeiras locomotivas vindas para Estrada de Ferro Bahia e Minas, a nº 1. Na foto tirada em frente às oficinas de Ladainha, onde se vê alguns ferroviários, todos já falecidos J. Eleutério, J. Peruype, Manoel de Souza, Moacir Brasil e o maquinista Henrique Costa.

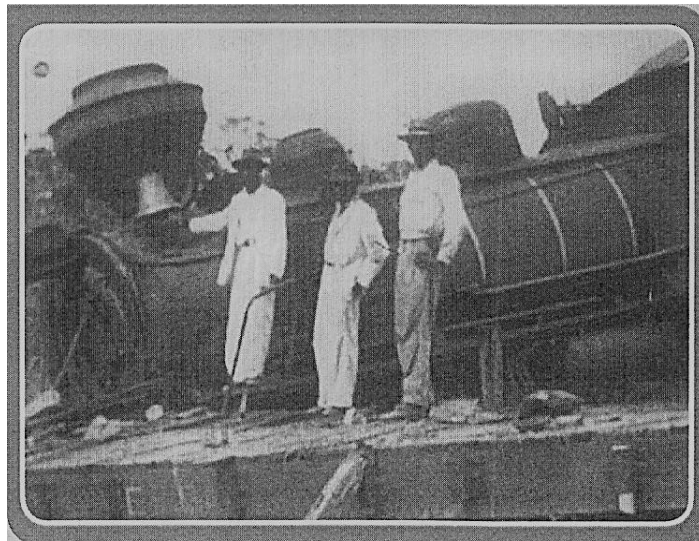
Neste sentido, a lembrança da máquina de ferro vem associada a lembrança dos companheiros, à labuta na oficina e ao seu período de chegada, ou melhor, um conhecimento, que poderíamos supor, integral da história da presente máquina e sua relação com os amigos, já falecidos.

Foto 4: Locomotiva 138



Fonte: (ELEUTÉRIO, 2016, p. 100).

Foto 5: Acidente no trecho baiano, envolvendo as locomotivas de número 135 e 138.



Fonte: (ELEUTÉRIO, 2016, p. 91).

As recordações referentes à locomotiva vêm seguidas de eventos marcantes, como o transporte de toras de madeira de grande porte que impressionava os habitantes do lugar, assim como acontecimentos inesperados, como no caso das locomotivas envolvidas no acidente acima. Os números das máquinas acionam os fatos, as pessoas e a região. Talvez isto nos ajude a compreender o sentimento do ferroviário G.F entrevistado em Abril de 2017. Sobre isso ele nos diz:

O que eu sinto mais saudade é de minhas locomotivas a vapor. Então tinha uma série de locomotivas e eu sabia quase o nome de todas. As que eu mais

me identificava com elas era a 280,281,282,283,284. Mas aqui tinha a 17, a 20 que passavam aqui o dia inteiro manobrando. Eu cansava de passar por cima do trilho, por baixo.... Quando eu vejo uma locomotiva a vapor, ou um documentário na televisão não tinha como não encher o olho d'água. A Bahiminas daqui subindo até Araçuaí eram quatro vagões. O primeiro chamava "carro de primeira" que era da classe média e elite, e o banco era estofado, até bonito. E a "classe segunda" era de madeira. Você pagava bem mais barato. E tinha o carro aonde ia o chefe de trem, o bagageiro e o correio. O correio estava ligado praticamente à locomotiva. Isso tudo um vagão só. Hoje eu fico vendo a Rio-Bahia, a carretas são maiores que os veículos da Bahiminas (G.F. 2017).

Os números da locomotiva são seus nomes. E elas representam, de um modo geral, a vida passada diante de sua presença. A lembrança da infância assistindo à matéria tão importante sendo manobrada – ação prestigiosa –, brincando de passar por baixo dela e entre os vagões. O menino virava máquina? Assistia inerte, da janela de sua casa, ao espetáculo que ela proporcionava? Ele, que foi empregado, "por incrível que pareça", aos 10 anos?

Por fim, argumentamos que a singularidade das narrativas referentes à EFBM e sua região de influência diz respeito ao que chamamos de territorialidade, que é criada a partir da relação que se estabeleceu entre os indivíduos e os objetos de seu contexto que, assim como os primeiros, eram deslocados ao longo do território e, daí, estabeleciam, constantemente, relações de outra qualidade e outros sentidos. A pluralidade dessas experiências pode ser observada a partir do seguinte relato, do ferroviário A.B:

Nós viemos aqui em 1953 com uma locomotiva, 140, numa festa de centenário de Teófilo Otoni. Eu mais uns três ou quatro. O pessoal mais jovem que trabalhava na parte de mecânica na oficina tinha o costume de viajar no limpa-trilho da máquina. Olha pra você vê! Aí nós viemos aqui. Eu viajando no limpa-trilho da máquina, sentido Sucanga, escurecendo – uma hora dessas assim – e eu vi que a máquina pegou um menino. Na frente, pegou o menino e jogou numa ribanceira. Logo na frente estava a estação. Eu fui lá e o maquinista chamava "Ladares" (?). "Ô Ladares, pegou uma criança lá, rapaz. Você não viu não? Você não parou!". Aí ele disse: "Não, moço, eu vi. Mas não vamos falar nada não, pra não chamar polícia se não nós vamos sair é amanhã daqui. Faz de conta que não deu nada". E eu fiquei com aquilo guardado na cabeça há muito tempo, matou a criança. E o que aconteceu, hoje – há uns cinco ou seis anos – esse rapaz, eu descobri ele: ficou surdo, mudo e não morreu. Está lá até hoje. E eu conto essa história... Os parentes dele sabem que aconteceu isso. Mas este é um fato que ficou muito tempo gravado... (A.B 2017)

Imagens traumáticas que ajudam a fundar as marcas do vivido na região de influência Bahia e Minas. As locomotivas retornam sempre carregadas de significados múltiplos, por vezes contraditórios.

Nas fotografias organizadas por Eleutério (2009) é possível perceber seu cuidado em relação à memória dos nomes dos personagens que compõem a ocasião: seja nas prestigiosas bandas de música, ostentando os instrumentos e o elegante uniforme, ou os corajosos e habilidosos jogadores dos times ferroviários de Ladainha, “Baia e Minas Futebol Clube”, “Comércio F. C”, “Independente F.C”. Essas imagens vêm acompanhadas de uma descrição ricamente ambígua, que nos sugerem dois modos de observá-la, um conectado ao passado e que sutilmente recupera certos relatos da memória coletiva, e, por outro lado, um que reafirma a condição de morte, de esquecimento a que estamos submetidos. De qualquer forma, o que essa narrativa, entre outras coisas, nos possibilita é a qualidade da experiência, vivida sob o viés do espetáculo, construída ao redor das atividades modernas de consumo, como o cinema e o futebol.

Neste capítulo preocupamos em estabelecer uma perspectiva possível referente ao processo de modernização, condensado na figura da locomotiva, que ocorreu nas regiões de influência da Bahia e Minas. As infraestruturas montadas para este empreendimento modificam não só as formas de locomoção e comunicação, mas as relações sociais de um modo geral e as maneiras de sentir dos indivíduos que são atravessados por esses processos.

Os dados organizados por Giffoni (2006, p. 295-6) sobre o índice de analfabetismo em certas localidades coloca questões importantes quanto ao modo como a população da grande região Bahia e Minas recebeu os equipamentos e valores modernos associados à ferrovia. Ladainha e Teófilo Otoni possuíam de acordo com dados do IBGE em 1959, respectivamente, 86,61% e 78, 26% de analfabetos. Uma população sem domínio da escrita e da leitura, neste contexto, pressupõe um vasto mundo de oralidade a partir do qual os saberes e as crenças são passados do mais velho para o mais novo. Esta lógica, como sabemos, é naturalmente oposta à modernidade, que necessita de uma população que domina satisfatoriamente a leitura e a escrita a fim de assimilar a racionalidade científica e econômica globalmente conectada.

Neste sentido, há uma curiosa conexão entre um mundo oral e rural que passa, então, a ser perpassado economicamente e culturalmente – pensando nas salas de cinema, nas bibliotecas, hospitais que chegam a esses novos municípios com a

chegada da ferrovia – por uma modernidade incipiente. Assim, compreendemos a região Bahia e Minas dentro desse paradoxo, ou melhor, como lugar onde habita o tradicional e o moderno simultaneamente. Da mesma forma, muitos ferroviários que chegam para esta região são oriundos de outros lugares que já haviam experienciado a vida próximo e dentro de uma ferrovia.

Argumentamos, com isso, que as experiências vividas no sertão mineiro carregam, de um modo geral, essa rica, porém, angustiante dualidade. Angustiante, porque, como vimos mais acima, os projetos modernos deslocam gerações inteiras para outros lugares e modos de vida, isto é, desestruturam e estruturam um lugar de maneira despótica, menosprezando a historicidade das vidas construídas naquele espaço, instaurando idealmente um marco zero para ele. Rica, pois, essa particular configuração social, longe de ser um lugar marcado unicamente pela dominação, é um lugar onde prevalece a disputa de seu próprio sentido – que lugar é esse? –; se organizam grupos fundamentados em saberes e práticas singulares entre si; narrativas diversas sobre o mesmo período vivido, porém, a partir de condições socioeconômicas bem demarcadas. As maneiras de ler a cidade, que encontramos nas descrições feitas por Arysbure Eleutério para sua coleção de fotografias, denotam essa ambiguidade entre o novo e o tradicional. A reorganização do espaço, longe de conservar a dureza de uma racionalidade moderna, não exclui uma leitura afetiva sobre ele, pois, os novos personagens, como a locomotiva, e os novos equipamentos, como a oficina e o campo de futebol, são assimilados pela cultura pré-existente, se envolvem em laços de familiaridade.

Assim, se por um lado concordamos com a perspectiva foucaultiana dos dispositivos disciplinares, por outro, entendemos que os indivíduos não estão completamente encarcerados em instituições desta espécie. Os mecanismos de vigilância e dominação da empresa ferroviária, das regras do jogo do capitalismo incipiente são profundamente influenciados por modos de ser e de fazer que superam a racionalidade científica própria da modernidade. Nem o Estado nem a ferrovia conformam um sentido único de seus instrumentos de poder e produção. Nas rachaduras dessa racionalidade, a própria imagem do Trem – simbolicamente representado – passa a habitar um mundo familiar, de práticas e costumes próprios no qual a memória de muitos ferroviários e viajantes relembram com carinho, acionando sempre a comunidade perdida com a extinção da Bahia e Minas. Assim, a

compreensão da experiência ferroviária deve levar em conta seu impacto em uma sociedade fundamentalmente oral e isto significa considerar, em outras coisas, a maneira como esta foi recebida naquele contexto.

3 INVENÇÕES SOBRE A BAHIA E MINAS

“Assim o Timbira, coberto de glória,
 Guardava a memória
 Do moço guerreiro, do velho Tupi.
 E à noite nas tabas, se alguém duvidava
 Do que ele contava,
 Tornava prudente: ‘Meninos, eu vi!’”
 (I-Juca Pirama – Gonçalves Dias)

No capítulo que se inicia continuaremos a dar forma ao imaginário criado sobre a Estrada de Ferro Bahia e Minas décadas depois de sua extinção. Para isso, recorreremos não só às entrevistas, mas às observações feitas em campo, considerando as estratégias acionadas pelos entrevistados ao contar sua história, levando em conta a potencialidade dos objetos, colecionados ou guardados, para a composição da narrativa. Aqui nosso interesse é lançar um olhar sobre a presente ferrovia a partir do ponto de vista do colecionador, das lembranças (inventadas) sobre o lugar e sobre o que se fazia nele.

3.1 O colecionador bahiminas

O colecionador, como sugere Walter Benjamin (2009, p. 239), recupera do passado o objeto, ou melhor, a “criatura-prodígio”, que ilumina a continuidade de sua existência. Sua operação consiste em criar ou inventar um cenário mestiço, entre o velho e o novo, a partir do qual é possível organizar certa historicidade, como uma espécie de “enciclopédia de toda a ciência da época, da paisagem, da indústria, do proprietário do qual provém”. Neste sentido, o objeto colecionável perde suas funções utilitárias para entrar no plano do sensível, da familiaridade e da intimidade de quem o coleciona. O valor que se refere a posse e a exploração do objeto em questão é substituído por um lugar especial designado pelo colecionador, muitas vezes em sua própria casa. Este universo criado, e que permite combinações diversas, constitui outra narrativa. Trata-se, então de um lugar mágico, onde as coisas estão presentes em um espaço concreto e particular, mais próximas, ao invés de se fixar ao nível da imaginação. No espaço da casa posso me reportar a uma imagem emoldurada na qual suas linhas me fazem vivenciar, no presente, sensações que permanecem escondidas em mim. Cada contorno ou desenho me leva a um lugar diferente, a uma

experiência que me esforço a re-conhecer. O olhar do colecionador concede ao objeto uma aura sagrada, pois

... para o colecionador, o mundo está presente em cada um de seus objetos e, ademais, de modo organizado. Organizado, porém, segundo um arranjo surpreendente, incompreensível para uma mente profana. Este arranjo está para o ordenamento e a esquematização comum das coisas mais ou menos como a ordem num dicionário está para uma ordem natural. Basta que nos lembremos quão importante é para cada colecionador não só o seu objeto, mas também todo o passado deste, tanto aquele que faz parte de sua gênese e qualificação objetiva, quanto os detalhes de sua história aparentemente exterior: proprietários anteriores, preço de aquisição, valor etc. Tudo isso, os dados objetivos, assim como os outros, forma para o autêntico colecionador em relação a cada uma de suas possessões uma completa enciclopédia mágica, uma ordem do mundo, cujo esboço é o destino de seu objeto (BENJAMIN, 2009, p. 241).

Este esboço de que nos fala o autor refere-se a invenção de uma passagem pessoal e coerente pelo mundo, um registro material cujo ordenamento está na representação densa de cada item da coleção. Assim, esta noção de “enciclopédia mágica” diz respeito a construção de um lugar sagrado que habita o espaço da casa, distribuído entre as paredes na sutileza de lugares-chaves, como em frente à janela, no corredor de entrada, na sala de visitas e assim por diante.

Para o nosso caso em questão, nos interessa desvendar esse colecionador de itens que remetem ao passado da ferrovia Bahia e Minas. A casa do Sr. Arysburé Eleutério, autor dos livros mencionados acima, constitui este lugar místico, “situado sobre a categoria da completude” (BENJAMIN, 2009, p. 239), que compõe sua narrativa de vida e sua relação com a estrada de ferro. Em uma visita feita a sua casa, na ocasião da compra de seus livros, no corredor de entrada para a sala-de-estar dois quadros compõem as boas-vindas. Colocados no lado esquerdo, em frente a porta de entrada há uma pintura da locomotiva 280 saindo da majestosa Oficina de Ladainha: a máquina, pintada em preto e verde, exibe nas laterais o nome da ferrovia a qual pertence, EFBM, e o número de identificação; ao lado desta há a entrada da Oficina, imponente, com sua grande porta central em marrom, a fachada em amarelo e a peça principal do edifício, que lembra uma Igreja, exibindo suas três curtas torres – uma ao meio e duas nas laterais; um pouco oculto e ocupando a margem direita do quadro, um vagão saindo em uma das várias portas da Oficina. Ao lado deste quadro há outro, que lembra uma miniatura de Maria Fumaça.

Compreendemos que parte da intencionalidade destas imagens expostas está presente no misticismo virtualmente representado no fato de sua naturalidade,

infância, mocidade e parte da vida adulta se situar em Ladainha, ao lado de seus familiares e sobretudo de seu pai, chefe da oficina em questão. Eleutério era mecânico da oficina. Na relação entre pai e filho, gostos comuns se formam, heranças sagradas deixadas ao ferroviário que na mesa de café, entre barulhos de construção no lote ao lado, me diz: “não se pode parar o progresso”. Os dois cultivam o gosto pela fotografia e são deles grande parte das fotos que ostentam companheiros ocupando os lados, a frente e os sobres da locomotiva; em uma fotografia vemos seu pai, João Batista Eleutério, com o pé sobre a chave responsável por fazer o desvio das máquinas. O gosto pela mecânica dos trens era igualmente compartilhado: o quadro exposto ao lado daquele descrito mais acima parece ser a miniatura da locomotiva a vapor com um carro de bagagem e um carro de passageiro que é exibida no fechamento do livro sobre os cem anos de Ladainha, seguida de uma extensa descrição sobre as muitas artes de seu pai:

Apesar de ferroviário, chefe de oficina, ocupou vários cargos na cidade, Juiz de Paz, vereador, presidente do Baía e Minas E. C., presidente do antigo PSD, presidente de honra da antiga Caixa E. Estadual de Ladainha e chefe da locomoção E.F.B.M. (ELEUTÉRIO, 2009, p.88).

Outra fotografia, desta vez do Sr. Arys bure ostentando um troféu, com os braços estendidos para cima segurando-o, postura de campeão em alguma peleja de futebol em um ano provavelmente glorioso.

Mas continuamos a entrar no espaço da presente casa, onde estão reunidas a multiplicidade da experiência do nosso colecionador, na qual, como descreve Benjamin (2009) sobre a modernidade, é dispersa e repleta de convulsões, mudanças profundas na forma de vida, dos objetos que compõem, facilitam e dão sentido ao agir no mundo, como os instrumentos de labuta de um mecânico de locomotivas. Pois neste espaço mágico, onde se guarda a memória de certos equipamentos caros à era ferroviária brasileira no nordeste mineiro, estão repousados, mas ainda habitando o lar, rostos diversos, construções que, sendo fantasmas na cidade, se reveste de uma áurea redentora: o quadro que, no escritório, exhibe as estações repletas de gente, deixa passar um murmúrio qualquer, de gente e máquina quando encarado pelo colecionador.

Na sala de estar, o quadro exibido é a mesma que ilustra a capa da nova reimpressão do livro “Estrada de Ferro Bahia e Minas: Ferrovia do Adeus”: a Maria Fumaça é representada de perfil como se o pintor quisesse colocar em relevo os

detalhes complexos da mesma, como o sistema de funcionamento das rodas, o sino, a chaminé e a lanterna, que, como carracas, vão na frente para precaver qualquer perigo; no lado esquerdo a imperiosa estação de Ponta de Areia, marco zero da ferrovia.

Figura 2: Representação da Estação de Ponta de Areia (EFBM)



Fonte: Foto do acervo pessoal de Arys bure Batista Eleutério, 2017

Ao lado da sala-de-estar, o escritório quase que inteiramente dedicado à composição, condensada, das várias faces de seu “eu” ferroviário. Nas paredes estão emolduradas fotografias diversas, como a de estações em que esteve e que pôde registrar locomotivas estacionadas, o movimento das pessoas simples dos lugares se mobilizando para embarcar, posando para as fotos com a máquina, olhando, distante, para o que parece ser a posição do fotógrafo. Em um lugar de visão privilegiada, que nos permite olhar de frente assim que passamos pela porta, a Oficina, a estação de Teófilo Otoni, uma foto sua com a beca de formatura no curso de direito, a locomotiva 133 descarregando toras de madeira no porto de Caravelas, e o time de futebol não identificado de ferroviários. Na parede à direita mais fotografias. Nas gavetas e por cima da mesa documentos, esboços de escrita sobre a EFBM, fotos espalhadas, xerocadas e coladas em papel para a composição lenta de novas histórias. Em uma estante, boletins do pessoal, a primeira impressão do livro, a Ferrovia do Diabo, sobre a Estrada de Ferro Madeira Mamoré e outros papeis.

Em um dado momento da visita, Arys bure retira de uma das gavetas, uma fotografia de uma pintura da locomotiva passando em Teófilo Otoni, alguns Boletins do Pessoal e um CD contendo um documentário realizado pela Rádio Teófilo Otoni

sobre os 30 anos de desativação da Bahiminas. Me presenteia com a imagem e os documentos, senta-se na cadeira e coloca o arquivo de áudio para ouvirmos. Sentando, ele se escora em seus joelhos com a cabeça encostada sobre as mãos sob os cotovelos. Esfrega os olhos e com o queixo para baixo escuta cuidadosamente o programa. “Abrem-se as cortinas do sonho e das fantasias”, diz o locutor. “O cenário é um misto de saudade e recordações inapagáveis. (...) “Convidamos agora nossos ouvintes para uma viagem nas asas da imaginação”.

O documentário se inicia com a fala do “único maquinista vivo, Manoel Feliciano”. Antes da partida, ele nos diz, o maquinista entregava a licença para o agente de estação que, seguindo o apito da locomotiva “uuueim”, tocava o sino – “taimm”. A depender das paradas variava a batida dos sinos para avisar às pessoas que fossem embarcar e aos que desciam para o café. Abastecia-se a locomotiva de lenha em Brejaúba para seguir viagem à Novo Cruzeiro. Então parava-se para o almoço e os passageiros desciam para se acomodar nos bancos ou nos bares para a refeição. O cheiro da madeira restante nas caldeiras saía lentamente pela chaminé e se juntava ao da galinha frita ou cozida, ao da carne frita bem preparada e servida nos pratos e marmitas. Enquanto se comia era possível avaliar o movimento, acenar para algum conhecido, trocar uma ou duas palavras, mas sempre com os ouvidos bem abertos aguardando o próximo aviso da máquina, chamando os que fossem partir para se reunir nos vagões. Na partida, retornava o silêncio do lugar, habitava-se novamente a solidão no seio da espera do próximo trem a encher novamente as ruas, os bares e as praças. A caminho de Queixada, mais lenha para a máquina, uma parada para beber água. De Teófilo Otoni à Araçuaí o foguista não se sentava, o maquinista marcava o ritmo pela libra permitida. Para subir qualquer coisa a máquina precisava de até 150 libras de pressão. Para subir um morro eram dois metros de lenha de uma só vez. Seguiu o maquinista cortando paisagens e sentido pela dura lida do amigo foguista, pois sabe bem o peso que é – antes ocupara, por 10 anos, seu ofício.

A fala seguinte é do ex-prefeito de Ladainha, João Elias Abrão. Sua lembrança refere-se ao desespero da partida, 300 famílias deslocadas subitamente de suas casas, na angústia dilacerante das despedidas, do sonho que ruía e da vida prestigiosa que ficava para trás, nos quintais, dentro das casas e nas ruas vazias. O guarda-freios Arnaldo Pereira lamentou a extinção da Bahia e Minas, ao contrário do eletricista José Esteves, que recordando da dura labuta, das horas a mais que se

dobrava sobre o ofício, da dificuldade de criar os filhos, argumenta que com o fim da EFBM a situação dos ferroviários e, sobretudo, de seus filhos melhoraram.

O documentário prossegue e o Sr. Arysbur, já cansado da visita e do esforço de refazer os caminhos comumente repisados, se encosta na cadeira, depois de quase 30 minutos inclinado para frente, atento. Nos despedimos. A luz do escritório foi desligada e a porta encostada. Saio então do mundo místico que não podendo se prender nem no corredor de entrada, nem na sala-de-estar ou no escritório ultrapassa o próprio colecionador e vira escrita. Se a coleção é o lugar em que podemos deixar as coisas presentes, pedaços ressignificados de nossa passagem pela vida e pelos lugares que habitamos, a escrita, o livro, é o objeto cuja funcionalidade não se perde, mas se estende a outros que por ventura possam se interessar. Provavelmente, o autor Arysbur vê o livro como instância consagrada de preservação e, por isso, decidiu compartilhar conosco sua existência.

3.2 Reinventando os contornos do lugar: imagens possíveis

Esta seção se dedicará a reconstruir o que chamaremos de “a grande região Bahiminas” a partir das memórias de passageiros, esposas e viúvas de ferroviários. Para isso, serão consideradas as entrevistas feitas por Giffoni (2006), e por mim, entre Abril e Maio de 2017. A generalidade com que estamos buscando definir alguns contornos da região de influência da ferrovia é intencional e se propõe a criar – ou recriar – um lugar ideal, imaginado e mestiço.

Neste sentido, assumiremos a perspectiva de Roy Wagner no que se refere ao papel do pesquisador e ao processo de compreensão das culturas. Aqui, nosso interesse é produzir uma interpretação do cotidiano – no qual acessamos a partir das narrativas estudadas. O que seus saberes revelam de seus “modos de ser” ou o que guardam – para onde vão – as palavras quando seguidas de pausas, lamúrias ou risos? Segundo o autor em questão, a interpretação, ou melhor a invenção de uma cultura parte da ideia de “relação” como um movimento de conciliação entre pontos de vista, entre referências culturais diversas – a do pesquisador e do seu sujeito de

pesquisa, por exemplo. Neste sentido, o esforço será o de compartilhar uma leitura possível sobre as narrativas dos entrevistados³¹.

É apenas mediante uma *invenção* dessa ordem que o sentido abstrato de cultura (e de muitos outros conceitos) pode ser apreendido, e é apenas por meio do contraste experienciado que sua própria cultura se torna *visível* (WAGNER, Roy 2010, p.31).

Desta forma, a relação que o pesquisador constrói entre a sua cultura e a do outro emerge deste mesmo processo de invenção que, em outras palavras, significa construir uma representação do outro a partir dos usos que se faz da percepção de certos códigos e “modos de ser”. “O que o pesquisador de campo inventa, portanto, é seu próprio entendimento” (WAGNER, Roy 2010, p.40).

Além disso, nos utilizaremos da noção de performance do corpo na voz, na escrita e na leitura criada por Paul Zumthor (2000). Segundo ele, a percepção do mundo e sua reprodução através dos discursos e das práticas culturais não estão separadas de um “estar no mundo”, de uma presença precária assumida pelo corpo no momento da assimilação sensível da realidade. O corpo se insinua sempre em dois momentos, no passado e no presente, naquilo que recorda e que refaz, e no impacto desta reconstrução no agora. Assim, quando um velho resolve contar sobre seu envolvimento, seu carinho com locomotivas e então começa a chorar, ele revela uma maneira de voltar ao passado, agora “re-elaborado”, e de reviver, sob outra intensidade, outra precariedade, sua relação com a máquina. De modo que o choro pode representar esta busca, jamais satisfeita, de reencontrar os objetos, as pessoas e suas próprias marcas de um “eu” perdido no espaço-tempo.

Toda poesia atravessa, e integra mais ou menos imperfeitamente, a cadeia epistemológica sensação-percepção-conhecimento-domínio do mundo: a sensorialidade se conquista no sensível para permitir, ultimamente, a busca do objeto. (...) Minha leitura poética me “coloca no mundo” no sentido mais literal da expressão (ZUMTHOR, Paul 2000, p.95).

Desta forma, para os fins desta seção colocaremos em evidência as seguintes questões, que pertencem à memória social e contribui para as experiências compartilhadas que desejamos compreender: o isolamento, a miséria e a fome. Essas serão discutidas à luz do confronto entre modernidade, representada pelo trem, e entre o tradicional, lugar de saberes de outra natureza, ancorados em valores de racionalidades não científicas.

³¹ As identidades das pessoas entrevistadas por mim serão preservadas. Assim, os nomes serão substituídos por suas iniciais.

A perspectiva do isolamento leva em conta não só as barreiras geográficas que a natureza impôs às populações, mas, principalmente, as dificuldades de locomoção na ausência da locomotiva; de acessar os produtos de determinadas regiões, como feijão, arroz, açúcar, café, calçados e vestimentas que vinham, em sua maioria, do Porto de Ponta de Areia, distrito de Caravelas.

As recordações sobre as grandes peças de madeira da região – Jacarandá, Jequitibá, Peroba, etc. – e sobre a presença das matas sobre as passagens, lambendo os vagões, impressionando os passageiros – “Teófilo Otoni era a última fronteira de mata que existiu”, conforme nos relata a viajante Geralda Chaves Soares (SOARES *apud* GIFFONI, 2006, p. 233) refazendo virtualmente o percurso – , contrasta com outras referentes às construções humanas modernas, como os túneis, os pontilhões, as caixas d’água, mas sobretudo às estações. Esses são lugares de encontros com parentes, amigos e amores distantes e que se dão sob o signo da velocidade e do progresso. Nos vagões era possível, por exemplo, assistir à elegância dos homens vestidos formalmente e ostentando chapéu, botas e o hábito de ler jornal:

Outra história é do pessoal que se vestia bem naquela época. Viajavam de linho, terno, chapéu engomado na primeira classe. Sempre que se sentavam tiravam o jornal para ler. Ler naquele tempo era um negócio especial. O trem produzia muita fásca e furava o jornal mas o pessoal não perdia a pose (SOARES *apud* GIFFONI, 2006, p. 232).

Na beira da estrada meninas levam a refeição para o pai, que lida com a manutenção das vias; alguns meninos esperam, escondidos no mato, a locomotiva soltar suas brasas enquanto surge espetacularmente, ritmada e firme, dos túneis – salões subitamente iluminados. “O trem vai beber água! Apitava três vezes”, conforme informa Adaltiva Texeira da Silva (SILVA *apud* GIFFONI, 2006, p. 260.) na parada na caixa d’água em Queixada. A fachada moderna das estações, portais de civilização no sertão mineiro e o assobio da locomotiva. Essas são algumas impressões de viagens, visões de quem habitou algumas das máquinas que cortaram a região de sua influência e romperam o isolamento.

No entanto, quando mencionada, esta noção possivelmente reafirma a presença da Bahia e Minas; sua capacidade de reunir grande número de produtos e pessoas e de levá-las para outros cantos; seu papel para o desenvolvimento da região; e, não menos importante, o que ela simbolicamente representava: a velocidade, o instrumento que venceria a solidão sentida. Neste sentido, é plausível partir do pressuposto de que os entrevistados reproduziram parte do discurso, muito

caro à nossa sociedade ocidental e que se difundiu na região através da ferrovia – na própria figura do engenheiro e do militar, por exemplo: personagens comuns na vida ferroviária – e dos canais de comunicação que ela fomentou, no qual desenvolvimento significa a exploração racional da natureza, vista ora como recurso, ora como obstáculos – e não como sujeitos.

Desta forma, parte da memória sobre a Bahia e Minas se dedica a associá-la como um instrumento do progresso, que retira a população rural de sua condição de inércia de uma noção de isolamento criada. As estações são consideradas portais de cidades que seguiam a marcha da urbanização, com seus projetos de pavimentação de vias, instalação de usinas geradoras de eletricidade, saneamento, etc.. Pelas estações as pessoas se encontravam, comercializavam produtos e valores vindos de várias partes do mundo.

As referências às matas não vêm só para afirmar uma existência, mais um lugar que possui as marcas do vivido³² e no qual se sentiu as repentinas mudanças. A madeira era o principal produto comercializado na Bahia e Minas, levado às serrarias e, posteriormente, ao porto em Caravelas. Não é sem motivo que a população valorize sua memória. Durante a excursão em campo, em uma das noites que fiquei hospedado no Hotel Araçuaí, em frente a rodoviária de Teófilo Otoni, onde havia a antiga estação, o dono do local, em uma conversa amistosa na portaria, enquanto víamos o pouco movimento da rua, buscava me fazer enxergar a dimensão e a grandiosidade dessas árvores: juntou os pés e inclinou o pescoço para cima, como se ainda pudesse sentir a grossura das perobas e suas folhas, distantes; ainda esticou o umbigo e levantou as mãos para se fazer entender melhor. Outro homem, um hóspede mais velho e cliente já antigo, assentiu, com a cabeça, o esforço do colega.

Assim, argumentamos que esta perspectiva do isolamento pertence ao campo do sentimento, isto é, do que subjetivamente representava habitar uma região envolvida por grandes matas e rios imponentes, como o Jequitinhonha e o Mucuri. Ali a vida parecia correr lentamente, observando as necessidades mais imediatas da vizinhança: diante das distâncias a serem percorridas em lombo de animal a solidariedade que as encurtava no cuidado com o outro. Embora, possivelmente,

³² O produto da ferrovia que influencia culturalmente a minha região, a Vitória-Minas, é o minério e o impacto visual que deixou a extração desse produto em Itabira parece ser maior durante a noite, onde ainda consigo olhar para uma direção e ver a silhueta de uma montanha que não existe mais.

fosse lugar marcado por violências, materializada na figura de jagunços e fazendeiros que, por vezes, podiam submeter os moradores a diversas humilhações. Mas um lugar ermo, iluminado outrora a Kerosene Jacaré; de ruas sem calçamento; com a respiração lenta dos fogões e o monótono acordar das casas e o olhar para a rua deserta de pessoas, porém, marcada por singelas construções humanas: um jardim em frente à casa, que provavelmente exibiam roseiras e flores de muitas cores, as cercas de bambu do galinheiro ou da frente. O movimento maior era das feiras e das festas, iluminadas rusticamente. Nas feiras, produtos que foram buscados muito longe, em viagens que podiam durar semanas. Na casa ficavam as mulheres e os filhos, esperando retornar, sem data, os homens e os produtos. Mas subitamente, os lugares se enchem de construtores, vigas de ferro no canto da estrada, no braço de fortes empregados da empresa ferroviária. O barulho das construções ocupa o lugar. Os construtores da estrada de ferro dormem mais a frente, isolados, no escuro – quem ousaria ir lá? O som da máquina, então, se junta ao do rio, ao dos bichos, ao das crianças brincando e aos murmúrios da mata; produtos passam a lotar os depósitos; a cidade se enche de ofícios diversos. Nas estações situadas no meio da estrada aberta e sem fim se assiste ao espetáculo da leva de operários que agora irão habitar o lugar. Do ferro surge a ferrovia e o ferroviário – matéria que indica passagem, estrada, **atravessamento**. As brincadeiras e as festas deixam de ser o único divertimento e as noites passam a ser iluminadas de eletricidade: o rádio noticia os mais novos produtos da capital federal, exhibe os jogos de futebol e as novelas; a iluminação da rua estende as festividades para noite adentro, faz-se churrascos para comemorar. A locomotiva agora descarrega produtos quase que diariamente, as novidades correm na boca das pessoas sobre a estrada. O feijão, o arroz, o sal e outras mercadorias enchem os vasilhames areados colocados em cima da prateleira na cozinha. Sertão que, assim, experimenta aos poucos a cidade e rompe a silenciosa existência, os passos calmos sobre o cascalho e a sonolenta espera. O telégrafo inaugura o fato, o acontecimento que supera o local e faz emergir o cenário da guerra, a força bélica dos países desenvolvidos da Europa, os movimentos do mercado mundial, as celebridades e a vida cultural das metrópoles em formação. À margem da linha as construções em ferro se insinuam. Longas vigas que levam para longe o passado.

Esta noção de um lugar que é perpassado, atravessado, por outros pode ser melhor compreendida se levarmos as considerações para o nível individual. Pensemos na figura do maquinista que ao levantar de seu sono contado, confere no relógio as horas que lhe sobram para o café da manhã. Deixa sua casa desejando retornar e rever os familiares. Na rua, margem da linha, encontra outros ferroviários cumprindo o mesmo ritual. O maquinista caminha para fora do bairro ferroviário, onde lhe é permitido algumas gracinhas e brincadeiras com os vizinhos. Caminha calmamente, com mais recato do que se estivesse em casa e muito menos do que se estivesse no centro da cidade. Até chegar próximo à estação se depara com outros personagens: vendedores de pedras preciosas, quitandeiras e salgadeiras, comerciantes, fazendeiros, estrangeiros e viajantes. Na estação encara parte da patrulha policial que cumpre o fim do plantão na ferrovia, passa por pessoas e mercadorias que vieram de vários lugares e cujo destino são igualmente múltiplos. Na locomotiva o maquinista se relacionava, de um modo geral, com os outros profissionais, mas principalmente com o foguista. Ouvia-se, então, histórias sem fim. Pela pequena porta e pelas janelas da máquina, controlando o ritmo da viagem, o maquinista passava por lugares nos quais não só a paisagem era diversa, mas a postura das pessoas, o jeito de conversar, os costumes pertenciam a um lugar que não era o seu, mas naquele momento, era compartilhado, ele atravessava. Na beira do bar, ao avistar a barra de Ponta de Areia quantos olhos e ânimos não se espriaram na imensidão do mar, estranha obsessão mineira? No retorno para casa, frutas exóticas e produtos desejados na cabine do maquinista, que volta parando, às vezes, em pontos não programados, porém, necessários para descarregar, por afeto seu, carinhos e estimas em forma de produtos – abacaxis e outras coisas – para seus parentes e conhecidos.

A este movimento incessante de entrada e saída de um lugar, de acúmulo de experiências e de construção de uma perspectiva, de um sentimento sobre ele, é o que chamamos mais acima, na segunda seção do primeiro capítulo, de “desterritorialização” (HAESBAERT e BRUCE, 2002). Assim, o que se fala sobre isolamento e solidão vem, entre outros fatores, da supressão dos equipamentos da ferrovia – como a locomotiva e o telégrafo – na vida das pessoas. Marcas fantasmagóricas da existência. São esses os sentimentos que denotam a falta de um

recurso responsável por ligar regiões inteiras, reunir pessoas e mercadorias no espetáculo da modernidade.

As referências à fome e à miséria, por sua vez, compõem um discurso comum entre as entrevistas consideradas. Entre as esposas e viúvas de ferroviários vemos com maior clareza os contornos dessa experiência na medida em que narram táticas ou estratégias (CERTEAU, 1996) de sobrevivência. Pensar em “tática” significa pensar em uma ação imediata em uma situação na qual o sujeito não domina, não pode ver nem conhecer. E “estratégia” “postula um lugar suscetível de ser circunscrito como *algo próprio* e ser a base de onde se podem gerir as relações com uma exterioridade de alvos ou ameaças (...)” (CERTEAU, 1994, p. 99). Zenith França Cajá – dona de casa, costureira e comerciante, filha e esposa de ferroviário – nos oferece um bom exemplo sobre o primeiro conceito:

O que eu lembro é que ao mesmo tempo que era agradável, tivemos muitas dificuldades e principalmente eu que morei em lugares mais assim sem recurso. Morei em lugares que tinha que pegar água no rio, tinha que lavar roupa no rio, não tínhamos uma farmácia para comprar um remédio. Era bastante dificuldade mesmo, quando adoecia uma criança nós tínhamos uma dificuldade tremenda. Inclusive eu guardo uma lembrança muito triste foi em Caporanga. Nós morávamos em Caporanga e a estrada acabou. Nós ficamos completamente isolados, sem ter transporte nenhum. Uma certa vez eu precisava levar meu filho ao médico (...). Eu tive que caminhar doze quilômetros até Sucanga, o lugar mais próximo que eu podia pegar um transporte. Embaixo de um sol tremendo com um filho de dez quilos e duzentos gramas no braço com uma sombrinha e nós chegamos a Sucanga e não consegui dormir por tanta dor no corpo. Andar esse tanto com uma criança no braço não é fácil. Eu e a esposa de um feitor de linha que também estava na mesma situação (CAJÁ *apud* GIFFONI, 2006, p.284).

Vemos nesta passagem não só a precariedade do lugar, mas sobretudo o esforço – bem marcado na narrativa – da mãe para cuidar do filho. A ausência da máquina, o isolamento e a falta de recursos fazem parte da mesma equação: sem a Bahia e Minas, recupera-se o lugar do sofrimento e da miséria que precisa ser vencido pelo empenho solitário do corpo.

Na viagem que realizei para Ladainha encontrei uma mulher, filha de ferroviário responsável por fazer manutenção das vias – seu pai era garimpeiro. Ela estava sentada em frente a sua casa construída pela EFBM. Era um bairro de ferroviários construído próximo à Oficina da ferrovia. D.L – como a chamaremos – me informou, em conversa não gravada, das condições de vida que cercava a família de um garimpeiro a partir das estratégias desenvolvidas por sua mãe com o objetivo de garantir a dignidade da família. Não havia cama, se dormia em esteira de palha, os

móveis eram raros e a comida pouca. A fim de garantir a dignidade da família, a mãe de D.L garantia a limpeza doméstica, areava as panelas e, neste gesto singular, recuperava certos valores baseados no afeto: o cuidado com o corpo do outro e com o corpo coletivo, que é a Casa – simbolicamente representada.

Podemos considerar este exemplo como uma ação estratégica, isto é, que se dá a partir de um lugar próprio e visa se proteger de ameaças externas, como, no caso em questão, a fome e a pobreza. Ação estratégica que se fundamenta em laços de solidariedade. D.L, assim que acabamos a conversa, me convidou para conhecer sua casa e me mostrou os móveis construídos na Oficina da Bahia e Minas como presente de casamento: mesa para as refeições, cristaleira para as louças, uma boa cama, etc..

Ainda sobre a miséria e a fome destacamos as seguintes recordações de Nilton Ferreira de Souza Curió:

Primeira recordação:

...Antes de chegar a Araçuaí eu tinha meu avô que se chamava Sebastião Maria Preta comprava laranja para esperar no Favaco. Era um grande movimento de Araçuaí para ver a máquina chegando. O domingo todo nós passávamos lá. Era uma situação muito difícil. Eu lembro que logo quando chegou a Bahia e Minas que construiu a estação, era uma pobreza danada. Eu tinha um tio que se chamava Osvaldo Curió (...). Naquela época não tinha taxi, carro não tinha nada. Então meu tio pegava as malas com os passageiros e botava na minha cabeça e na dele para fazer um dinheirinho e ter alimentação dentro de casa. Era uma pobreza mesmo. Hoje quem vê o Araçuaí, igual ao que eu vi, é de admirar (CURIÓ *apud* GIFFONI, 2006, p. 288).

Segunda recordação:

Quando o trem chegou foi uma festa. Mas eu já tinha costume com ele porque ia com meu avô vender laranja para o povo. Mas quando ele chegou aqui eu ficava de longe meio com medo, acostumando. Muito menino e gente velha correu de medo antes dele chegar aqui. Nos primeiros dias que chegamos com meu avô ficamos assustados, mas acostumamos. Mas não é costume de chegar pertinho. Era ficar de longe, cabreiro. Era medo. Para ir nos Favaco meu avô alugava animal na mão do finado Antônio Tanure ou Paulino Pereira. Meu avô levava os filhos dele para estudar. Era família rica.

Aqui não tinha carro, no máximo era o jipe do bispo D. José Diaz. Meu avô trabalhava guiando animais. Era de Tropa. Meu avô era um velhinho pretinho, mas de grande prestígio também na sociedade. Ele era viajante. Era o negro de confiança que levava as filhas das famílias ricas para viajar por muitos dias.

Perdi minha mãe com seis anos, fiquei morando com meu avô. Perdi meu avô e a mulher dele que era minha madrastra e logo fui passado para mão de Felício Sapateiro. Ele foi meu terceiro pai, quem me criou bem criado, nunca bebi, nunca fumei devido a criação. Eu peço a Deus por ele e falo muito nele. Pai que conheci foi Felício Sapateiro. Criou muitos filhos dos outros. Me ensinou a profissão que até hoje eu gosto, mesmo aposentado. Sento para

fazer minha sandalinha e faço meu trocado para comprar pão (CURIÓ *apud* GIFFONI, 2006, p. 288).

Essas passagens expressam não somente a expectativa da chegada da locomotiva e a perplexidade diante do funcionamento engenhoso do objeto, mas principalmente as circunstâncias de vida na região por volta da década de 1940 – em 1942 é concluída a estação de Araçuaí. Nilton, o Avô e Felício Sapateiro podem representar parte da população que não era servida diretamente pela Bahia e Minas, mas que encontravam nela um modo, uma estratégia de sobrevivência. O segundo parecia arruinado, perdido por entre as mudanças de comportamento que a chegada da ferrovia lhe infligiu: passou a vender laranjas e carregar malas com o neto – práticas corriqueiras nas estações, neste contexto – porém, fortemente submetido a valores e práticas escravistas. Felício Sapateiro, por sua vez vendia sapatos encomendados por funcionários bahiminas e ensinou a profissão aos filhos que criou. Estes dados sugerem, entre outras coisas, modificações súbitas de comportamento vividas naquela região desde a chegada da via férrea e contradições bastante profundas entre as gerações.

A Bahia e Minas está presente no imaginário sobre a região, se insere na mentalidade das pessoas que, de uma forma ou de outra, lembram juntas, mas com lugares sociais diferentes o mesmo ambiente, experimentaram os aspectos definidos pelos discursos das elites do norte mineiro, como Teófilo Ottoni, que viam na região potencial agrícola a ser escoado para o mar, mas também como possibilidade de trabalho e inserção social através de um emprego. A presença dos engenheiros e diretores na região e seu “modo de ser” racional conferia, assumindo uma perspectiva weberiana, uma espécie de dominação regulamentada e fixada pelo Estado³³. Além disso, a própria presença da máquina modificou radicalmente as rotinas, disciplinando-as. Maria da Conceição Pereira (GIFFONI, 2006, p. 260), viúva de ferroviário responde à pergunta “Como era o dia-dia como esposa de ferroviário?”

A gente marcava pela... o Domingo não porque não tinha trem, mas no Sábado você ficava sempre esperando o trem passar. Muitas vezes a casa do agente era na própria estação. Então tinha aquele movimento do povo que vinha pegar o trem, despachar alguma mercadoria e ficava aquele movimento. Você ficava envolvida com aquilo, você passava o dia envolvida com aquilo, você esperava o trem passar para poder voltar à sua rotina. [...] passava um conhecido, cumprimentava, conversava, sempre se envolvia muito com o movimento dos trens. O tempo era marcado pelo trem. Era muito

³³ Ver “Boletins do Pessoal” no anexo.

engraçado que o povo chamava o trem de 'horal' (PEREIRA *apud* GIFFONI, 2006, p. 261).

Podemos compreender esta informação a partir da noção foucaultiana de disciplina e dispositivo moderno. O primeiro como um poder opaco, que se manifesta a partir de uma rede de relações ao invés de possuir um proprietário. Para o nosso caso em questão isto significa dizer que o ferroviário estaria subordinado não somente ao corpo de engenheiros e diretores e ao seu saber, mas, inclusive, aos procedimentos – esquemas de operações e manipulações - técnicos criados para a operação da máquina e para o corpo de funcionários. O segundo entendido como uma instituição que captura o sujeito por completo, em sua dimensão material e ideológica. Deste modo, nos é possível considerar a EFBM como uma instituição de captura e disciplina que ultrapassa o regime laboral e conforma a própria vida cotidiana. Com isso, pensamos a Bahiaminas como um lugar disciplinar e doutrinário.

Portanto, argumentamos que as narrativas que dizem respeito ao isolamento, à miséria e à fome se formam a partir de dois discursos ou paradigmas, a tradição e o moderno, que entre o século XIX e XX, (LE GOFF, 2014, p.185), se colocava, grosso modo, sob os seguintes termos: o moderno passa a designar o desenvolvimento, ou melhor, o crescimento econômico e, assim, “a ideia de uma ambição prometética, baseada na ciência e na técnica como fontes de modernidade”, enquanto, a tradição ganha conotação de primitivo, arcaico e ultrapassado. Neste sentido, colocamos em xeque não a precariedade e o esquecimento da região, mas a forma como esse discurso é elaborado e acaba, por vezes, por reafirmar a importância da ferrovia, deixando para segundo plano os sofrimentos e injustiças impostas à população e sobretudo aos ferroviários³⁴.

Ainda é Maria da Conceição Pereira que nos informa:

[...] quando eles estavam construindo a Bahiaminas, o povo que construía pagava mal aos trabalhadores da construção. Era a troca de feijão e açúcar. Foi quando começou a ter açúcar cristalizado em Araçuaí que não tinha. Traziam o açúcar para vender aos que trabalhavam na construção da estrada” (PEREIRA, *apud* GIFFONI, 2006, p. 263).

Aqui é possível perceber a estratégia da empresa e seu descaso em relação aos funcionários. Considerando o isolamento e o risco de doenças, acidentes,

³⁴ Nas narrativas colhidas por mim e por GIFFONI (2006) é perceptível o interesse da população no que se refere ao desenvolvimento das formas de comunicação com outros lugares; às facilidades da vida moderna; de possuir acesso a certos produtos, como roupas, sapatos e, sobretudo, facilidade para compor uma variedade digna na dieta alimentar.

mutilações e mortes aos quais esses funcionários estavam submetidos, vemos ainda outro agravante: a exploração da empresa sobre os regimes de fome de seus contratados – pagava-se um salário irrisório, o suficiente para o indivíduo reabastecer seu estoque de feijão e açúcar – que pertenciam à empresa.

Outro exemplo que confirma esta situação de precariedade imposta aos seus funcionários, e familiares destes, podemos ver na entrevista concedido pelo Sr. A. D. Ele responde à seguinte pergunta: “E a vida aqui no bairro... O senhor sempre morou aqui? Como era a vida aqui no bairro?”

Toda vida. A vida aqui do bairro era péssima. (...). A cada bahiminas naquela época o diretor nos deu direito de 15 metros. E nesses 15 metros cada um fazia seu barracão. Mas era uma casinha simples, mas simples mesmo. Porque se a Bahiminas resolvia aproveitar ou abrir um leito ou coisa qualquer, indenizava só a casinha, o chão era deles. (...) (A.D. 2017).

Nesta narrativa contemplamos a divisão do espaço empreendida pela empresa ferroviária, a situação de dependência do funcionário e a re-existência de uma noção que não pertence à modernização emergente, mas ao modo de vida rural, ligado a terra – “indenizava só a casinha, o chão era deles”. Nosso entrevistado, veio de uma família de lavradores, como veremos mais adiante.

Na seção seguinte nos ocuparemos dos relatos relativos aos encontros, ao cotidiano laboral e aos acontecimentos que persistem na memória coletiva. Grande parte das narrativas chamam de “festa” e “alegria” os encontros que se davam no interior dos trens, dentro e fora das estações, no caminho a pé para casa depois de uma viagem que exigia entusiasmo e paciência. A solidariedade diante das dificuldades é outra questão que levantaremos, a fim de demonstrar parte da estratégia da população em seu movimento silencioso e paciente, por vezes dócil, mas fortemente marcado por valores comunitários.

O ritmo dos funcionários obedecia ao ritmo da máquina. Procuraremos demonstrar que esta relação é assimilada pelo corpo, considerando, por exemplo, a exaustão de muitos funcionários, e pelo espírito, na medida em que se forma a noção de “família ferroviária”. A partir disso, desenrola-se muitas histórias envolvendo a formação individual das famílias, de festas e encontros, acidentes, mortes e despedidas. Acontecimentos que marcaram a memória social do lugar.

3.3 O Trem: Memórias de Festa, Trabalho e Luto

A introdução dos valores e do modo de ser moderno na região de influência da Bahia e Minas vai seguir o ritmo da máquina. É sobretudo a partir dela que as mercadorias poderão circular mais rapidamente sobre a grande região, o que nos auxilia na compreensão de que na falta da locomotiva a sensação era de abandono e isolamento. Mais do que isso, podemos dizer ainda que a combinação de velocidade e eletricidade irá contribuir para a conformação de uma maneira de ver e sentir o novo, que é o espetáculo. Vejamos como uma de suas formas possíveis nos são evidenciadas a partir da narrativa de A.B. sobre a iluminação da cidade de Ladainha:

“A cidade havia apenas algumas casas com iluminação elétrica, as ruas não eram iluminadas, mesmo assim, às 20 horas eram desligadas.

Chegou o grande dia, inauguração da iluminação da cidade, energia gerada pela nova usina, parecia dia de natal. Naquela noite ninguém dormiu, festas por todos os cantos da cidade, crianças brincando, bebedeiras, a cidade estava repleta de visitantes, foi um dia inesquecível para as pessoas que ainda estão vivas” (ELEUTÉRIO, 2009, p. 30).

Aqui percebemos a expectativa criada em relação ao novo e à noção de festa que se organiza a partir do mesmo. Em primeiro lugar há a modificação do espaço e do modo de viver nele, de explorá-lo e assim por diante. A introdução da energia elétrica vai favorecer a entrada de eletrodomésticos e a mudança do hábito de vida. Em segundo, a descrição acima pressupõe uma espera para a concretização do grandioso dia, como um dia festivo e religioso, onde às novas massas caberá a oportunidade de vivenciar a cidade e seus lugares consagrados.

Na inauguração do primeiro campo de futebol iluminado da região vemos o seguinte relato:

Primeiro de Maio de 1956, foi convidado o Ferroviário F.C, da cidade de Teófilo Otoni, para inauguração do estádio de futebol (...). A expectativa era grande em torno da partida de futebol entre os dois times.

Vieram autoridades da cidade de Teófilo Otoni, acompanhando a embaixada de que chegou em Ladainha, em baixo de um foguetório e sons de bandas de músicas. A locomotiva 282, puxando dois vagões superlotados de passageiros, 25 atletas, autoridades e torcedores. (...). No jogo principal as duas equipes empataram pelo placar de 3x3. As comemorações foram até o dia seguinte, com muita bebedeira (...) (ELEUTÉRIO, 2009, p. 32).

As bandas de música, a presença das autoridades políticas e econômicas, o foguetório, a presença marcante da ferrovia e da locomotiva 282 e, por fim, a presença dos jogadores e dos entusiastas pelo futebol convergem na conformação desse

espetáculo em questão. A grande novidade é a iluminação do campo, inaugurado sob a aura moderna. Nesta mesma época assistimos uma comoção geral diante da derrota da seleção brasileira para o Uruguai, na copa de 1950 realizada no Rio de Janeiro³⁵.

Apesar da derrota do futebol brasileiro, o que se resgata da citação acima é um certo otimismo em relação às mudanças. As novas técnicas introduzidas no sertão mineiro distorciam a realidade até então sentida no ritmo pacato de lugarejos, criavam novas necessidades a partir das mercadorias disponíveis e que prometiam facilitar o cotidiano, mas, sobretudo, fundavam uma nova utopia para a vida na cidade, como um lugar de sonho possível.

Eleutério (2009, p. 29) reafirma esse entusiasmo ao escrever:

O município de Ladainha apresenta um panorama geográfico de grande beleza natural, que se encontra ora rios e lagos, ora nas configurações das terras, montanhas e variedades da flora. Encontramos lagêdos; A famosa Pedra de Ladainha, irmã gêmea do Pão de Açúcar do Rio de Janeiro, pedra de Itangirú, que constituem referências para excelentes passeios recreativos com frequência pelos moradores e visitantes da cidade.

A população crescia, já no ano de 1950, Ladainha possuía clubes de dança, cinema e quatro serviços de Alto-falante, espalhados pelas ruas da cidade.

Na descrição acima o otimismo em relação ao progresso continua. É possível perceber o esforço do autor em colocar sua querida cidade na marcha do desenvolvimento, associá-la mesmo ao Rio de Janeiro com sua exuberante paisagem. Sobre o cinema, A.B nos conta, em entrevista concedida, sobre suas idas ao Rio a fim de instrumentalizar o cinema com filmes considerados recentes. Alguns desses filmes encontramos nos relatos colhidos por Giffoni (2006), entre os quais estão filmes baseados em obras de Jorge Amado. Neste sentido, considerando a obra deste autor, é possível inferir que a temática envolvendo a dicotomia moderno/tradicional era uma questão presente no cotidiano, mas igualmente debatida no mundo dos sonhos, seja no espaço do cinema ou andando pelos vagões dos trens e embarcando e desembarcando nas estações.

³⁵ No ano de 1950, ano da copa do mundo disputada no Brasil, já havia pelo menos seis receptores, todos alimentados por grandes baterias blindadas, que eram compradas na cidade de Teófilo Otoni. Aconteceu que na última partida, decisão da copa, Brasil X Uruguai, a maior parte das baterias já estavam sem cargas. E devido ao tempo chuvoso, caíram muitas barreiras no leiro da estrada de Ferro, impedindo o movimento dos trens. Só havia um recurso, ir buscar bateria em Teófilo Otoni, para alimentar o rádio da Sociedade Recreativa por intermédio do lombo de animal cargueiro. Viajaram pelo noite a dentro, mas ainda chegou em tempo de ouvir a grande decepção do nosso futebol que perdeu por 2x1.

Se a cidade do Rio de Janeiro é considerada a cidade modelo para a experiência moderna no Brasil, o rádio será o principal veículo de propagação deste ideal para os interiores. O que nos narra Eleutério em seus dois livros já mencionados são, principalmente as glórias que suas estimadas cidades, Ladainha e Teófilo Otoni, conseguiram colher deste contato que se dava a partir do porto e das ondas do rádio. A este respeito podemos citar a importância das bandas de música para a composição de uma experiência cultural urbana e a emergência de um modo de vida noturno. As agremiações de futebol, compostos por ferroviários, cumprem papel parecido no que concerne a entreter a população.

Desta forma, parte da importância dessas duas manifestações culturais está em sua capacidade de integrar um grande contingente de pessoas que ultrapassa os limites da própria cidade para se estender às vizinhanças. Na construção de um vínculo que se forma a partir das redes de relações laborais estabelecidas previamente na rotina maçante de uma estrada de ferro. E, por fim, na forma de entretenimento que conecta o interior com a capital referência da modernidade, gerando, então, no primeiro uma sensação – ou um desejo – cosmopolita.

Ao ferro e ao vidro das construções destinadas a expor mercadorias e entreter as massas operárias nascidas junto com as fábricas e aos novos valores de produção edificou-se a noção de festa ou de espetáculo moderno, que está associado às primeiras experiências dos indivíduos nas cidades nascentes e que se preparavam para criar e empreender um projeto de urbanização. Neste novo mundo, organizou-se, a nível internacional, as diretrizes das relações laborais e, com isso, os mecanismos de adestramento dos corpos e dos espíritos que assumiriam a responsabilidade de erguer os contornos do país futuro, seguindo sempre a linha imaginária do progresso. Na primeira seção do primeiro capítulo desenvolvemos as impressões coletivas diante das engrenagens que se exibiam mundialmente e invadiam os lugares mais recônditos do planeta. Na região cortada pela Bahia e Minas não foi diferente e os Boletins do Pessoal são exemplares a essa preocupação diante do controle da força laboral e da definição de ações possíveis dentro de um grande território inventado.

Antes de nos concentrarmos sobre os boletins, vejamos uma passagem significativa de Benjamin (2009):

A primeira ideia da criação de bolsas de trabalho... não deve ser procurada nos círculos proletários, nem tampouco em círculos democráticos. Para o Sr. De Molinari, redator-chefe do periódico *Journal des Économistes*, ela surgiu em 1842. Ele mesmo desenvolveu esta ideia em um trabalho intitulado 'L'avenir des chemins de fer' [O futuro das estradas de ferro]. Para provar o quanto os tempos haviam mudado, referiu-se apenas a Adam Smith, que sustentava mais ou menos que a mercadoria 'trabalho' seria a mais difícil de ser transportada. Ele constatou, ao contrário, que a força de trabalho havia se tornado móvel; que a Europa, o mundo inteiro, abre-se a ela como um mercado... O ponto central do raciocínio desenvolvido por Molinari, em seu artigo (...) a favor de agências destinadas a servir como bolsas de trabalho, foi o seguinte: a principal causa do baixo valor dos salários é a frequente desproporção entre o número de operários e a demanda de trabalho; além disso, contribui para o problema a aglomeração excessiva da população operária em certos centros de produção... Dai aos operários os meios de mudar seu domicílio...com baixos custos, dai-lhes também a possibilidade de saber onde encontrar trabalho em condições mais vantajosas... Se os operários se locomovessem de forma rápida e sobretudo barata, surgirão logo bolsas de trabalho." – Sobre a proposta de criar um boletim do trabalho: "com esta proposta, publicada no *Courrier Français*, editado por Xavier Durrieu, dirigimo-nos diretamente aos operários... **“Queremos com isto prestar um serviço aos operários, publicando em nossas colunas, ao lado de um boletim da bolsa, um boletim do trabalho... Para que serve o boletim da bolsa? O boletim mostra, como se sabe, a cotação dos papéis do Estado e das ações... nos diversos mercados do mundo... Sem a existência do boletim, os capitalistas muitas vezes não saberiam onde aplicar seu dinheiro; sem ele, se encontrariam na mesma situação dos trabalhadores, que não sabem...a quem se dirigir para encontrar trabalho... O operário é um vendedor de trabalho e, como tal, tem todo o interesse em conhecer os mercados consumidores que existem para sua mercadoria (grifo nosso).** (HÉRITIER, L. *apud* BENJAMIN, 2009, p. 621).

Nesta citação estão colocadas algumas ideias que nos ajudarão na compreensão do significado dos Boletins do Pessoal nos quais estão registradas decisões referentes à direção da EFBM, usos e ocupação do espaço da empresa, contratações e salários, designações, licenças, férias, dispensa, acidentes e mortes dos funcionários bahiminas etc.. O que nos interessa, em primeiro lugar, é a associação da ferrovia com o deslocamento de operários ao longo da região de influência da mesma. Trata-se, portanto, da criação de um sistema global de locomoção e vigilância – personificada na figura dos batalhões de militares nas ferrovias de um modo geral – sobre os funcionários. Em segundo lugar, os boletins funcionariam como instrumento burocrático de controle dos custos e do gerenciamento da empresa ferroviária – o que envolve o número de empregados, a disponibilidade da mão de obra, o número de funcionários disponíveis dentre os acidentados ou mortos, a obediência dos ferroviários diante do cumprimento das atividades, isto é, as punições.

Nossos dados referem-se aos Boletins do Pessoal de Teófilo Otoni que vão desde 1949 a 1952. Esses expõem a complexa engenharia da divisão dos operários em classes diversas e categorias contratuais às quais não entraremos em detalhes. É interessante frisar outro ponto: se por um lado os boletins seguem um modo de fazer, é possível perceber que há informações incompletas em certos casos decorrentes de falecimento e acidentes laborais, por exemplo – alguns não discriminam o ocorrido. Isto nos leva a indagar quem eram esses ferroviários ou onde e como eles faleceram para não ser concedido, no livro em questão, um lugar para o esclarecimento da fatalidade. Por fim, cabe dizer que o número de “licenças” é consideravelmente elevado se comparado com os outros registros. Muitas vezes essas se davam devido a um pedido médico ou acidentes, mas vem misturados com outros casos que não contém informações satisfatórias, senão no que se refere à manutenção ou não do salário. Vejamos:

“Silvio Soares – Foguista – não amparado – Locomoção – 30 (trinta) dias no período de 17-9-51 a 16-10-51, com 30% de desconto do salário Proc. 2.967-51 - Port. 1.076-51-SP, de 5-10-51.

Artº 166 do E.F.

Luiz Vasconcelos de Carvalho – Servente amparado – Locomoção – 7 (sete) dias, no período de 2 a 8-10-51 com salário integral por acidente de trabalho. Proc. 8.438-51- Port. 1.072-51-SP, de 4-10-51.

(...)

Aloizio Jardim – Foguista – não amparado – Locomoção – 7 (sete) dias, no período de 5 a 11-10-51, com salário integral, por acidente do trabalho. Proc. 8.521-51 – port. 1.097-51-SP, de 8-10-51.”³⁶

De maneira geral, são muitos os casos relacionados a acidentes envolvendo os funcionários de locomoção ao longo dos documentos que possuímos. A empresa ferroviária define não somente uma média de riscos aceitáveis para operar, mas igualmente um regime de adoecimento e morte aos seus funcionários.

“Arthur Nunes Pereira – Trabalhador – faleceu no dia 3-9-50, em consequência do descarrilamento do vagão E-13. Carta nº 650 – 50 de 4-9-50, da chefia do Tráfego.”³⁷

Da admissão, passando por férias, elogios, punições, possivelmente licenças e aposentadoria. A empresa ferroviária empreendia uma dominação completa sobre

³⁶ Ministério da Viação e Obras Públicas. Estrada de Ferro Bahia e Minas. SRP 47. Boletim do Pessoal. Nº 430, Teófilo Otoni, ano 13. 11 de outubro de 1951. (p. 326-7).

³⁷ Ministério da Viação e Obras Públicas. Estrada de Ferro Bahia e Minas. SRP 47. Boletim do Pessoal. Nº 393, Teófilo Otoni, ano 12. 1º de outubro de 1950. (p. 364).

a vida de seus empregados. Os elogios podem ser vistos como incentivo a uma certa conduta ideológica e prática aceitável e as punições uma medida ortopédica, isto é, que visa provocar um efeito corretivo sobre a postura do funcionário e seu envolvimento com a EFBM.

Punição

“Agenor Ribeiro – Trabalhador, extranumerário diarista (não amparado) – Linha – Punido com a pena de suspensão por 5 (cinco) dias a ser cumprida no período de 1. a 5-6-52, por falta grave de acordo com o § 1. do art. 234 do E.F., visto como, chegou no acampamento da Turma 35 em completo estado de embriaguez, provocando desordens e faltando com o devido respeito às famílias ali residentes. Proc. 1.731/52. Port. 475/52-SP de 27-5-52.”³⁸

“Noé Brauer – Trabalhador – Tráfego – punido com a pena de suspensão por 2 (dois) dias, a ser cumprida no período de 15 e 16-10-51, por falta grave, de acordo com § 1º do artigo 234 do mesmo estatuto, servindo como telegrafista da estação de Teófilo Otoni, somente depois das 7 horas atendeu um chamado da estação de Sucanga feito às 6,10. Proc. 3.001-51 – Port. 1.084-51-SP, de 5-10-51”³⁹.

Elogio:

“José Rodrigues Lares – Guarda – não amparado – Tráfego – pela grande habilidade, coragem e sangue-frio demonstrados por ocasião do principio de incêndio manifestado, quando era abastecido um caminhão desta ferrovia, em Governador Valadares em dias do mês de setembro. Proc. 3.370/50 Port. 894/50-SP de 29-9-50.”⁴⁰

A memória social da Bahia e Minas confirma, em grande medida, a intensidade do esforço de ser ferroviário, a lida diária com equipamentos que, se por um lado eram denominados como modernos, por outro, impunha grandes penalidades e exaustão aos seus operadores. Diante dos sofrimentos deste novo ritmo de vida, esperando a máquina passar, esperando passar as horas da obrigação – a vigília da máquina e de seus outros componentes – criava-se um sentimento em relação a mesma, como uma extensão do corpo (?) que gerando sacrifício, pensava gerar riquezas.

Giffoni (2006) colhe uma narrativa que consideramos bastante reveladora do dia-dia do ferroviário. Entrevistando a esposa do sr. Epaminondas Cajá, Zenith Cajá, ela lhe diz que já por volta da década de 1960, no período próximo à extinção da Bahia e Minas

³⁸ Ministério da Viação e Obras Públicas. Estrada de Ferro Bahia e Minas. SRP 47. Boletim do Pessoal. N° 453, Teófilo Otoni, ano 14. 1º de Junho de 1952. (p. 143).

³⁹ Ministério da Viação e Obras Públicas. Estrada de Ferro Bahia e Minas. SRP 47. Boletim do Pessoal. N° 430, Teófilo Otoni, ano 13. 11 de outubro de 1951. (p. 326).

⁴⁰ Ministério da Viação e Obras Públicas. Estrada de Ferro Bahia e Minas. SRP 47. Boletim do Pessoal. N° 393, Teófilo Otoni, ano 12. 1º de outubro de 1950. (p. 364).

[...] meu marido sofreu demais, todos os funcionários da Bahiminas não sabiam o que era uma folga semanal. Só sabia quando tinha férias de ano em ano. Ele por duas vezes teve estafa por perdia que horas de noite. Trabalhava e não sabia que horas deitava e nem que horas ia levantar. Eu tinha que toda noite fazer café e deixar na garrafa térmica em cima da mesa com copo para quando ele chegar às três da manhã. Ele nem pra cama ia porque tinha medo de perder a hora. Debruçava na mesa da sala [para] poder soltar o trem que saía de Ponta de Areia E ficou assim por muito tempo sem ter uma folga semanal sem ter direito de sair. Eram uns verdadeiros escravos o pessoal que trabalhava na Bahiminas. Os [do] depósitos não sofriam não, mas o da estação, os agentes, telegrafistas, sofreram demais mesmo. Por duas vezes ele teve que internar por estafa de serviço de perda de noite.” (GIFFONI, 2006, p.285).⁴¹

A ferrovia exigia muitas horas de dedicação e competência do bahiminas. Ao menos se a máquina não estragasse com frequência, ou se as condições da linha fossem boas, poderia chegar em casa na hora certa, despertar-se com relativa calma. Mas não bastasse os problemas técnicos, eles estavam presos ao corpo da máquina, à estrada sem dormentes, nos escritórios em frente a máquina de escrever e aguardando qualquer comunicado pela rede telegráfica. Se a máquina estragasse no meio do caminho, uma equipe de mecânicos era enviada para socorrer e, a depender da gravidade do estrago, se dobravam sobre ela durante dias, no meio do calor do nordeste mineiro, precisando às vezes de retirar da máquina um galão de diesel, quando seu movimento deixou de depender do consumo de lenha – provavelmente em meados de 1950 – para permutar em algo de comer.

Nos acidentes era nós que colocávamos a locomotiva. Tinha vez que eu ficava uma semana trabalhando. E não tinha esse negócio de pagar dinheiro. “Dá seu jeito”. A sorte nossa é que a gente trocava óleo diesel por galinha naqueles fazendeiros, pra não morrer de fome. Teve vez que a gente comeu farinha de mandioca com pimenta. Primeiro que não tinha dinheiro. Chegava o pagamento dava três dias e ninguém tinha mais pagamento, tinha que esperar o próximo mês (A.B, 2017).

Rotina parecida é descrita por Benjamin (2009) em 1868, em Paris:

Aquele que trabalha na linha do trem intermunicipal tem uma tarefa penosa: ele parte de Paris de manhã, às 7 horas, e chega a Strasbourg à meia noite; são 17 horas de serviço, durante as quais ele deve descer em todas as estações, sem exceção, para abrir as portas dos vagões!... Ora, o empregado que é obrigado a descer em todas as estações e a patinar na neve durante 5 ou 6 minutos, a cada meia hora, para abrir e fechar todas as portas, num frio de 12 graus e ate menos, deve sofrer cruelmente (GRANVEAU, A. *apud* BENJAMIN, 2009, p. 630).

Esta dedicação quase religiosa pelo labor na estrada de ferro é narrada através de uma perspectiva do sofrimento, mas também a partir da construção de valores que

⁴¹ O mesmo nos fala A.B em entrevista a nós concedida: “Trabalhava todos os dias, não tinha sábado, não tinha domingo. Precisou, acidente de locomotiva, nós estávamos aí para socorrer. Mas trabalhava das 7 horas às 11 horas na oficina geral, e de 12 horas às 17 horas, reparando locomotivas e vagões também” (A.B, 2017)

representam a dignidade de ser um indivíduo industrioso, capaz de empreender qualquer obrigação que encaminhada fosse a qualquer outro. O sujeito do sertão deveria ser, como em qualquer parte do mundo, sujeito de si, deve demonstrar seu empenho e motivação na composição do país próspero. “Dar conta” de executar um serviço deste porte, deixar funcionando um único meio de locomoção mais veloz do que o burro ou o cavalo é um exercício prestigioso não só porque é o primeiro a ser remunerado em nossa sociedade industrial, mas pelo status de novidade, de acontecimento que a máquina representa – sem falar nas glórias que colhe os que são presenteados pelo projeto.

Ressaltamos que a memória, quando acionada, produz um alargamento da compreensão de uma história que, em certa medida, é reavaliada à luz do presente. Desta forma, a lembrança da dura rotina é construída sobre um conjunto de valores, mencionados acima, que passam a fazer parte do “ser” ferroviário.

Se a festa celebra o acontecimento, se as noites passaram a ser vividas como noites eternamente iluminadas de natal e os dias de espera deliciosa a ser saciada no primeiro silvo, o fim da Bahiaminas simboliza o luto, o encerramento das comemorações. A supressão do maquinismo passa a representar o fim desses valores que são construídos para além da função friamente considerada, mas que se relaciona com o lugar, com os moradores e outros funcionários.

Aqui nos preocupamos em compreender a relação estabelecida entre a ferrovia e seus equipamentos e os homens e mulheres que, de uma forma ou de outra, a experimentaram. Seja a partir da ação do colecionador, que seleciona e ressignifica os objetos que compõem uma outra narrativa sobre sua história e a de seus colegas, ou de um lugar comum inventado por uma memória coletiva e afetiva, ou, por fim, de uma rotina laboral e lembranças de acontecimentos marcantes – as festas e o luto – o esforço neste capítulo foi o de compreender o impacto dos processos modernizantes na vida e no imaginário das pessoas ouvidas.

A noção de máquina extraviada⁴², que pegamos emprestado do escritor José Veiga (1974), nos auxilia na compreensão do que buscamos realizar no capítulo em

⁴² Ver VEIGA, José, J. A Máquina extraviada: contos. 2.ed. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 1974. “Estamos tão habituados com a presença da máquina ali no largo, que se um dia ela desabasse,

questão. Esta noção recupera a perspectiva de fantasmagoria ao supor o desaparecimento do objeto que passou a fazer parte do cotidiano de uma dada comunidade. Cotidiano que foi rearranjado graças à presença da máquina e a quase compulsória relação que os agentes humanos estabeleceram com ela – cada um a seu modo, dentro de um certo papel social assumido. Essa relação modifica profundamente o cotidiano dos indivíduos e sua maneira de entender e vivenciar o espaço ao introduzir outro agente – uma peça engenhosa que ocupa na localidade um lugar central, por mais desconhecido que fosse seu mecanismo – mas, por outro lado, empresta à máquina um sentido diferente daquele que dariam seus especialistas ou pessoas de outras localidades. A expropriação desse peculiar objeto produz, portanto, um vazio que na cidade ou lugarejo deixa visível suas marcas de existência. Nos indivíduos essas marcas retornam a partir das memórias e dos objetos perdidos, porém, densamente habitados por histórias de vida preñes de percalços e sucessos, sacrifícios e reinvenções diante do mundo cujas fronteiras estão sempre se modificando.

No próximo capítulo procuraremos demonstrar, a partir das narrativas colhidas e de um acervo de fotografias, como esse cruzamento entre histórias de vida e a história da querida Bahiminas, máquina extraviada, produziu esse efeito fantasmagórico da existência.

ou se alguém de outra cidade viesse buscá-la, provando com documentos que tinha direito, eu nem sei o que aconteceria, nem quero pensar. Ela é o nosso orgulho, e não pense que é exagero. Ainda não sabemos para que ela serve, mas isso não tem maior importância. (...)

Em todas as datas cívicas a máquina é agora uma parte importante das festividades. Você se lembra que antigamente os feriados no coreto ou no campo de futebol, mas hoje tudo se passa ao pé da máquina. (...)

O meu receio é que, quando menos esperarmos, desembarque aqui um moço de fora, desses despachados, que entendem de tudo, olhe a máquina por fora, por dentro, pense um pouco e comece a explicar a finalidade dela, e para mostrar que é habilidoso (eles são sempre muito habilidosos) peça na garagem um jogo de ferramentas, e sem ligar a nossos protestos se meta por baixo da máquina e desande a apertar, martelar, engatar, e a máquina comece a trabalhar. Se isso acontecer, estará quebrado o encanto e não existirá mais máquina” (p. 77-8).

4 HISTÓRIAS DE HOMENS-MÁQUINA

“(…)Tudo, pela metade, é verdade. Os extremos já de si sempre se tocam, antes que tese e antítese se proponham.

Da sensibilidade e inteligência tem-se sempre de pagar ingrato preço.
E, aqui, estamos no vértice do incontestável. Contai-os.

Quem julga? Aprendeu já alguém, sobre o fluxo dos fenômenos e dar-se de valores instantâneos, a ortografia das tortas linhas altas?

Imortal é o que é do sofrido e espírito; Tudo, abaixo daí, é póstumo. (...)”.

João Guimarães Rosa - Discurso de Posse, 1967⁴³.

Neste capítulo procuraremos considerar algumas fotografias escolhidas do acervo fotográfico Fany Moreira⁴⁴, sobre a Bahia e Minas, juntamente com histórias de vida dos três entrevistados, os quais o chamaremos por suas iniciais: A.B; A.D e G.F. A interpretação das fotografias se fundamentou, de um certo modo, na metodologia proposta por Kossoy (1999, 2001). Isto, porque, as informações sobre o autor, bem como datas e câmera utilizada são precárias⁴⁵. No que diz respeito às histórias de vida, o método de análise empregado será dos dois pensadores já bastante utilizados por nós, a saber: Zumthor (2000) e Paul Thompson (1998).

4.1 Tradição e Modernidade no mundo do Trabalho

Teófilo Otoni parece ser a cidade que condensa grande parte de uma memória social sobre a Bahia e Minas. Ela continua a ser um centro de referência para a população do Vale do Mucuri e onde residem alguns ferroviários dispostos a contar

⁴³ Texto, de fragmentos, retirado do panfleto da exposição "Rosa Encantado", no Palácio das Artes em Belo Horizonte - 2017.

⁴⁴ Conversamos brevemente com Fany, por celular. Ela é uma mulher, historiadora, de 85 anos que coleciona fotografias e outros objetos de sua cidade Teófilo Otoni. Adora a internet por sua capacidade de compartilhar coisas, entre elas essas pequenas histórias congeladas nas imagens fotográficas. Seu sonho é fazer um museu com esses “documentos” que aos poucos ela foi colecionando. Em uma entrevista para a TV Imigrantes, realizada em 2014, ela diz: “Todo mundo chega à Teófilo Otoni para garimpar pedras. Eu quero garimpar histórias”. A entrevista pode ser acessada a partir do link: https://www.youtube.com/watch?v=S38uXu_HVT0

⁴⁵ Entramos em contato com Fany Moreira, detentora das fotografias, mas ela não soube nos informar sobre o autor das fotografias. Ela suspeita que o fotógrafo fosse alemão, dada a grande presença alemã em Teófilo Otoni e ao poder aquisitivo que acompanhava algum deles. Sobre a influência alemã na região mencionada ver o artigo de SANTOS (2016).

suas lembranças e onde está localizada a Associação Cultural dos Ferroviários Bahia e Minas, hoje presidida pelo neto de ferroviário, Vinicius Medina.

As ruas e a antiga praça onde ficava a estação ferroviária, e que hoje dá lugar para a rodoviária, contam silenciosamente uma história que os mais velhos igualmente experimentaram. A janela do hotel em que fiquei hospedado – Hotel Araçuaí, que leva, então, o nome da última cidade a chegar a ferrovia, no Vale do Jequitinhonha – dava para rua de frente da rodoviária, que ao fundo ainda conservava alguns galpões da antiga estrada de ferro. Na praça Tiradentes, a locomotiva nº1 exposta divide espaço com outros monumentos, com comerciantes de pedras preciosas e com ferroviários que passam o dia sentado nos bancos, conversando, observando o movimento. Enquanto fotografava a locomotiva em questão, um senhor de bengalas e óculos de grossas lentes me contou que ele e seus amigos se escondiam nas moitas na beira da via para ver chegar a máquina, que cuspiam fogo, junto com os ferroviários da “Turma 38⁴⁶”. Hoje, uma das referências a esses ferroviários está gravada no itinerário de um dos ônibus que circulam pela cidade: Turma 38, hoje, nomeia um bairro.

Mas fora esses encontros fortuitos, nosso primeiro ferroviário entrevistado foi o Sr. A. D, residente na região conhecida como “margem da linha”, no bairro Palmeiras. Conforme dissemos mais acima esse bairro foi a morada de um grande número de descendentes de negros nagôs⁴⁷ oriundos de Helvécia-BA, que segundo Ângela Lacerda Abreu (2014)

comporta dois períodos ao longo da sua história: a grande empresa cafeeira da Colônia Leopoldina representando o latifúndio escravista e a estrada de ferro Bahia e Minas reforçando a economia mercantil escravista cafeeira nacional (...). (ABREU, 2014, p. 78)

Esses dois momentos marcantes da história do município Helvécia guardam continuidades entre eles. Como parece indicar a autora em questão, a emergência de uma maquinaria moderna não extinguiu certas práticas escravistas das relações laborais. A perspectiva de desempenhar uma função na ferrovia e de ser assalariado não libertava, como supõe nossa investigação, a associação racista entre o negro e a lida nas funções que requeriam maior esforço físico. Além disso, o salário, por sua vez, raramente era pago na data correta e o período de labuta excedia bastante o horário pré-determinado. Esta continuidade parece se constituir, a partir da narrativa

⁴⁶ A cada 10 quilômetros havia uma turma de reparação das vias da ferrovia.

⁴⁷ Conforme SANTOS (2016).

de nosso entrevistado, dentro de uma heterogeneidade dos acontecimentos – dois momentos decisivos de sua jornada: sua vida na Bahia e, posteriormente, sua migração para Minas Gerais, para ser empregado da ferrovia. Vejamos.

Assim que cheguei à casa do senhor A.D conversamos um pouco e expliquei a ele razão de minha visita. Ele consentiu e então iniciamos a gravação. Ele se identificou e disse ser natural de uma cidadezinha, um “comerciozinho” – em suas palavras – na Bahia, chamada Helvécia, por onde passava a Estrada de Ferro Bahia e Minas. Foi para Ladainha, no Vale do Mucuri, onde um amigo, ferreiro, empregado na oficina chefiada por um senhor chamado Eleutério, funcionário da Bahia e Minas, passou a ensiná-lo o ofício – o amigo, portador do saber de ferreiro, passou a ser denominado “mestre”. A partir disso, A.D estava instrumentalizado para ser mais um dos operadores da EFBM, mas na Oficina em Ladainha e como ajudante de ferreiro.

De ajudante de ferreiro eu fui praticando, trabalhando, com ferro quente, queimando a mão, fagulha de ferro em todo canto... Fui me classificando, fiquei classificado como ferreiro, de fazer as peças dessas locomotivas que vinham de fora.

É interessante observamos o sentido do deslocamento do entrevistado em questão. Com 17 anos, conforme me relatou, fora empregado como ajudante de ferreiro, serviço pesado e destinado aos negros, conforme a informação do entrevistado A.B:

O pessoal mais forte, da cor escura, era mais forte que os holandeses ou os brasileiros, mestiços, que não aguentavam esses serviços, de boca de caldeira... Você vê lá o Sr. A.D., que perdeu as vistas por causa das caldeiras, do calor né!?

Em uma perspectiva geral, sabe-se que a mão de obra negra foi, e continua a ser, a mais utilizada em serviços pesados: seja nas fábricas ou na instalação e reparação de vias. Enquanto o entrevistado A.D narrava a situação passada, sua expressão parecia indicar o quão perigoso era o local da labuta: o ritmo de sua fala se acelera ao prosseguir no seguinte enunciado, “(...)ferro quente, queimando a mão, fagulha de ferro em todo canto...”. Enquanto fala, deixa nascer um sorriso sem muito prolongamento que compreendi como sendo irônico. Nas reticências há um intervalo, onde ele ganha fôlego, comprime os olhos já fechados e deixa escapar alguma melancolia. Esta presença que nos evidencia a fala de A.D, difícil de compreender em sua profundidade – pois mergulhada nas coisas do seu íntimo – é complementada por outra informação, do senhor A.B, a respeito da dificuldade de se usar botas no interior da oficina por conta do chão coberto de graxa. Neste caso, os ferroviários e homens

como o senhor A.D preferiam ficar descalços ou usar tamancos feitos de madeira, na própria oficina.

As condições da labuta associada às horas não remuneradas enquanto auxiliar ou mesmo como ferreiro, assim como a própria visão dos colegas de oficina, que entendiam o ofício de lidar com o ferro como sendo próprio para negros é que estamos considerando como heranças escravistas no seio, na oficina, do que seria o maior símbolo da modernidade à época: o trem. Esse lugar comum, que associava o negro aos serviços mais pesados e com o ferro, pode designar, por outro lado, um orgulho se considerarmos que o reconhecimento do vigor físico pertencia basicamente a eles e se pensarmos que na mitologia nagô figuras como Ogum e Xangô eram guerreiras e estavam associados, respectivamente, com a forja e o fogo⁴⁸.

Esta menção a uma forma de pensar nagô, que irá subsistir nas regiões que receberam grande contingente de mão de obra de cidades como Helvécia-BA, onde há descendentes de escravos oriundos, em sua maioria, da Costa da Mina, não deve ser entendido como essência, mas como a persistência de um modo de ser e agir que encontra sua organização nas comunidades-terreiros (Sodré, 2017). Falamos, portanto, de práticas que se desenvolvem fora de seu contexto de origem, no caso uma dada região da África, e que no Brasil, como no município em questão, irá recuperar o que Sodré (2017) entende por *Arkhé* ou “princípio material”. Este, por sua vez, não deve ser compreendido como a repetição de um culto ou ritual que ficou no passado, mas pela permanência de certas palavras, expressões, saudações, cantigas, danças, comidas etc. próprias de um grupo e que se reproduzem em outras localidades, dentro de outra comunidade afetiva a partir da qual irão se desenvolver, sempre nesse diálogo com o passado, outras formas de entendimento do mundo. Assim, grande parte dessas permanências, ou memórias, funcionam como códigos de conduta ou maneiras de ver que se formam em um cenário de resistência contra uma religiosidade e maneira de pensar que se impõe dogmaticamente. Neste sentido,

Os orixás nagôs são zelados como princípios cosmológicos contemplados no horizonte de restituição de uma soberania existencial. Soberania aqui significa a reelaboração de um pertencimento, que ficou em suspenso por efeito da migração forçada, da escravatura. Apenas viver, apenas ser

⁴⁸ “Ao longo do percurso urbano da estrada de ferro em Teófilo Otoni surgiram mais de uma dezena de terreiros de candomblé (segundo T.B.N., viúva de ferroviário)” (SANTOS, 2016, p. 34). Esta citação corrobora a ideia de que a religiosidade nagô encontrava espaço para sua ação em lugar bastante afetado por uma moral católica. O autor em questão está interessado, sobretudo, em compreender a formação do espaço no qual nosso entrevistado reside hoje, conhecido como “Margem da Linha”.

indivíduo são contingências fracas diante da necessidade existencial do *pertencimento* ao grupo originário, de onde procedem os imperativos cosmológicos e éticos (SODRÉ, 2017, p. 90).

Portanto, é preciso entender a noção de *Arkhé* sob o paradigma de uma constante renovação, ao invés de uma concepção conservadora. Este conceito se refere, dessa forma, a uma oralidade que se expressa por meio da voz e do corpo, da persistência de uma ética e de práticas, que remontam à origem do Ser, devolvendo ao mesmo uma historicidade própria de sua comunidade afetiva – os pais, os avós e outros membros do grupo, por exemplo. Pois, na cosmologia nagô, conforme Sodré (2017), a experiência simbólica do mundo e a construção da subjetividade não ocorre dentro do entendimento racionalizado dos signos – em uma perspectiva ocidentalizada – mas a partir de disposições construídas de maneira associativa, isto é, coletivamente. Neste sentido, os orixás seriam ao lado dos ancestrais mais próximos o condensado destas disposições.

Mas voltando aos acontecimentos da vida do Sr. A. D, percebemos que a visão é outra grande questão que envolve o conjunto de sua narrativa. Seu percurso é bastante árduo e longo: passa por sua saída da Bahia; por sua primeira doença contraída em Minas – catapora –; pelo serviço prestado ao exército, em 1953, em Teófilo Otoni – Tiro de Guerra, mais especificamente –; pela vida e pelas vistas gastas no interior da fábrica. A visão foi piorando e A.D resolveu procurar um médico que lhe receitou, sem exame nem nada, lombrigueiro! É interessante observar como o entrevistado transforma o drama pessoal daquele momento em narrativa cômica:

Meninos, meu caso é até de graça (...). Eu fui fazer a consulta com ele, mas era tão novinho ainda. E eu fui fazer a consulta e ele me deu um bocado de lombrigueiro. Eu não sei o que podia existir, não pedi exame nem nada, “ah não, este problema seu você toma um bocado de lombrigueiro”. Um lombrigueiro redondinho, eu lembrava até o nome deste lombrigueiro há pouco tempo. Tomei um bocado deste lombrigueiro e fui, a vista e trabalhando, a vista continuando... (A.D. 2017).

Neste sentido, vemos que parte da incursão do nosso entrevistado pelo mundo moderno passa por esses dispositivos modernizantes: a empresa ferroviária, o exército e o poder médico, que por vezes, irá funcionar como uma contra modernidade. Disciplinas e diagnósticos cujo objetivo maior estava voltado para a eficiência das fábricas, para o capital. O lombrigueiro receitado para o problema de visão pode nos dizer duas coisas: de um lugar comum na ciência médica nesses lugares de urbanização recente, isto é, a epidemia de verminoses contraídas por consumo de água e alimentos inadequados; e, provavelmente, de um descaso frente

a doenças de maior gravidade, dada às dificuldades de tratamento e à ociosidade que o mesmo poderia imputar ao funcionário. Como sabemos (HARDMAN, 1988; FOUCAULT, 2003) a medicina será uma das peças fundamentais para garantir as reformas modernizantes em qualquer lugar do mundo. O primeiro se refere ao cálculo racional, que reduz o sofrimento humano a níveis aceitáveis, que esta ciência realiza para os contextos fabris. O segundo nos diz sobre os limites sutis entre um saber/poder ora voltado para a cura, ora voltado para a perversidade em sua busca pela confissão e pela “verdade” – o que nos leva a pensar sobre a perspectiva que esses médicos possuíam de seus pacientes: seriam indolentes? Sevcenko (1998) é outro que nos fornece informações valiosas sobre a forma como o saber médico se associa à força militar a fim de introduzir as reformas no centro do Rio de Janeiro – capital irradiadora da modernidade no Brasil, conforme o próprio autor –, lugar ocupado por cortiços, prostitutas, estivadores do porto, religiões de matriz africana, sambistas, bicheiros, terreiros, etc..

Na escuta da narrativa de A.D o problema de visão parece ser o condutor da dura jornada do ferroviário para seu mundo interno. De alguma forma, seja para se lembrar dos companheiros ou da labuta, ela será sempre uma questão incômoda. A progressão da cegueira não o impediu de ser um bom funcionário, como ele faz questão de frisar. Mas é possível perceber em sua fala uma vontade escondida de experimentar a vida na potencialidade esperada dos seus sentidos. Por conta da visão, ele não frequentou como queria as festas e, ao que parece, não pôde demonstrar satisfatoriamente sua habilidade profissional. Sobrou-lhe a vontade de subir de cargo na empresa ferroviária? Ou a de gozar plenamente das possibilidades de ser ferroviário? Em uma memorável viagem para Bom Jesus da Lapa com um grupo de companheiros, ele nos diz, com a voz grave:

Então eu fui bom funcionário e fui classificado. Aí me classificou como CLT. Dessa classificação, eu recebi um dinheiro bom, e o quê que faz? Eu vou pra Lapa do Senhor Bom Jesus. Eu fui com uma turma de companheiros da Bahiminas. Quando chegou lá eles tentaram me mostrar “olha lá, uma luz lá” e eu nada de ver. Entramos numa gruta lá e todo mundo falando e eu: ‘mas gente, eu estou com problema da visão’.

A longa jornada do negro, o sagrado que lhe negaram no fundo da gruta escura, os pés descalços sobre a graxa da oficina, o poder médico que ora lhe inflige desconfiança é o mesmo que lhe concede a notícia fatal. A longa jornada parece ser encorajada, principalmente, pelas figuras da mãe e do pai. Sobre o pai, diz ele –

emprestando à voz a gravidade e a suavidade para a reverência necessária: “Meu pai era lavrador, era da roça, de trabalhar... Nós cortamos muita lenha pra botar na estrada para as locomotivas pegarem”. Essa passagem ilumina uma possibilidade de interpretação interessante: na rotina de cortar lenha, junto ao pai, para abastecer as locomotivas da Bahia e Minas que passavam em Helvécia, o Sr. A. D. foi seduzido pela oportunidade de ser assalariado, de vivenciar as mudanças de comportamento introduzidas com a máquina e de experimentar a cidade⁴⁹. Mas, para nós, é a partir das memórias sobre a mãe que A.D revela parte do seu desejo de dizer:

Olha, eu vou mostrar uma coisa que eu achei na Bahia, que é do tempo meu da Bahia. Eu achei muito interessante. (“Ita”, a filha, pegou um cesto de cipó) Isto aqui é pra mostrar o quê que era a luta das mulheres há uns anos, há muitos anos atrás: rapaz, enchia isso na cabeça, juntavam dois e botava na cabeça: pra carregar mandioca, carregar várias coisas, produtos. Enchia de produtos da roça pra trazer pra cozinha, chamava cozinha de farinha. Botava na cabeça. Então, eu achei interessante. Isso eu queria botar lá na nossa Associação⁵⁰, para as mulheres verem o que era as coisas há muitos anos atrás, muitos anos mesmo. Então eu mandei fazer este cesto. Eu mandei fazer. E eu paguei pra fazer.

Nosso argumento é de que para o entrevistado em questão, a história da Bahia e Minas ultrapassa os limites de uma história geral para ser um conjunto de histórias de vida. A dignidade do serviço cuidadoso e bem feito que seus pais lhe emprestaram também faz parte deste universo cultural que perpassava a região cortada da EFBM. É como se ele dissesse que compreender a “Bahiminas” é pensar a partir de um passado no qual negros, como ele, seriam lavradores ou donas de casa com a força de dois homens – “enchia isso na cabeça, juntavam dois e botava na cabeça” –, mas que agora poderiam ser ferreiros, foguistas ou maquinistas como seu Tio, Júlio Costa – que hoje nomeia a rua de sua casa, à margem da linha – e seu avô Henrique Costa. Mais do que isso, ser ferroviário significava comer bem, se vestir bem, e saber desempenhar uma profissão assalariada. Não é por acaso que ele narra uma lembrança de sua bisavó, relembando, inclusive, o sotaque usado por ela: “Não posso encher *barriga* se menino fica olhando!”; ou que nos garante da integridade de seu avô, maquinista, que não fazia como muitos outros que superfaturavam as madeiras recolhidas na beira da pista (pegando, por exemplo, 10 metros de lenha para um vale de 20). Mais revelador ainda, dessa representação desejada, é a forma como ele se vestia para ir às festas: segundo outro entrevistado, G.F, era comum “morenos

⁴⁹ Aqui retomo a discussão empreendida por (CERTEAU, 1996) a respeito das memórias que habitam a cidade e sobre o que significa caminhar sobre ela, vivenciá-la.

⁵⁰ Associação Cultural Ferroviários Bahia e Minas (ACFBM), residente em Teófilo Otoni MG.

mais escuros” fazerem uso de um terno conhecido como “S-120”, porém, amarrotado, porque, “era o chique da época”.

Argumentamos que a narrativa construída do sr. A.D funda uma identidade possível diante do percurso por ele vivido. Trata-se de uma experiência vivida sob os mandos do capital, os imperativos da profissão os quais não é possível escapar, pois estão amarrados em um contexto, em uma ordem global, mas que guarda aspectos de sua resistência, de seus desejos igualmente postos em jogo e que revelam conquistas. As peças que ele seleciona de seu passado, como o primeiro instrumento produzido por ele enquanto ferreiro e o cesto de cipó que relembra os afazeres diários de sua mãe, “recuperam” seu próprio eu, dão sentido à sua jornada, ou melhor, conecta magicamente sua infância e adolescência com sua experiência profissional em Ladainha, como funcionário da estrada de ferro. Suas recordações visitam esses dois lugares constantemente: relembra o dia em que o avô perdeu o horário de partida da locomotiva, a bisavó e os meninos mais novos enfrentando a dificuldade de conseguir uma dieta desejada. Em outras palavras, o que ele resgata é justamente o sentido de seu deslocamento nesta sociedade que buscava se modernizar a partir da via férrea, os homens expropriados de seus lugares e as mulheres que lá ficaram. Esse reconstruir operado pela memória expressa, como sabemos, um modo de compreender o passado que está associado à sua visão de mundo recente, no presente.

Foto 6: As mãos e o primeiro objeto produzido pelo ferreiro



Fonte: Arquivo pessoal do pesquisador, Abril 2017

A sutileza do objeto fabricado por quem iniciava na vida industrial, aos 17 anos, mas já havia cortado lenha e possivelmente labutado com o pai na lavoura.

Provavelmente esse objeto significa mais do que uma peça útil para um ferreiro, mas sim sua emancipação, mesmo que relativa, de um mundo que ele resolveu superar. Segundo Ecléa Bosi (1994), o trabalho possui uma dupla significação: ele pertence à realidade objetiva, do mundo capitalista, assim como existe sobre outra roupagem, outros significados no mundo subjetivo do indivíduo que o realiza. A naturalização do processo de sua execução produz sobre o corpo e sobre o psicológico do empregado efeitos que ultrapassam os sentidos convencionalmente pensados por cientistas sociais, como o de alienação e exploração. Bosi (1994) nos fala de uma estética libertadora que, a nosso ver, está associado à ideia de dignidade que permeia a própria concepção de trabalho. Não é raro ouvirmos dos velhos próximos à nós sobre a dureza de seus ofícios e percebemos que o sentido pode vir carregado de ensinamentos, de valores que se quer deixar para o outro. Além disso, a memória do ofício não é só a lembrança da ação repetidamente empenhada, mas também o lugar da ação no mundo, preche de significados compartilhados, como o cheiro, o companheirismo entre os colegas, a conversa no pequeno intervalo, etc.. Neste sentido, a lida se incorpora na sensibilidade de quem o realiza e, na velhice, ao contar sobre ela, de acordo com nossa autora, o narrador investirá sobre sua narrativa a carga de valores e sentimentos desejada para que seu interlocutor o conheça em sua historicidade.

Algumas passagens da entrevista dão conta desta história que o sr. A.D procura reinventar ao refazer os percursos de sua vida. Como um bom narrador ele, de início, nos prepara para a grande aventura: “Ô gente, mas ô meninos, meu caso seu eu for contar é muito aprofundado, sabe!?(A.D, 2017). E depois de narrar alguns percalços, da dureza de se dobrar sobre o ferro quente ele avalia os companheiros de jornada:

Naquela época os bahiminas eram unidos, viu!? Às vezes você queria fazer um barracãozinho, quando dava dia de sábado que a gente trabalhava até meio dia, sábado e domingo, ai juntava toda esta turma dos bahiminas, porque a Bahiminas tinha muita classe. Minha classe era ferreiro, tinha pedreiro, tinha carpinteiro, marceneiro, mecânico de carro. Tudo nós tínhamos na Bahiminas. E eu trabalhava na ferraria, de ferreiro. E tinha o ajustador, que vinha ajustar as locomotivas, como eu acabei de falar pra você, para tocar a viagem, seguir a viagem. Ela chegava de um lugar e tinha que fazer a vistoria para fazer a viagem. (A.D., 2017).

Como podemos ver, logo depois de relembrar dos colegas ele nos informa sobre o cotidiano, as subdivisões às quais seus colegas e ele estavam submetidos. Possivelmente este ordenamento são os detalhes mais vivos de sua memória, dada

ao controle rígido da empresa ferroviária – como demonstramos mais acima. Mas como preconiza o sr. A.D: “eu não posso expressar tudo. Porque a Bahiminas é muito grande, a história dela é muito grande. A gente não tem como expressar muito bem o que é que foi. Isso é coisa que a gente vai lembrando de pouco a pouco” (A.D, 2017).

No fim da entrevista, o sr. A.D. faz questão de exibir sua destreza física, subindo as escadas para o terraço de sua casa e nos contando um pouco sobre sua rotina de exercícios. Por fim, avançando sobre o cômodo aberto nos mostra a direção por onde o trem passava, fosse indo para Caravelas ou para Araçuaí.

A partir das narrativas de nosso primeiro entrevistado, cabe agora – este é o esforço que nos propomos realizar – procurar desenvolvê-las a partir de fotografias. Entendemos a fotografia conforme Kossoy (1999), para o qual a mesma funciona como um documento, carregado de ambiguidades contidas em suas representações, no qual sua composição está carregada de “fragmentos congelados”. Em outras palavras, a imagem fotográfica é só o ponto de partida para sua análise, pois sua organização deixa exposta elementos que compõem a situação momentânea – congelada – e que carecem de ser interpretados. O autor nos fala (1999, p. 36-7) de duas realidades inerentes à fotografia: a primeira “é o próprio passado. (...) é a realidade do assunto em si na dimensão da vida passada, diz respeito, à história particular do assunto independentemente da representação”; a segunda, por sua vez, “é a realidade do assunto representado, contido nos limites bidimensionais da imagem (...)”. Desta forma, o pesquisador que se propõe a interpretar este material deve levar em conta o confronto entre essas duas realidades – pensando o que chamamos de primeira realidade como “signo expressivo” de uma ausência definitiva que a representação, ou a segunda realidade, ofusca ou confunde. Devemos, portanto, nos perguntar: “Qual é a mensagem incutida na fotografia? ”

A partir disso, Kossoy (1999, p. 58) propõe uma “arqueologia do documento” para a análise iconográfica que deve ocorrer a partir de dois processos: A) a reconstituição do processo que originou a imagem, isto é, a determinação dos elementos – assunto, fotógrafo e tecnologia – que constitui o documento em dado lugar e época; B) “a recuperação do inventário de informações codificadas na imagem fotográfica, trata-se de obter uma minuciosa identificação dos detalhes icônicos que

compõem seu conteúdo”. Entretanto, no que se refere às fotos de que dispomos a única informação desta natureza que possuímos é sobre o assunto, o lugar e a época⁵¹.

A fim de solucionar este impasse recorreremos a Mauad (1996, 2005) para a qual a fotografia assume o caráter de ser, simultaneamente, documento e monumento. O primeiro diz respeito à materialidade do contexto no qual a imagem foi construída, isto é, ao que ela nos informa sobre os objetos, o modo de vida das pessoas, a geografia urbana, a moda e assim por diante. Já no segundo caso, ela se refere a um conjunto de códigos que a imagem desejou perenizar. Desta forma, como qualquer produto cultural que, de uma maneira ou de outra, pode ser lido, a fotografia envolve três componentes, a saber: um *locus* de produção e, portanto, o produtor, o leitor ou receptor e o significado reconhecido socialmente.

Na verdade é a competência de quem olha que fornece significados à imagem. Essa compreensão se dá a partir de regras culturais, que forçam a garantia de que a leitura da imagem não se limite a um sujeito individual, mas que acima de tudo seja coletiva. A idéia de competência do leitor pressupõe que este mesmo leitor, na qualidade de destinatário da mensagem fotográfica, detenha uma série de saberes que envolvem outros textos sociais (MAUAD, 1996, p. 9)

Neste sentido, como sugere a autora em questão, consideramos a fotografia como mensagem que se organiza a partir da expressão e do conteúdo. A expressão diz respeito aos procedimentos técnicos e estéticos que, no entanto, para esta pesquisa, não serão estudados – dada a já mencionada ausência de informações sobre o produtor e seu contexto de produção. O conteúdo, por sua vez, engloba o conjunto de personagens, lugares e vivências que compõem a imagem fotográfica – resíduo de uma experiência vivida por um determinado grupo de indivíduos. Estes dois campos se cruzam para a construção de uma mensagem que veiculam formas de ser e de agir próprios de um determinado período.

Visando produzir um método de análise das fotografias Mauad (1996, 2005) propõe a noção de espaço para decompor uma dada série de imagens em unidades

⁵¹ Ver nota de rodapé n°39.

operacionalizáveis: espaço fotográfico, espaço geográfico, espaço do objeto, espaço da figuração e, por fim, o espaço da vivência⁵².

Para os fins desta pesquisa nos concentramos na interpretação do espaço do objeto, que compreende “a lógica existente na representação dos objetos, sua relação com a experiência vivida e com o espaço constituído” (MAUAD, 1996, p. 14). Aqui, munidos de uma literatura sobre ferrovias e sobre a construção de redes urbanas, mas principalmente a partir das entrevistas consideradas, nos propomos a discorrer sobre o que cada uma das seguintes imagens pode representar para a compreensão das relações envolvidas.

Assim, nosso esforço neste ponto do estudo será o de considerar a fotografia enquanto monumento e documento (MAUAD, 1996, 2005). Contudo, assumimos a perspectiva de Kossoy (1999) para o qual a “leitura” de uma imagem fotográfica pressupõe um filtro cultural do autor.

Dito isso, vejamos a sequência de imagens a seguir que representa a oficina a partir de seus “fragmentos congelados”:

Foto 7: Oficina da Estrada de Ferro Bahia e Minas em Ladainha-MG.



Fonte: Acervo Fany Moreira

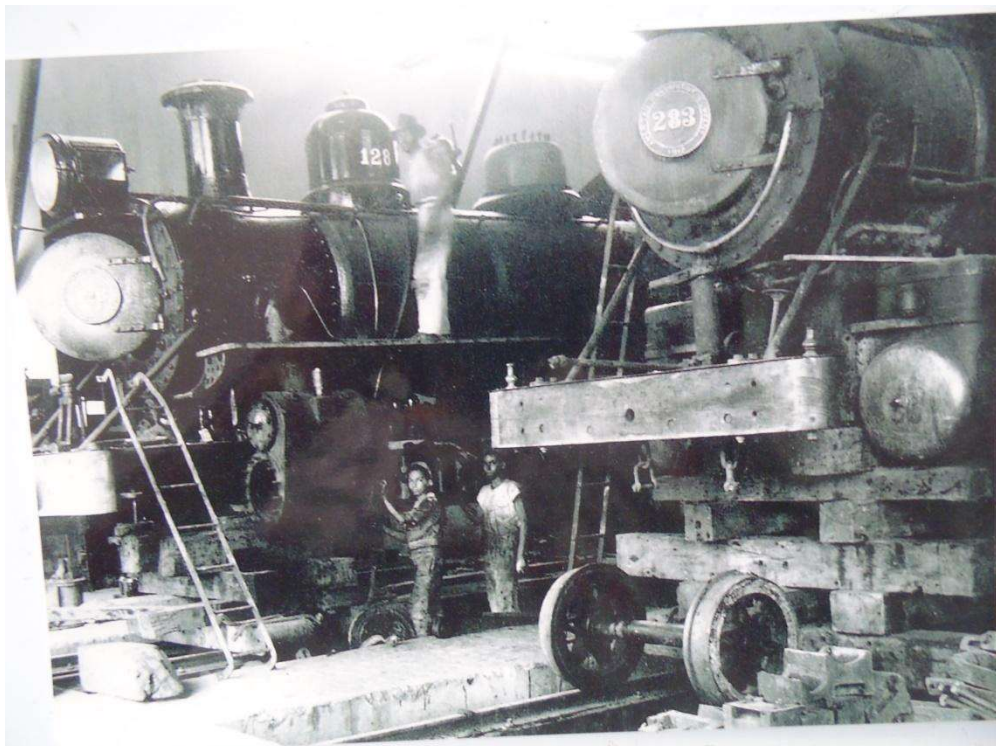
⁵² Para mais detalhes ver (MAUAD, 1996).

Foto 8: Interior da Oficina da EFBM



Fonte: Acervo Fany Moreira

Foto 9: Mecânicos e Locomotivas à vapor na Oficina da EFBM



Fonte: Acervo Fany Moreira

A sequência das fotos sugere que, possivelmente, elas foram produzidas para o mesmo fim e inclusive no mesmo dia: seja para compor um evento marcante para a cidade; para construir um acervo sobre a ferrovia ou um acervo pessoal de um entusiasta de ferrovias. Na primeira foto, o fotógrafo se localiza a um certo ponto com o objetivo de enquadrar por completo a oficina e a usina de energia elétrica à direita, onde está localizada a mata. As grandes portas e as janelas laterais - embora com estreitos vãos - como sugere a segunda imagem - dão luminosidade e possibilita a passagem de ar para a oficina. A última foto exhibe duas locomotivas, uma delas a 283 e três funcionários inteiramente sujos de graxa.

Sabemos que o enquadramento é intencional assim como a escolha dos elementos. Na primeira foto é possível que autor quisesse produzir uma imagem completa do que ele viria detalhar posteriormente. A mata ao fundo pode nos dar sinais de como é o lugar. Ao contemplá-la me lembrei que Ladainha é uma cidade muito quente, devido, entre outros fatores, por estar localizada em uma região de vales e cercados por uma densa mata que persiste. A estrada que liga Teófilo Otoni à Ladainha é de mata fechada, com algumas roças à margem da rodovia. Ao fundo, próximo às nuvens há uma chaminé que estava funcionando e auxiliava o ofício dos ferreiros. A segunda foto exhibe os equipamentos de restauração das peças; uma escada que liga a um cômodo que provavelmente servia à vigilância da chefia, ao sr. Eleutério; funcionários parcialmente ocultos por detrás das máquinas e ao centro um monte de limalha e pó de ferro. A última imagem exhibe a engenhosidade dos mecânicos em suspender as locomotivas; a presença, em primeiro plano, da máquina 283 - que é muito referenciada por ferroviários -; dois jovens, ou crianças, sujos de graxa e que, ao que parece, estavam com os braços enfiados por entre as peças; e, por fim, um homem, mais velho e menos sujo, mexendo na parte de cima, na altura das chaminés.

Neste sentido, o que esta sequência de fotografias pode nos informar sobre o provável cotidiano da oficina? Às sete horas da manhã os funcionários entravam para a oficina depois de caminharem uma curta distância que separa a casa dos ferroviários da oficina. Conversavam sobre o dia que passou, sobre os afazeres da nova jornada laboral que iriam novamente colocar em prática, depois de muito instruir-se com os mestres ou no colégio preparatório, onde entravam novos, com 10 anos, por exemplo. Os funcionários se dividiam, então, em classes no interior da oficina: os ferreiros iam

para o seu setor, os mecânicos para outro e assim por diante. As máquinas – plaina vertical, plaina horizontal, torno mecânico, etc. – que haviam sido limpas no dia anterior começava a receber seus operadores, companheiros de labuta. De sua sala, o chefe de oficina comandava a fábrica, vistoriava os movimentos, aconselhava os empregados, que, normalmente a esta hora, já estariam descalçando as botas com que saíram de casa – artigos como esse na graxa da oficina demoraram muito para serem substituídos – para calçarem os tamancos de madeira feito pelos funcionários da carpintaria. Alguns preferiam desempenhar o serviço descalços mesmo, como se acostumaram.

Muitos trabalhavam descalços por relaxamento e outros porque calçar era muito difícil: botar uma bota no meio de uma graxa daquela da oficina... Não tinha os sapatos que têm hoje. Usava era tamanco. Os bahiminas gostavam muito de trabalhar com tamanco, porque fazia lá na oficina de couro, de madeira, e trabalhava de tamanco (A.B. 2017).

Um faz uma brincadeira daqui; outros conversam sobre as roupas finas, de linho, que compraram para o baile do final de semana ou para irem ao cinema; a locomotiva 283 é o hospede ilustre desta vez. O forno quente, as fagulhas de ferro ciscando pelo chão, a graxa que cai dos rolamentos, os pés sobre os resíduos industriais – começava, desta forma, a jornada que se estenderia até às dezessete horas, caso nenhum imprevisto viesse importunar esses homens. Caso precisassem ir ao banheiro, não deviam levar o jornal ou qualquer outra distração – certas latrinas provavelmente já haviam sido instaladas no chão, para evitar que os usuários se acomodassem demais. As horas passavam, as roupas se sujavam, os pés e as mãos se arriscavam naquelas máquinas pesadas. Talvez, o chefe de oficina, João Eleutério⁵³, muito habilidoso se entretinha com outro serviço, paralelo ao seu, usufruindo da potencialidade da oficina a fim de criar algo inusitado, como um automóvel movido a gás. Quem sabe não foi dele a ideia de associar um sistema de guinchos com outro de alavancas e a força bruta daqueles homens da oficina para suspender as máquinas nas quais os meninos, iniciantes nessa vida, se enfiaram por baixo para limpar, retirar ou colocar qualquer peça. Não importa, às onze horas os funcionários da fábrica já estariam estafados da sequência repetitiva que os equipamentos exigiam; os negros com as córneas encandecidas, as mãos vermelhas, quentes, e os pés com pequenas queimaduras encobertas pela graxa. Nesta mesma

⁵³ Muitas vezes o sr. João Eleutério é mencionado nas narrativas. Em Ladainha, uma senhora lhe é grata por permitir a construção, na oficina, dos primeiros móveis que adquiriu após o casamento. Há também informações de foi construído na oficina o automóvel movido a gás.

hora, sem enrolação, as meninas estariam à porta da fábrica segurando as marmitas quentinhas preparadas pelas esposas e mães dos ferroviários⁵⁴: as máquinas paravam de funcionar, as ferramentas descansavam sobre as bancadas, e os funcionários saíam para fora da fábrica e se acomodavam no chão ou sentados nos desvios que levavam os vagões para suas garagens. Enquanto comiam, as meninas espiavam o estranho maquinário, buscavam se equilibrar nas vigas de ferro, arriscavam receber um xingamento para dependurar um pouquinho que fosse em algum dos vagões do pátio. Às 12 horas retornavam para fábrica e intensificavam o reparo dos vagões e das locomotivas: a primeira jornada era dedicar mais tempo aos serviços na oficina geral, enquanto, a segunda, se concentravam no mencionado reparo⁵⁵. O relógio estaria ou sob os cuidados do chefe de oficina, ou dos mestres de oficina, estivesse ou não preso à parede, não importava: se precisassem, os empregados ficariam ali para horas extras ou seriam enviados, ao menos uma parte deles, para socorrer alguma máquina perdida nas redondezas. Terminado o expediente alguns caminhavam para casa, porém outros, iam à cidade beber cerveja e cachaça contra as dores ou contra qualquer desentendimento do dia que passou.

3.2 Vida social e Identidades

O entrevistado A.B foi, entre muitos, um dos funcionários da oficina acima, sediada em Ladainha-MG. Pertencente a uma família de ferroviários ele, mais três irmãos, seguiram o legado do pai, que chegara a Bahia e Minas em 1928. Este era o chefe da oficina e, portanto, assumia um lugar de prestígio no qual, em certa medida, compartilhava com o filho, que era mecânico de locomotivas à vapor, sobre o qual discorreremos.

Com doze anos, A.B entrou para a ferrovia. Entretanto, diferente do sr. A.D, frequentou a escola preparatória gerida pelo Senai, cujo objetivo era educar meninos dos 10 aos 14 anos nas artes industriais e nas ciências consideradas fundamentais à época.

⁵⁴ Esta informação nos foi passada por uma filha de ferroviário, residente em Ladainha-MG

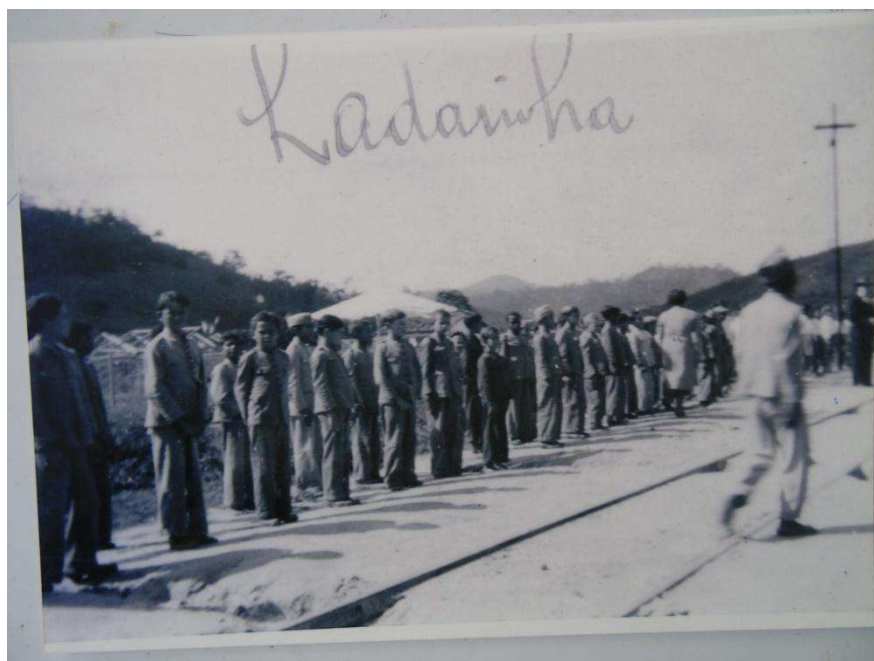
⁵⁵ As informações sobre o cotidiano nos foram dadas na entrevista concedida pelo sr. A.B

[...] então, os meninos de 10 a 14 anos estudavam na escola do Senai, onde tinha português, matemática, havia naquele tempo “tecnologia” e a parte prática também, que era a confecção de peças e ferramentas. Depois, a gente fazia estágio toda semana, um dia na oficina geral. Posteriormente era aproveitado como funcionário da bahiminas. (...) (A.B., Maio, 2017)

Neste sentido, é possível dizer que esta foi, com exceção da família, o primeiro dispositivo disciplinar no qual ele e seus colegas estavam submetidos para serem empregados da ferrovia. As matérias como o português e a matemática ofereciam os fundamentos da nova civilização ocidental racional; a parte prática, com confecções de peças e horários para cumprir na oficina desempenhavam, muito mais do que a exploração – ou legitimação racional – da mão de obra infantil, a criação de uma ideologia voltada para o estreitamento dos laços entre homem, labuta e empresa. No meio das máquinas, uniformizados nos moldes militares e sofrendo, no corpo, as duras penas do ensino fabril, os meninos entendiam o que era responsabilidade, rotina e, por fim, salário.

Na fotografia a seguir podemos observar a postura dos meninos, em posição militar – com os ombros (quase) retos, as mãos juntas para frente ou para trás, mas distantes da cintura – virados para linha sem dormentes. Uma professora, com a saia até os pés, parece percorrer as fileiras de alunos a fim de, provavelmente, conferir as posturas, inibir as brincadeiras e exigir seriedade. Alguns não podem deixar de notar a presença do fotógrafo. Posturas desajeitadas em sol quente e em lugar bastante úmido, conforme nos indica as sombras e presença das matas ao fundo e o Rio Mucuri – que não está visível – que passa largo nas proximidades.

Foto 10: Escola preparatória gerida pelo Senai em Ladainha-MG.



Fonte: Acervo Fany Moreira

De acordo com as fotos anteriores, podemos inferir que a função do fotógrafo era percorrer pontos importantes da estrada de ferro. Fotos de locomotivas, cerimônias e estações estão no mesmo acervo por nós utilizado⁵⁶. Além disso, não seria improvável que na “foto 3” os dois meninos que vemos junto a locomotiva sejam, de acordo com a citação acima, alunos desta escola. O sr. A.B nos informa que o ensino na escola continuava na oficina, desta vez sob responsabilidade dos mestres:

[...] a disciplina era rígida. A gente apanhava de escala de “coisa” pra aprender, moço, lá na oficina. Tinha uma escala de ferro, escala é uma régua e os mestres de oficina batiam na gente com escala, pra aprender. [...] (A.B., Maio, 2017).

Conforme nos indica os documentos considerados, o sr. A.B estava diretamente envolvido com esta disciplina militar a partir da qual a escola e a empresa ferroviária estavam organizadas – as instituições modernas, de um modo geral. A própria família, seguindo a perspectiva de Foucault (2003) seriam a extensão desses mecanismos de educação modernizantes que cuida não somente do corpo, mas

⁵⁶ As fotos pertencem ao acervo pessoal de Fany Moreira. Mas a organização a qual entramos em contato foi feita pelo professor Marcio Achtschin Santos. A partir disso queremos informar ao leitor que, conforme Kossoy (2001), qualquer interferência sobre uma fotografia ou um conjunto delas incorre na produção de um novo documento, isto é, uma nova criação. O mesmo vale para o esforço que estamos empreendendo.

captura o “espírito”. Nas residências passam a entrar os códigos morais, civis e médicos que darão forma à sociedade industrial nascente. Assim, nos é possível inferir que o fato do nosso entrevistado em questão pertencer a uma família de ferroviários, segundo nos conta o mesmo, proporcionou, por um lado, um lugar de prestígio na hierarquia social – considerando o conhecimento herdado, a garantia de estar empregado e educado, mesmo que para as necessidades básicas de sua infância em Ladainha, no futuro – e, por outro, o lança no mundo, retira-o de sua casa, de sua cidade natal para servir como mão de obra em uma dada empresa ferroviária.

Minha família ferroviária é oriunda de São João Del Rei, avô, tio e pai. Agora, meu pai, com a bahiminas, ele veio para trabalhar, de início, em Ponta de Areia, como chefe de oficina e depois em Ladainha. Onde trabalhou até aposentar em 1950 (A.B.; Maio, 2017).

Neste sentido, a sociabilidade do sr. A.B se deu no meio de homens mais velhos, muitos deles de lugares distantes, mas que haviam criado por Ladainha um sentimento de pertença e, dentro do grupo de funcionários de seu setor, um sentimento de classe perpassado, entretanto, por uma obrigação moral, de ordem, oriunda do convívio com militares ou em instituições de ética militar. Expressões como “revolução”, se referindo à ditadura de 1964, ou sua admiração no que se refere ao maquinista e o seu uniforme podem denotar a presença desta ética.

[...]. Mas o maquinista era o rei! Você já viu como o maquinista de uma estrada de ferro era? Parece um general, moço! Quepe, botão dourado aqui assim... Ou seja, as mulheres gostavam era disso. As mulheres nessa beirada de linha de Teófilo Otoni já conheciam o apito dos maquinistas. “Opa, já vem ele!”. Cada um tinha seu apito diferente (A.B.; Maio, 2017).

Quanto ao sentimento de pertença, a citação a seguir nos indica uma direção.

E fizeram esse clube dos ferroviários. Mas a bahiminas tinha um problema: os soldados, o militar, podiam entrar com a família dele, mas nós não aceitávamos fardados, porque a polícia lá éramos nós. Nós que mandávamos lá e cá, tanto em Ladainha como em Teófilo Otoni. Esse clube de ferroviário é o seguinte. Mandaram uns tenentes, sargentos e mais uns dois cabos entrar lá... “Ah, mas vocês não vão entrar não. Vai lá e tira sua roupa, traz sua família ou vem sozinho e se vire, mas de farda aqui você não entra não”. Moral da história: acho que morreram dois ou três lá, soldados. E quem matou, o diretor mandou lá pra aquelas roças da Bahia e ele morreu por lá. Se não morreu está lá até hoje. E ficou por isso mesmo. (A.B.; Maio, 2017).

São muitas as falas do sr. A.B que expressam o companheirismo e o orgulho de ser ferroviário. Ao desligar o gravador perguntei ao mesmo sobre uns boatos que havia escutado de que ele nascera dentro de um trem. Depois de alguns cálculos feitos rapidamente, sobre a idade de seus irmãos e os períodos de gravidez da sua mãe, ele me disse estar quase convicto desta história. Além disso, perguntamos a ele

se a relação entre os funcionários da Bahia e Minas, e destes com os funcionários, era boa, amigável:

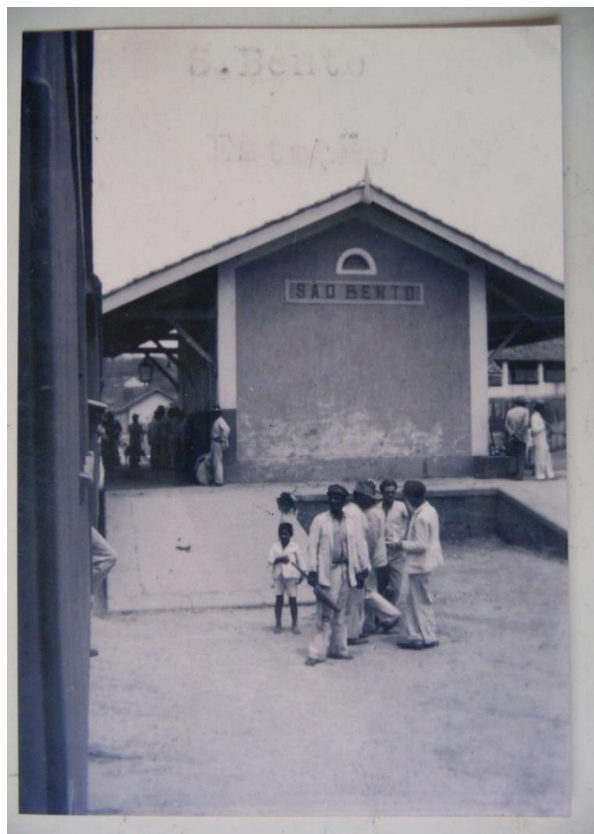
Não, só com os funcionários mesmo. Os superiores não. Os engenheiros eles, normalmente, não gostavam de vir aqui. Como também ninguém gosta de vir aqui, porque o transporte era difícil. (Incompreendido). Ninguém gosta de vir pra cá, como não gostava de vir na época, que era mais difícil.

Lembramos que a composição narrativa recupera gestos, modos de ser que no presente ganham força de identidade (BOSI, 2003). Assim, é possível dizer que essas memórias, que se condensam ao conversarmos com outros ferroviários que, entre outros assuntos, comentam sobre as confusões envolvendo eles e a polícia no clube de ferroviários ou ao visitar a ACFBM e identificar rapidamente a fotografia de um maquinista posando com seu quepe, nutre a memória coletiva que é sempre carregada de sentimentos desta espécie: de pertencer não só a uma cidade, mas uma região de influência da ferrovia e do ser ferroviário.

A respeito disso, A.B nos informa do privilégio que ele e os outros “bahiminas” possuíam ao frequentar o clube, os festejos regados a muita cachaça e boa música, etc., sempre vestidos muito bem, com “terno casimira aurora, linho irlandês”. A condição de ferroviário lhe permitia isso, se diferenciar dos demais desprovidos e se acercar dos fazendeiros e engenheiros em suas mansões – em contraposição com as casas simples dos seus. Se na maior parte de seus dias estavam sujos de graxa, se dobrando sobre as locomotivas, esperando-as no grande galpão, embarcando sem aviso prévio para outras estações ou trechos, quando podiam estavam limpos e dignamente postos diante daqueles que, de certa forma, os oprimiam.

A seguinte fotografia converge para isso que queremos demonstrar. Entretanto, ao invés de um indivíduo de posses, o ferroviário capturado na fotografia se diferencia de um negro vestido de calças e camisas rústicas, sem detalhes de cores ou costura.

Foto 11: Desembarque na Estação



Fonte: Acervo Fany Moreira

Foto 12: Desembarque na Estação



Fonte: Acervo Fany Moreira

Não sabemos se neste caso o fotógrafo estava preocupado com as questões sociais que margeavam a ferrovia, mas o enquadramento é bem oportuno. De qualquer modo, a foto representa um paradoxo em cada canto da imagem: no lado esquerdo, um ferroviário está de saída do vagão com os joelhos um pouco elevados e calças e chapéu que lembram o de um militar; no lado direito, um grupo de homens que suspeitamos serem pobres conversam, mas um outro, descalço e segurando um objeto não reconhecido nas mãos parece olhar diretamente para o ferroviário e sua vestimenta. Outros dois meninos o seguem no olhar, um deles segura a camiseta – sem botões? – e está igualmente descalço, reto; do outro só vemos os ombros estendidos e os braços caídos sobre o chapéu simples. Os personagens à direita da imagem poderiam ser carregadores de bagagem, ou só estariam observando o movimento. O mais importante, no entanto, é o que a foto pode representar no que se refere à desigualdade social e à sedução que as roupas, os sapatos poderiam provocar na população de um modo geral, sobretudo naqueles que não eram assalariados, e não possuíam renda fixa e, então, não podiam ostentar bens que hoje consideramos essenciais para viver nas cidades e frequentar espaços públicos.

Embora as questões relativas à precariedade das condições sociais e laborais estejam presentes na narrativa, não podemos desprezar a capacidade de reinvenção das pessoas nesses contextos. A oficina em Ladainha, por exemplo, por mais que fosse um lugar de exploração da mão de obra e não oferecesse a segurança que hoje consideramos satisfatória para o desempenho dos serviços ela pode ser considerada sob outro viés: ela instrumentalizava seus empregados de um saber que poucos na região possuíam, de modo que mesmo longe dali eles poderiam utilizá-lo e serem reconhecidos por isso. É com orgulho que o sr. A.B. relembra com frequência a qualidade dos funcionários de seu pai. Como ele mesmo nos relata, muitos homens chegavam na região e eram contratados por saberem jogar bola ou serem músicos⁵⁷ e com isso, recebiam a educação necessária para desempenhar um serviço de qualidade, enquanto industriais, em outra ferrovia. Aqui observamos, entre outras coisas, a vinculação entre o futebol e música com uma ética moderna industrial.

Tinha um funcionário, em Divinópolis, Atajiba José dos Santos – era um altão, nunca vi gostar de cinema daquele jeito. E ele era dia e noite cinema, era

⁵⁷ “Porque naquele tempo era o seguinte: dava preferência aos filhos de ferroviário e, segundo, aos que tinham qualquer habilidade, de futebol ou de música. Nós tínhamos duas bandas de música em Ladainha que ensinava o pessoal mesmo lá, a diretoria fornecia os instrumentos...Então, qualquer festividade que havia lá, a banda de música (incompreendido)” (A.B.; Maio, 2017)

superinteligente e nem sabia escrever direito. Mas o homem era “terrível” na eletricidade. Chegou lá, locomotiva elétrica canadense, grande. Ele trabalhou lá uns 2 meses. E os eletricitistas trabalhavam numa máquina três, quatro meses e não encontrava o defeito. Atajiba chegava lá e com 1, 2 horas tirava o defeito. “É um baiano que tem aí, é um baiano que tem aí”. E a fama dele foi correndo, foi crescendo. E ele simples, humilde, coitado. Aí sempre estava acontecendo isso. Aí chamaram uma turma de engenheiros de Divinópolis. “Ô senhor Atajiba, o senhor vai desculpar perguntar, mas a gente sabe que o senhor é uma pessoal humilde, sem muito estudo... O que o senhor faz pra tirar o defeito dessa locomotiva com essa facilidade, porque, nós ficamos meses e não conseguimos”. Aí ele falou: foi a mais pura cagada! (risos). Ele conhecia eletricidade, lá a gente conhecia, consertava rádio, carro... (A.B. Maio, 2017).

Nas falas do ferroviário A.B a Bahia e Minas ganha vida e conseqüentemente cumpre um destino. Sua fala, por vezes poética, é perpassada por uma visão mágica do mundo, ao conferir às coisas inanimadas qualidades próprias de seres especiais, capazes de vida e de morte, de se valer dos mínimos detalhes da grande viagem: “Ela saia de Ponta de Areia, do mar... Ela cumpriu o objetivo dela que era desenvolver a região” (A.B. Maio, 2017). Entretanto, como sabemos, ao definir um lugar possível de existência, onde humanos e máquinas podem conviver juntos, numa relação harmoniosa, demarca-se, por outro lado, o seu duplo: “Aqui não tinha nada; só tinha mato, índio e mais nada” (A.B. Maio, 2017).

As cidades que se formaram ao longo da ferrovia seguiram os ferroviários e seus habitantes desde a infância, momento em que a memória se forma com mais força e detalhes. Neste sentido, as sensações da viagem, de assistir ao desempenho ofegante da máquina de ferro passando veloz sobre o chão sem dormentes em vias quase sem curvas e de maneira frequente, se instaurava na vida das pessoas como coisa normal e comungava com elas a rotina estafante para o fim quase religioso de levar à região prazeres desfrutados em outros cantos e que chegavam ali pelo rádio, pelos migrantes, viajantes e ferroviários. Todos a bordo do trem.

Em Ladainha antigamente... Palavra cruzada, charada, todo mundo sabia. Nós conhecíamos o Rio de Janeiro todinho, sem ir lá, através do futebol: nós pegávamos rádio Tupi, Tamoio, Rádio Nacional e aquelas propagandas no meio, por exemplo, num jogo de futebol “Agência de Automóveis Colorado (incompreendido)”... E o cinema, que era legendado. Todo mundo aprendia a ler – menino de 2 anos já sabia a ler legendado (risos). Nosso vocabulário lá de menino a gente falava sem saber que era inglês, por exemplo, *buffet*...Aqueles artistas de cinema, os outros inventavam música com artista de cinema... E conhecia tudo através do cinema, e aprendia a ler.

Essas lembranças relativas à vida cultural da região foram narradas por grande parte das pessoas com quem conversamos em campo. São as festas que refazem no lugar os laços que a labuta, por vezes, rompe. Nelas, as pessoas se encontram sob

outros humores e com o objetivo de desfrutar coletivamente um bem público. O cinema, os bailes de música e as festas de natal, por exemplo, dão espaço para a caridade e a amizade entre a população.

A extinção da ferrovia representa igualmente a extinção de outras formas de convívio na grande região Bahia e Minas. A máquina não levaria mais os ferroviários para desembarcarem em um festejo qualquer numa cidade próxima; os músicos deixariam de lado o palco, os jogadores guardariam na gaveta a simbólica camisa, com desenhos que lembravam os dos clubes de futebol do Rio de Janeiro. “Você precisa de vê, moço, como era... Rolo, tudo lá jogado, cadeira levaram tudo e simhora...Vazio né!?” (A.B. Maio, 2017).

Foto 13: Registro fotográfico de uma partida de futebol em Queixada



Fonte: Acervo Fany Moreira

Escolhemos esta fotografia com o único objetivo de demonstrar a heterogeneidade dessas festas: por conter homens – pretos, brancos, mestiços, meninos, jovens, velhos – vestidos de modo diversos e duas mulheres, que emprestavam ao momento o ar de cerimônia, pois, uma de cada lado, seja com flores nas mãos ou bandeira, mas ambas de sandálias e vestidos bem elegantes para a ocasião. De fato, ela não se refere ao time de futebol que jogava nosso entrevistado, nem sabemos se ele chegou a jogar neste campo. Mas, ela pode nos dar a dimensão

do “vazio” que A.B. nos fala, se imaginarmos que, com o fim da ferrovia, essas mulheres e esses homens estariam longe daí, ou esquecidos.

De qualquer forma, na casa do sr. A.B. as flâmulas ilustram as paredes de seu escritório com outras fotografias. Da mesma forma, sua página pessoal na internet nos conta deste mundo que ele faz questão de manter vivo, pois, mais do que contar a história de uma ferrovia, recupera seu eu fragmentado.

3.3 A sedução pela maquinaria

Bosi (2003, p. 19) nos diz que “o presente, entregue às suas incertezas e voltado apenas para o futuro imediato, seria uma prisão”. Com isso, ela nos coloca diante da intensidade do próprio lembrar, algo que o nosso próximo entrevistado, o sr. G.F, que fora escriturário da Bahia e Minas, nos antecipa ao dizer que é muito emotivo e que costuma encher os olhos d’água ao falar sobre a ferrovia em questão. Certamente ele já refez muitas vezes esses caminhos da memória, buscando qualquer informação encoberta pela idade e pelos acontecimentos marcantes de sua vida.

Ao seu lado, enquanto conversávamos, estava presente alguns documentos de seus familiares, avô e pai, que haviam sido ferroviários. Ele representava, então, a terceira geração de empregados da Bahia e Minas, família de migrantes italianos que viera para a região da ferrovia para levar à cabo um dos mais significativos empreendimentos modernos. Além dos papeis, um quadro da barra de Ponta de Areia que o recorda das viagens para a casa da avó e do avô, que havia sido chefe de depósito no distrito de Caravelas.

Esta foto é a seguinte. Eu mandei ampliar. Isto aqui é lá na barra de Ponta de Areia. Aqui é alto mar. Aqui já é um canal que passa até Caravelas. Se chama Ponta de Areia justamente porque aqui... tudo que vinha da Europa tinha que entrar neste canal, para começar. Nem a Associação não sabe desta foto direito (G.F. Abril, 2017).

A partir desta passagem, não sabemos se, entre muitos fatores, é o mar que dava importância para a estrada ou se, junto a isso, a casa dos avós era igualmente importante. Sobre ela, ele nos conta sobre ocasiões de menino que viveu, já empregado – o fora aos dez anos e meio – da presente ferrovia. Do mar veio sua

família, grande parte das locomotivas que consegue se lembrar e as mercadorias de um modo geral. Percorreu desde novo as estradas de ferro, ainda hoje consegue se lembrar das estações, de Ponta de Areia a Araçuaí e faz questão de demonstrar. Da vida nas estradas, conserva a sensação de viajar⁵⁸ e as marcas de um “eu” socializado sempre em movimento, mesclando entre escritório, vagões e estações. A forma como calcula as distâncias, se recordando de estacas à margem das vias, nos remete a um olhar que se mantém presente nas paisagens que ainda consegue se recordar.

Aos nove anos perdera seu pai e, por isso, como nos revela, foi empregado na Bahia e Minas para ser arrimo de uma família de nove irmãos e cuja mãe estava bastante nova, com 32 ou 33 anos de idade. Da infância, se recorda das locomotivas que passavam em frente à sua casa e de brincar entre elas. A lembrança do pai que morrera no quarto da frente e das máquinas que passavam e manobravam em frente à sua casa lhe forneciam um destino implacável?

O trem passava aqui né!? Quando meu pai morreu eles me colocaram para ter uma renda pra ajudar a família. Eu morava aqui, meu pai morreu naquele quarto. Como eu falei, tinha meu avô, que era chefe do depósito em Ponta de Areia, meu pai e eu, que é a terceira geração. Eu tenho a impressão que a Bahia e Minas não tem – assim, não vou garantir – as três gerações (G.F. Abril, 2017).

E quanto ao orgulho de ser ferroviário, seria herança de família? Provavelmente, mas nos é possível considerar, inclusive, a sedução que as locomotivas provocavam na população de um modo geral. Em uma foto retirada da página pessoal na internet do sr. A.B podemos imaginar que espécie de sedução é essa que se conjuga com muitos outros fatores, que já procuramos demonstrar aqui, como o som, a marcação da rotina, o prestígio, etc..

⁵⁸ “A paixão que você tinha, por exemplo, de pegar o trem aqui. Saia cinco horas, mas a hora que chegava lá você não... (risos) dificilmente você chegava no horário, não cumpria. A Maria Fumaça né!? Se fosse a locomotiva a diesel você poderia chegar lá na hora. Mas antes não tinha condições de cumprir horário não” (G.F. Abril, 2017).

Foto 14: Significados produzidos sobre a locomotiva



Fonte: Facebook do Sr. A.B: <https://www.facebook.com/arysbure.batista>. Acessado em 01/01/2018

Na foto em questão, estão presentes não só os funcionários da oficina, mas outros personagens que acabam por emprestar ao objeto no centro da imagem uma importância muito maior do que simplesmente um meio de locomoção em massa. Funcionários da Bahia e Minas dividem espaço com mais duas mulheres, vestidas elegantemente e de maneira recatada, conforme os costumes do contexto em questão; outros personagens, pois estão vestidos de maneira diferente compõe a foto; o vapor da queima do combustível vegetal sai pela chaminé. Mas o que queremos colocar em relevo é o menino esquecido no canto direito inferior da foto, atrás do seu carrinho de rolimã: seu rosto não está em evidência, mas a sua concentração, e seu descanso no carro de brinquedo, sugerem um desejo qualquer, associado, obviamente, ao conjunto da imagem que conseguia ver e que o fotógrafo indica, porém, a partir de outro enquadramento. Outro menino, provavelmente companheiro do primeiro, olha para baixo, para o amontoado de ferro. A relação entre o fotógrafo e os meninos são, ao menos visivelmente, de esquecimento mútuo. Isso parece promover uma relativa liberdade para os meninos se concentrarem – ou desconcentrarem – como quiserem. O que o primeiro parece experimentar é o poder que a locomotiva representa, os laços de companheirismo da classe ferroviária e o entusiasmo das mulheres sobre ela.

É desta maneira que compreendemos a relação do sr. G.F. com as locomotivas, isto é, de um desejo que nasce na infância pela presença constante e completa da máquina e sua ideologia dispensada em sua vida. Hoje em dia, como nos conta, conversa com outros homens em um barzinho à margem da rodovia Rio-Bahia e compara a precariedade da mesma com a precariedade da ferrovia de sua época e parece entender que não há muita diferença entre as duas infraestruturas.

G.F. nos diz “Hoje eu fico vendo a Rio-Bahia, a carretas são maiores que os veículos da bahiminas”. Do bar, ele assiste as carretas passarem mais rapidamente e bem maiores do que as locomotivas que ressurgem como fantasmas em suas lembranças, “meu tempo”. Por maiores que sejam, entretanto, não substituem as estimadas locomotivas do nosso entrevistado.

Já no fim da conversa ele me revela uma vontade de escrever sobre as estações, as quais vivenciou de maneira muito densa. Às vezes seu ofício lhe obrigava a percorrer dias sobre a linha a fim de encontrar um funcionário desaparecido, seja por acidente ou por abandono. De qualquer forma, o que fica evidente em sua narrativa é a sensação de que saber desempenhar uma função em empreendimento da importância de uma estrada de ferro, considerando as carências da região por onde ela passava e a ideologia que irá justificar este esforço, lhe deu instrumentos para sobreviver às mudanças constantes deste novo mundo que, sob o signo da velocidade, imputava às relações sociais certa efemeridade que o companheirismo e a solidariedade buscavam evitar. Ao lembrar dos amigos mais velhos, que o aconselhava e indicava caminhos, ele parece evocar um período de sua vida marcado subitamente por muitas incertezas – a morte do pai e a responsabilidade precoce de assumir a família –, mas permeado por vínculos sociais fundamentados em um sentimento de comunidade. Sua melancolia, como a percebemos, vem da ausência de um patrimônio que justifique e comprove esta experiência compartilhada, isto é, do esquecimento forçado no qual os ferroviários bahiminas estão destinados. Não nos interessa nesta dissertação discutir sobre o patrimônio ferroviário, mas não podemos deixar de mencionar que sua ausência coloca à margem parte importante da história da região influenciada pela Bahia e Minas e do país, mas, sobretudo, inúmeras histórias de vida que vagam solitárias por entre memórias de família que vão se perdendo no curso de uma geração para outra por falta de material sólido que evidencie a interseção entre a história da formação das cidades do nordeste mineiro

e as vidas envolvidas neste processo. A própria música de Milton Nascimento e Fernando Brant, “Ponta de Areia”, coloca em relevo esta dimensão do olhar sobre a presente ferrovia, sobre os objetos, as pessoas e os sons que foram esquecidos com a extinção da estrada. Ao fazer isto, no entanto, ela se oferece como um motivo, como um grito no escuro, que ao se eternizar como canção “obriga” o lembrar e o recontar desta história.

5 Conclusões

A extinção da Estrada de Ferro Bahia e Minas provoca outra desestruturação na grande região de sua influência. A exploração das riquezas e o desenvolvimento socioeconômico se vêem comprometidos devido à ausência de um instrumento de locomoção e integração que durou pouco mais de 80 anos. Famílias inteiras são obrigadas a encarar o vazio que se instaura e a embarcar para outras localidades. Nas cidades, ficam os pais e outros parentes e amigos já velhos, as marcas de um empreendimento que não existe mais, senão como fantasmas. O silêncio a ser encarado é o do retrocesso – que ainda perdura. O único murmúrio vem das lamentações e das lembranças das mortes e sofrimentos em vão. Nenhum jornal ou instituição, (SANTOS, 2016), se manifestou sobre o fim da ferrovia. Qualquer resistência foi previamente desencorajada pelo medo instaurado pelo regime militar.

A seção “Reinventando os contornos do Lugar” poderia muito bem ser lida como perspectivas sobre a destruição. Isto porque a extinção do maquinário da Bahia e Minas significou o fim de uma era de empregabilidade; de valorização do ferroviário; de crescimento econômico das cidades, e das pessoas. Neste sentido, as imagens que sobressaem desse cenário lembram a fome, a miséria e o isolamento. Homens e máquinas expropriados.

Da mesma forma, o último capítulo representa não somente histórias de vida que se desenrolam em um contexto particular de industrialização. Mas escancaram a perversidade do projeto e as maneiras individuais e coletivas de suavizar a dura realidade ou mesmo de vencê-la, se pensarmos, por exemplo, no companheirismo que se desenvolve entre os ferroviários e nos percursos vividos por cada um de nossos entrevistados.

Diante das deficiências estruturais da ferrovia compreendemos o valor das memórias sobre o serviço custosamente desempenhado – as marcas estão nos corpos de alguns de nossos personagens: elas são marcadas de sal e sangue, de um empenho levado à cabo religiosamente a fim de desenvolver a região. Recordar da labuta, pensando na histórica exploração de nossa mão de obra, é reviver cada um dos sofrimentos acima mencionados, dos encontros e despedidas nas estações. Recordar sobre a Bahia e Minas é recontar uma história que começa do final, do

desenlace de uma ilusão moderna, de uma sensibilidade a ser conquistada e que ficou pelo caminho.

A história da Bahia e Minas, no entanto, não se refere somente a um conjunto de novas práticas e mercadorias modernas, mas principalmente à persistência de certos elementos culturais tradicionais historicamente negligenciados. Não podemos deixar de pensar o ferroviário como um elemento estranho para a região em um dado momento. Sua presença não só inaugura um momento de proliferação de novos papéis sociais, mas principalmente uma nova concepção de realidade que se impõe sobre outras pré-existentes. Desta forma, é possível considerar o ferroviário como parte integrante de uma cultura mestiça, que irá relacionar, não sem conflito, o tradicional e o moderno nos seus mais variados processos de socialização.

Entretanto, nossa perspectiva é de que essa síntese só foi possível porque essa nova classe social estava igualmente preta de outras racionalidades. Os negros de Helvécia que vão ocupar a “margem da linha” em Teófilo Otoni, por exemplo, carregam consigo, conforme Santos (2016), princípios cosmológicos nagô que os conectam com sua comunidade de origem (Sodré, 2017). Da mesma forma, vemos a persistência de uma ruralidade que funciona no sentido do estabelecimento de vínculos familiares, mesmo entre sujeitos muito diferentes entre si. Os nomes e sentimentos dispensados à locomotiva podem, inclusive, entrar nessas considerações, isto é, são aspectos preservados de um modo de ser que, longe de criar diferenciações, cria proximidades.

Assim, a perspectiva moderna inaugurada na região, principalmente pela presença da Estrada de Ferro Bahia e Minas, está inevitavelmente associada a uma continuidade, mais ou menos homogênea, de certos valores tradicionais. Esses podem ser encontrados na figura dos camponeses; das parteiras; de uma comunidade religiosa acostumada a penitências e devoções à seres sobrenaturais; na maneira de olhar o bairro, como comunidade afetiva; nas festas de natal e os sentimentos de união aí dispensados; ou mesmo em simples objetos, como as capas de vaqueiros. Vejamos:

“Fui para Araçuaí e meu pai tinha mania de ferroviário porque ele era muito conhecido ao longo da ferrovia e tinha muito convite para a estadia dele ser na casa de um amigo, de um ferroviário e ele nunca aceitava. ‘Você vai comigo para o dia que você tiver de viajar para uma cidade grande e você estiver em dificuldade você não vai sentir tanto e aí você vai saber dormir em qualquer lugar sem fazer nenhuma exigência’. Esse era o tratamento que ele

dava pra gente como pai. E nós dormimos na estação de Araçuaí. Aquelas caponas antigas que os vaqueiros usavam antigamente, grossona, estendeu lá" (GIFFONI, 2006, p. 270).

Esta citação pode ser considerada paradigmática para esta relação mestiça que estamos buscando demonstrar. Aqui, o novo é compreendido a partir da imagem que se constrói sobre a cidade grande: como um lugar onde o acesso aos meios é precário, não se distribui igualmente. O tradicional, por sua vez, é a permanência de um instrumento muito próprio ao vaqueiro, figura constantemente exposta ao relento e à falta do que comer, porém, em outro contexto. Além disso, ela pode revelar de onde vieram esses ferroviários, quais eram suas ocupações – ou a de seus pais, não sabemos – antes de serem empregados da Bahia e Minas. O importante neste ponto é, portanto, a continuidade de certas práticas e como elas sobrevivem em novos contextos.

Assim, a roupagem prometeica com que se veste a modernidade é confrontada, no presente estudo, à luz da sobrevivência desses costumes. Vimos que a própria consciência de classe nasce de uma perspectiva de pertencimento, de um vínculo estabelecido no curso da vida cotidiana: no sábado destinado à construção de moradias, na solidariedade entre as mulheres de ferroviários na criação dos filhos e manutenção dos lares, nos eventos e nas festas que contavam com a presença maciça de ferroviários, etc.

Sobre as festas, destacamos as brigas, muitas vezes mencionadas nas entrevistas, envolvendo policiais e ferroviários. Este conflito, que se dava por meio da força física e do uso de armas, pode significar a construção de uma sensibilidade de classe e a disputa sobre o sentido de um lugar. Os ferroviários, ao que parecem, estavam preocupados em estabelecer um lugar próprio, onde a ordem cotidiana estivesse invertida e eles, portanto, pudessem controlar. Este lugar próprio seria o clube de ferroviários, onde acontecia maior parte das festas, ou bailes. Desta forma, o que está em questão é a liberdade dos corpos e a libertação de uma moral pautada no militarismo.

No primeiro capítulo falamos que o saber médico instituído nesses lugares de modernização incipiente irá funcionar, às vezes, como contra modernidade. O mesmo se passa com a instituição militar que irá organizar e emprestar a qualidade de suas condutas e disciplinas à massa operária em formação. Em "Memórias do Cárcere" – publicado em 1953, mas que discorre sobre o confinamento de personagens históricos

e com certa preocupação social na década de 1930 – Graciliano Ramos constrói uma imagem sobre o caráter do exército de um modo geral, destacando em muitos momentos uma dualidade que os colocavam ora como modernos, ora como tradicionais – porém, em um sentido ambíguo.

Habituar-me cedo a considerar o exército uma inutilidade. Pior: uma organização maléfica. Lembrava-me dos conquistadores antigos, brutos, bandidos, associava-os aos generais modernos, bons homens, excelentes pais de família, em todo caso brutos e bandidos teóricos, mergulhados numa burocracia heroica e dispendiosa. Mais tarde, numa prefeitura da roça, percebera que os melhores trabalhadores, os mais capazes, tinham sido soldados – e aquele ninho de parasitas se revelara incongruente. Uma idéia preconcebida, rigorosa, esbarrava com a observação. Nada mais besta que as generalizações precipitadas (RAMOS, G. 2008, p. 62).

Como sabemos, Graciliano foi mantido preso com outras personalidades históricas que foram perseguidas pelo que representavam ou por suas obras, muitas de cunho social. Às vésperas da ditadura militar de 1964 vemos a perseguição de ferroviários da Bahia e Minas, que possuindo, geralmente, maior capital cultural que os demais – falavam muitas línguas e dominavam a leitura e a escrita, por exemplo – demonstravam capacidade de organização e engajamento em questões socioculturais que diziam respeito à qualidade de vida da classe ferroviária. Alguns destes indivíduos foram levados pelo exército e nunca mais se ouviram falar deles.

Também questionamos a frequente exploração do precário maquinário da Bahia e Minas sobre sua mão de obra. Para nós, esta prática possui heranças escravistas e não pode ser considerada moderna. Assim, podemos dizer que o desenvolvimento ocorrido na região de influência dessa ferrovia foi fruto de uma associação mestiça entre uma maquinaria da produção e da vigilância e a continuidade de um patriarcalismo que remonta às vidas de centenas de camponeses nas fazendas, como ocorre em Usina (2010). Mas, conforme nos foi passado pelas narrativas ouvidas e levando em conta a necessidade de abordarmos esta questão sobre a ótica da resistência, o desenvolvimento ocorrido na região só foi possível porque os funcionários Bahia e Minas, entendendo as carências da região, pactuaram com esta sensibilidade moderna de desenvolverem a si mesmos e genericamente sua comunidade. Assimilaram, então, o que Giddens (2012) denominou de caráter reflexivo da modernidade. Assim, buscamos compreender esses processos na perspectiva lançada por Silviano Santiago (2000) ao buscar compreender o lugar do discurso latino-americano a partir de uma analogia da experimentação, observada na obra de Lévi-Strauss “Tristes Trópicos” sobre os indígenas de Porto Rico que, mais

próximos das ciências naturais do que das ciências sociais, estavam interessados em provar a bíblia em seu sentido prático e, por isso, afogavam seus dominadores avaliando se posteriormente alcançariam a redenção.

Nossa concepção de modernidade passa, portanto, por uma posição crítica assumida diante de suas promessas de libertação do indivíduo contra a opressão de uma tradição, baseada no patriarcalismo, e contra as dificuldades diante da natureza. Mas se por um lado assistimos ao nascimento de cidades e a mecanização dos meios de subsistência, por outro, vimos a morte em massa de operários e a devastação da natureza.

A descontinuidade desses projetos, como a extinção da Bahia e Minas, leva ao esquecimento de milhares de histórias de vida e as injustiças historicamente cometidas contra negros e indígenas, principalmente. Mas esta tragédia possui outra face: a ferrovia extinta leva consigo uma série de vínculos criados, como entre o indivíduo e sua territorialidade, o indivíduo e seu bairro, o indivíduo e o maquinário, etc. antes de levar o próprio ferroviário ao esquecimento.

Porém, é em contextos como este que surge o colecionador e a vontade de narrar. O presente entregue às suas próprias condições seria uma prisão para o indivíduo, como diria Bosi (2003). É preciso estar continuamente reconstruindo um passado, renovando a forma de cultivá-lo.

É neste sentido que reconhecemos a importância das fotografias e das narrativas por nós utilizadas. Mais do que funcionar como objetos que acionam memórias e emoções, elas comprovam a existência de uma luta, coletiva e individual, de manterem vivas histórias construídas dentro das multiplicidades que oferecem a experiência humana em contextos igualmente diversos. Esses documentos retiram do esquecimento um mundo silenciado, muitas vezes, pela história oficial.

Através da associação entre fotografia, narrativas e literatura conseguimos construir interpretações possíveis sobre um período vivido por um dado grupo de pessoas. As primeiras colocam em destaque, em um cenário específico, as relações assumidas entre os indivíduos, estes e os objetos de sua época; contradições, sutis ou não, entre os personagens envolvidos no enquadramento pensado pelo fotógrafo; e uma história, geral, na qual a oralidade sintetiza. Da mesma forma, as narrativas consideradas à luz da literatura por nós utilizada, nos permite enxergar os processos

históricos preservando suas contradições e destacando uma estranheza ou costume que podem ser reveladores.

O colecionador e seus objetos, por exemplo, indicam a dimensão espiritual de algo que, para um observador desatento, pode parecer descartável. Esses devolvem às relações humanas uma significação que o mundo da mercadoria considera obsoleto, a saber: o valor de uso das coisas, o envolvimento do sujeito com o produto de sua criação. Os espólios da ferrovia, como o objeto do ferreiro que entrevistamos, representam, para ele, uma passagem de um mundo opressor dos valores para outro, que oprime pela desapropriação e exploração da mão de obra, mas que significa, entre outras coisas, a independência de um cultivo que se opera no nível individual.

E o que essa dissertação procurou fazer foi reunir os fios da memória preservando sua heterogeneidade. Para isso, conjugamos em nosso estudo um núcleo literário e a história oral enquanto instrumento sob um ponto de vista da sociologia da cultura. As obras literárias, as entrevistas, as fotografias e os Boletins do Pessoal constituem parte de nossa preocupação nesta escala microssociológica sobre o impacto da Estrada de Ferro Bahia e Minas na vida das pessoas.

Assim, oferecemos uma outra maneira de olhar sobre a Bahia e Minas. A preocupação desta dissertação foi pensar essas memórias coletadas por nós e outros pesquisadores no cruzamento entre os processos de formação de uma sociedade moderna repleta de contradições e continuidades de uma civilização pré-existente. Também buscamos associar a fala dos escritores considerados aos das pessoas ouvidas, deixando claro nossa posição de entender a construção da cultura na relação entre o culto e o popular. O que se desprende disso, a nosso ver, foi a persistência de uma linguagem poética, que vem de um mundo encantado e que se busca constantemente enterrar, e que geralmente permeia nossas tentativas de compreender as coisas sem delas afastar-nos.

É a partir de um esquecimento imposto pelo Estado e pela própria dinâmica da modernidade que a noção de patrimônio emerge – não com base no que foi reconhecido, mas nos silêncios acerca das escolhas não feitas pelos órgãos e pela sociedade. Isto ficou mais claro já no fim da pesquisa, quando percebemos que os personagens que hoje estão invisibilizados, mas que continuam pelas ruas contando suas memórias a quem interessar, podem ser considerados vítimas históricas de uma opressão fundamentada no racismo e no descaso – ou ódio – em relação ao pobre.

Os indivíduos que foram explorados ou sofreram as consequências da instalação e do funcionamento da Bahia e Minas compraram sua promessa de desenvolvimento da qual resta somente fantasmagorias. Grande parte deles eram negros saídos das plantações de café, de brancos e mestiços pobres ou imigrantes sem história e sem recursos. Diante da falta de um patrimônio constituído – pensado de maneira integrada e dinâmica – os equipamentos da ferrovia se constituem como ruínas silenciadas, mas que integram, no que diz respeito à paisagem, um paradoxo: projetos de modernização falidos que, aos poucos, vão sendo encobertos pela vegetação, decompondo-se. Os velhos ferroviários, igualmente silenciados, guardam, por sua vez, o patrimônio em sua dimensão de vida, isto é, em suas narrativas sobre o período em que eram funcionários da Bahia e Minas. Disto se desprende duas interpretações: em primeiro lugar que o patrimônio formalmente reconhecido poderia significar um instrumento de força para grupos marginalizados se situarem melhor no que se refere a sua posição nas relações de poder envolvendo a memória e o esquecimento; e outra sobre a potência dessas narrativas e da própria oralidade que conferem sentido a existência de uma coletividade e que opera, muitas vezes, sem suporte material organizado, senão o das fotografias e objetos de família ou particulares.

Por fim, destacamos a necessidade de promover ações no sentido de reunir, preservar e colocar à disposição da população interessada, essa memória sobre a Bahia e Minas, presente nos edifícios, nas fotografias, nas pessoas, etc. A constituição de um patrimônio material e imaterial no qual os próprios ferroviários – interessados em narrar suas histórias – e a cidade de um modo geral possa celebrar e reviver as lembranças sobre esta ferrovia poderia preencher o vazio produzido, deixado, pela expropriação do maquinário e dos vínculos estabelecidos neste contexto. Ou ao menos ofereceria um meio para que os sujeitos recuperem sua historicidade e o sentimento de pertencimento, evitando sua sujeição a outras memórias fomentadas pela história oficial.

Referências Bibliográficas

- ABREU, ÂNGELA L. **Ecos da memória em Helvécia-BA: histórias, griôs e performances**. 2014. 172p. Dissertação de mestrado. Ilhéus, BA: UESC, 2014.
- ALBUQUERQUE JR, Durval M. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 4ª ed. Recife: FJN; Ed. Massangana; São Paulo: Cortez, 2009. 340 p.
- ANDRADE, Carlos D. **Antologia Poética** (organizada pelo autor)/ Carlos Drummond de Andrade; prefácio Marco Lucchesi. – Rio de Janeiro: Record, 2010.
- ASSMANN, Aleida. **Espaços da recordação: formas e transformações da memória cultural**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011.
- BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: **Obras escolhidas I**. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2009.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar; a aventura da modernidade**. Trad. Carlos F. Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. 6º ed. São Paulo: Companhia das letras. 1988.
- BLASENHEIM, Peter L. – As Ferrovias de Minas Gerais no século XIX In: **lócus: Revista de História**, Juiz de Fora, vol 2, n.2 p.81-110.
- BORGES, Barsanufio. G. (2011). Dossiê ferrovias. **Revista UFG**, Ano XIII(11), 27–36.
- BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. 4 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BOSI, Ecléa. **O Tempo Vivo da Memória: Ensaios de Psicologia Social**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003
- CANCLINI, Nestor G. **Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 1, Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

CERTEAU, Michel; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A invenção do cotidiano: 2, morar, cozinhar**. Petrópolis: Artes de Fazer, 1996.

CHARTIER, Roger. Cultura popular: revisitando um conceito historiográfico. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 16, 1995, p. 179-192.

COUTO, Mia. **E se Obama fosse africano?** Lisboa: Caminho SA, 2009.

ELEUTÉRIO, Arys bure B. **Estrada de Ferro Bahia e Minas: Ferrovia do Adeus**. 2 ed. Teófilo Otoni: Artes Gráficas Modelo LTDA, 2016.

ELEUTÉRIO, Arys bure B. **90 anos de ladainha: 1918-2008**. 1 ed. Teófilo Otoni: Artes Gráficas Modelo, 2009.

FAORO, Raymundo. A questão nacional: a modernização. **Estudos Avançados**. São Paulo, v. 6, n. 14, p. 7-22, apr. 1992. ISSN 1806-9592. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/9563>>. Acesso em 1 de fevereiro de 2017.

FONSECA, Maria C. L. **O patrimônio em processo. Trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; Iphan, 1997.

FOUCAULT, Michael. **O Nascimento da Clínica**; tradução de Roberto Machado. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: nascimento da prisão**. Trad. Lúcia M. Ponde Vassalo. Petrópolis: Vozes, 1987.

FREYRE, Gilberto. **Casa grande e senzala**. Rio de Janeiro: José Olympio. 2005

FREUD, S. O mal estar na civilização. In: FREUD. **Obras Completas**, v. XXI. Rio de Janeiro: Imago, 1974.

GEERTZ, C. O Impacto do Conceito de Cultura sobre o Conceito de Homem, In: **A Interpretação das Culturas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1989.

GIDDENS, Anthony. A vida em uma sociedade pós-tradicional. In: **Modernização reflexiva**. São Paulo: Unesp, 2012, p. 89-166.

GIFFONI, José Marcello Salles. **Trilhos arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878 – 1966)**. 2006. 307p. Tese de doutorado. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

GILROY, Paul. **O Atlântico negro: modernidade e dupla consciência**. São Paulo: Ed. 34, 2001

GOFFMAN, Erving. **A representação do eu na vida cotidiana**. 10. ed. Petrópolis, (RJ): Vozes, 2002.

HAESBAERT, R.; BRUCE, G. **A desterritorialização na obra de Deleuze e Guattari**. *Geographia*, Niterói, v. 4, n. 7, 2002. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/74/72>. Acesso em 5 de junho de 2017.

HAESBAERT, Rogério. Território e desterritorialização em Deleuze e Guattari. In: **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória coletiva**. Trad. De Laurent Léon Schaffter. São Paulo, Vértice/Revista dos Tribunais, 1990. Tradução de: La mémoire collective.

HALL, Stuart. **A Identidade Cultural na Pós-Modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2004.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARDMAN, Francisco F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

HERNANDEZ CASTELLANOS, Donovan Adrián. La ciudad de las fantasmagorías: La modernidad urbana vista a través de sus sueños. **Andamios**, México, v. 11, n. 25, p. 243-271, agosto 2014
Disponível em: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632014000200011&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 8 março de 2017

HONNETH, Axel. Teoria crítica. In: GIDDENS, Anthony e TURNER, Jonathan (orgs.). **Teoria social hoje**. São Paulo: Editora da Unesp, 1999.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. 2. Ed. rev. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

KOSSOY, Boris. **Realidades e ficções na trama fotográfica**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1999.

LANNA, Ana L. D. **Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920**. *Varia hist.*, Belo Horizonte, v. 32, n. 59, p. 505-

545, Aug. 2016.

Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-87752016000200505&lng=en&nrm=iso>. Acesso 4 de abril de 2017.

LATOURE, Bruno. **Reagregando o Social: uma introdução à Teoria do Ator-Rede**. Trad. Gilson César Cardoso de Sousa. Salvador/Bauru: Edufba/Edusc, 2012, 399p.

LE GOFF, **História e Memória**. 5.ed. Campinas: UNICAMP, 2003

LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (Org.) **História: novos problemas**. Rio de Janeiro: Francisco Alves ed., 1976.

LIMA, Pablo. **A Máquina, Tração do Progresso/ Memórias da ferrovia no Oeste de Minas: entre o sertão e a civilização 1880-1930**. 2003. 202p. Dissertação de mestrado. Belo Horizonte: UFMG, 2003.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política. Vol. I (tomos 1 e 2)**, O processo de produção do capital. São Paulo: Nova Cultural, 1988. Capítulo I: A mercadoria (itens: 1. Os dois fatores da mercadoria; 2. Duplo caráter do trabalho representado nas mercadorias; 4. O caráter fetichista da mercadoria e seu segredo); Capítulo V: Processo de trabalho e processo de valorização; Capítulo XXI: Reprodução simples.

MARX, Karl.. **Grundrisse**. Introdução (pp. 37-64). São Paulo: Boitempo: 2011.

MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã (Feuerbach)**. São Paulo: Hucitec: 1977.

MAUAD, Ana M. Através da imagem: fotografia e história: interfaces. **Revista Tempo**, Niterói, UFF, Relume-Dumará, v.1, p. 73-98, 1996.

MAUAD, Ana M. **Na mira do olhar: um exercício de análise da fotografia nas revistas ilustradas cariocas, na primeira metade do século XX**. An. mus. paul., São Paulo, v. 13, n. 1, p. 133-174, Junho 2005. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142005000100005&lng=en&nrm=iso. Acessado em 1º de agosto de 2018.

MUNANGA, K. **Rediscutindo a mestiçagem no Brasil: identidade nacional versus identidade negra**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999.

NOVAIS, W. **Bahiminas: lugar de memória em Teófilo Otoni (1898-1966)**". 2007. 145p. Dissertação de mestrado. Vassouras: Universidade Severino Sombra, 2007.

ORTIZ, Renato. **A moderna tradição brasileira – cultura brasileira e indústria cultural**. São Paulo: Brasiliense. 1988.

Ramos, Graciliano. [1953]. **Memórias do cárcere**. 44. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

RÊGO, JOSÉ LINS. **Usina**. 20 ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 2010.

ROSA, João Guimarães. Soroco, sua mãe, sua filha. In: **Primeiras estórias**. 5. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

RÜDIGER, Francisco. **A tragédia da cultura na era da técnica: Georg Simmel**. Intexto, Porto Alegre, UFRGS, v. 1, n. 5, p. 1-12, janeiro/junho, 1999.

THOMPSON, Edward. P. Tempo, disciplina e luta de classes. In: **Costumes em Comum: estudos sobre cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro. A formação e o sentido do Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

SANTIAGO, Silviano. “O entre-lugar do discurso latino americano”. In: **Uma literatura nos trópicos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.

SANTOS, Márcio A. **Nas margens da linha : território negro e o lugar do branco na ocupação urbana na cidade de Teófilo Otoni em meados do séc . XX**, 5(1), 30–38. 2016.

SÁTYRO MAIA, Doralice. A modernidade chega às cidades bocas de sertão: ferrovia e energia elétrica nas cidades do interior do território brasileiro. In: **II SIMPÓSIO INTERNACIONAL ELETRIFICAÇÃO E MODERNIZAÇÃO SOCIAL**, 2015. SÃO PAULO. ATAS DO II SIMPÓSIO INTERNACIONAL - ELETRIFICAÇÃO E MODERNIZAÇÃO SOCIAL. Barcelona: Univesitat de Barcelona, 2015. v. 1. p. 1-16.

SEVCENKO, Nicolau. Meio ambiente, corpos e comunidades. In: _____. **A corrida para o século XXI**. São Paulo: Cia das Letras, 2001. p. 95-136.

SEVCENKO, Nicolau. “A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio”. In: Sevcenko, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil – volume 3**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SEVERINO, J. R. ; VOIGT, A. ; FERREIRA, C. ; WOLFF, C. S. ; KLUG, J. ; SALOMON, M. J. ; NIEBUHR, M. ; FROTSCHER, M. ; DALLABRIDA, N. ; CARESIA, R. . Um ensaio sobre o porto de Itajaí. In: Cristina Ferreira; Méri Froscher. (Org.). **Visões do Vale: perspectivas historiográficas recentes**. Blumenau: Nova Letra, 2000, v. , p. 209-217

SIMMEL, Georg. **As grandes cidades e a vida do espírito (1903)**. MANA 11(2):577-591, 2005.

SODRÉ, Muniz. Filosofia a toque de atabaques. In: **Pensamento Nagô** 1.ed. Petrópolis. Editora Vozes, 2017.

VEIGA, José, J. **A Máquina extraviada: contos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974

VELHO, Gilberto. Estilo de vida urbano e modernidade. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 16, 1995, p. 227-234. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/2006/1145>. Acessado em 1º de maio de 2018.

VENCOVSKY, Vitor P. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: uma análise do movimento de produtos agrícolas**, 2006. 150p. Dissertação de mestrado. Campinas, SP: Unicamp, 2006.

WAGNER, Roy. **A invenção da cultura**. São Paulo, Cosac Naify, 2010. 256 p.

WEBER, Max. **Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. São Paulo: Companhia das Letras. 2004.

WILLIAMS, Raymond. **Cultura e Sociedade**. São Paulo: Editora Nacional, 1969.

ZORZO, Francisco. A. **Ferrovia e Rede Urbana Na Bahia: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)**. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

ZUMTHOR, Paul. **Performance, recepção, leitura**. Tradução de Jerusa Pires Ferreira e Suely Fenerich. São Paulo: EDUC, 2000, 137 p.

DOCUMENTOS

Ministério da Viação e Obras Públicas – Estrada de Ferro Bahia e Minas. Boletim do Pessoal, n° 356, Teófilo Otoni, ano 11, 21 de Setembro de 1949.

Ministério da Viação e Obras Públicas – Estrada de Ferro Bahia e Minas. Boletim do Pessoal, n° 393, Teófilo Otoni, ano 12, 1° de Outubro de 1950.

Ministério da Viação e Obras Públicas – Estrada de Ferro Bahia e Minas. Boletim do Pessoal, n° 430, Teófilo Otoni, ano 13, 11 de Outubro de 1951.

Ministério da Viação e Obras Públicas – Estrada de Ferro Bahia e Minas. Boletim do Pessoal, n° 449, Teófilo Otoni, ano 14, 21 de Abril de 1952.

Ministério da Viação e Obras Públicas – Estrada de Ferro Bahia e Minas. Boletim do Pessoal, n° 453, Teófilo Otoni, ano 14, 1° de Junho de 1952.

ANEXO I

MEMÓRIAS DE HOMENS-MÁQUINA

Entrevista 1

NOME DO ENTREVISTADO: Arysbure Batista Eleutério.

FUNÇÃO NA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS: Mecânico de locomotivas à vapor

Naturalidade: São João Del Rei - MG

Data da Entrevista: Maio de 2017

Mattheus: Você pode falar pra gente, de inicio, o nome do senhor completo, só pra ficar registrado mesmo?

Arysbure B. Eleutério: Arysbure B. Eleutério

Mattheus: E qual a função que o senhor desempenhava na...

Arysbure B. Eleutério: Na bahiminas, minha função lá era mecânico de máquina a vapor.

Mattheus: Como era a rotina do senhor?

Arysbure B. Eleutério: Trabalhava todos os dias, não tinha sábado, não tinha domingo. Precisou, acidente de locomotiva, nós estávamos aí pra socorrer. Mas trabalhava das 7 horas às 11 horas na oficina geral, e de 12 horas às 17 horas, reparando locomotivas e vagões também.

Mattheus: Com quantos anos o senhor começou...

Arysbure B. Eleutério: 12 anos.

Mattheus: Explica pra gente...

Arysbure B. Eleutério: 12 anos, porque, a Estrada de Ferro Bahiminas tinha uma escola que era administrada pelo Senai. Então, os meninos de 10 a 14 anos estudavam na escola do Senai, onde tinha português, matemática, havia naquele tempo “tecnologia” e a parte prática também, que era a confecção de peças e ferramentas. Depois, a gente fazia estágio toda semana, um dia na oficina geral. Posteriormente era aproveitado como funcionário da bahiminas. Aqueles que

quisessem, os que não quisessem iam para Belo Horizonte ou outras cidades para praticar o que aprendeu na escola de Ladainha, que era muito boa, por sinal.

Mattheus: O senhor me disse que é natural de São João Del Rei?

Arysbure B. Eleutério: Não. Minha família ferroviária é oriunda de São João Del Rei, avô, tio e pai. Agora, meu pai, com a bahiminas, ele veio para trabalhar, de início, em Ponta de Areia, como chefe de oficina e depois em Ladainha. Onde trabalhou até aposentar em 1950.

Mattheus: Ah sim. E por que o senhor entrou na Bahia e Minas, porque o senhor quis trabalhar na Bahia e Minas?

Arysbure B. Eleutério: Não é que quis trabalhar. É que naquele tempo ninguém preocupava em fazer curso superior. A preocupação era curso técnico, era ser funcionário da bahiminas. Era difícil alguém fazer curso superior. Além de ser difícil de escola, faculdade era muito distante. E o que ganhava na bahiminas, o padrão de vida da bahiminas era bom.

Mattheus: E o seu pai entrou na bahiminas em que ano, o senhor se lembra?

Arysbure B. Eleutério: Ele veio para bahiminas em 1928.

Mattheus: E o senhor entrou...

Arysbure B. Eleutério: Eu entrei em 1954.

Mattheus: Como era a vida na época? O senhor residia em Ladainha, né!?

Arysbure B. Eleutério: Ladainha. Ali era bom demais, tinha tudo o que você precisava. Tinha a cooperativa que tinha de tudo, carne, tudo que você pensar você comprava, a roupa... Ninguém ia a festa, em batizado, de camisa ou desse jeito: era terno e gravata. "Terno casimira aurora, linho irlandês"... Entrava só desse jeito, qualquer festinha tem que ser desse jeito. Agora, os filhos saiam empregados, a alimentação era boa, escola, cultura muito bom, futebol ou basquete, cinema. Pra que você ia querer dinheiro? Não precisava dinheiro não. O ruim lá era que nascia mais homem que mulher (risos). Aí tinha que buscar em outro lugar.

Mattheus: O senhor falou do time de futebol. O time de futebol de Ladainha é de que ano?

Arysbure B. Eleutério: A primeira fotografia do time de bahiminas foi em 1930. Em 32 a gente disputou um campeonato aqui e foi campeão; em 33 disputamos o campeonato em Teófilo Otoni, campeão; 34, campeão; 35, campeão. Os documentos e as fotos estão aí.

Mattheus: E o senhor jogava em que posição?

Arysbure B. Eleutério: Nessa posição eu não tinha nem nascido ainda (risos).

Mattheus: O seu pai jogava?

Arysbure B. Eleutério: Não, meu pai não. Meu pai era o Manda-Chuva. Trazia jogador de futebol e músico pra Ladainha e dizia, está empregado.

Mattheus: Como assim? Ele ia

Arysbure B. Eleutério: Na época vinha muita gente de fora. Logo quando começou a bahiminas veio uma família de São João Del Rei, chamava Olegário Rodrigues, conhecia todos os funcionários daquela região... Então, já veio um bocado de gente com ele, parecia que era parente – ferroviário só casava com parente e (incompreendido). Então vinha Chevollet (?) do Rio de Janeiro, Jaguaré de São João Del Rei e por aí fora, de uma cidade do sul da Bahia, Belo Monte, de Salvador veio muita gente...Músico e jogador de futebol.

Mattheus: Aí o seu pai contratava eles, como é?

Arysbure B. Eleutério: Já chegava empregado.

Mattheus: Explica pra gente isso aí, por que?

Arysbure B. Eleutério: Porque naquele tempo era o seguinte: dava preferência aos filhos de ferroviário e, segundo, aos que tinham qualquer habilidade, de futebol ou de música. Nós tínhamos duas bandas de música em Ladainha que ensinava o pessoal mesmo lá, a diretoria fornecia os instrumentos... Então, qualquer festividade que havia lá, a banda de música (incompreendido).

Mattheus: E eles chegavam e ocupavam qual cargo, geralmente?

Arysbure B. Eleutério: Por exemplo, havia muito caldeireiro, ajustador, mecânico, carpinteiro, marceneiro, ferreiro. Todos empregados. E eram bons funcionários. Eram excelentes funcionários, habilidosos para trabalhar. Não era mais ou menos não. A nossa oficina lá era completa, acho que não tinha no Brasil uma como a nossa. Ela foi feita na época da guerra, porque, na segunda guerra mundial as invasões previstas eram através do mar – inclusive tem uma base aérea em Caravelas, não sei se você conhece lá. Então, “não vamos fazer a oficina aqui não”. Por que? Primeira coisa, nós tínhamos fabricado em Ladainha automóvel movido a gás, fazíamos qualquer tipo de arma... O maquinário era perfeito: plaina vertical, plaina horizontal, torneiro mecânico, fundição – porque o ferro e o carvão vinham de Santa Catarina –, forno de alta temperatura, pra derreter esses materiais todos...

Mattheus: Alguém mais da sua família trabalhou...

Arysbure B. Eleutério: Mais três irmãos. Todos os três jogavam bola.

Mattheus: E quais cargos eles desempenharam na...

Arysbure B. Eleutério: Os dois eram cargos administrativos. Um está com 96 anos e mora em Belo Horizonte. O outro era escriturário e faleceu, a família dele mora em Belo Horizonte. E outro era escriturário também, depois largou a ferrovia, foi trabalhar no banco, aposentou e mora no Rio de Janeiro.

Mattheus: E era comum subir de cargo na bahiminas?

Arysbure B. Eleutério: O cargo na estrada de ferro era difícil. Era mais tempo de serviço. Não tinha aqueles concursos para poder subir de cargo, nem nada não. Agora um caso interessante da bahiminas, o quadro da bahiminas era muito extenso, sabe!? Mas não tinha CPF! Então, tinha muito José Pereira de Souza, Manoel Benedito... Então diferenciava a pessoa: Manoel Pereira de Souza 1, Manoel Pereira de Souza 2, Manoel Pereira de Souza 3...

Mattheus: E isto ia nos livros?

Arysbure B. Eleutério: Tudo nos livros.

Mattheus: E eu reparei através outros ferroviários que eu entrevistei que no nome deles só tem um sobrenome. O senhor sabe me dizer o por quê? Por exemplo, Glair Farina, Amadeu Deolindo... Isto era comum?

Arysbure B. Eleutério: Não, não era não. “Farina” parece que veio de fora também. Era um excelente funcionário. Já veio, não sei se da Itália... Veio pra trabalhar na bahiminas, a família Farina. Então o pessoal já vinha com este nome. Agora os brasileiros mesmo já colocavam nome e sobrenome de mais pessoas.

Mattheus: Tinha muita gente de fora do país que trabalhava na Bahia e Minas?

Arysbure B. Eleutério: Tinha, no principio tinha. Todo mundo era de fora, porque ninguém sabia trabalhar na bahiminas. Depois, os filhos aprenderam a trabalhar. E um caso interessante era que saia um trem de passageiro ou trem de carga, vamos supor, pra Ponta de Areia, e tinha maquinista, foguista e ajudante de foguista. Alguns largavam o serviço no meio – “ó não vou mexer em nada, vou embora” – e abandonava. E tinha época que os diretores: “ó você quer trabalhar na bahiminas, entra aqui ó! Tá empregado!”Aí ficava empregado...Tudo lá de Helvécia, o pessoal mais forte, da cor escura era mais forte que os holandeses ou os brasileiros, mestiços, que não aguentavam esses serviços, de boca de caldeira... Você vê lá o Sr. Amadeu, que perdeu as vistas por causa das caldeiras, do calor né!? Não tinha segurança do trabalho naquela época, ele trabalhava descalço. Muitos trabalhavam descalços por relaxamento e outros porque calçar era muito difícil: botar uma bota no meio de uma graxa daquela da oficina... Não tinha os sapatos que têm hoje. Usava era tamanco, Os bahiminas gostavam muito de trabalhar com tamanco, porque fazia lá na oficina de couro, de madeira, e trabalhava de tamanco.

Mattheus: Por conta da graxa?

Arysbure B. Eleutério: Não, não era por causa da graxa. Não tinha era recurso: não é recurso financeiro não, era difícil comprar. Se você comprasse um sapato, o máximo que ele durava eram dois meses. Trabalhar na oficina cheia de graxa, sem segurança do trabalho...

Mattheus: Mas no geral, como era a vida dos funcionários? O senhor saberia dizer sobre as condições socioeconômicas dos funcionários?

Arysbure B. Eleutério: O ferroviário não preocupava em... Eles tinham a casa deles, inclusive muitos eram casas da bahiminas – moravam lá tranquilo; não tinha preocupação de estudar os filhos; alimentava muito bem... Você sabe que toda classe tem algumas exceções, então, uns iam pra cachaça, muita briga, não procurava serviço. Mas tinha a Associação com remédios de graça, assistência médica de graça, tudo organizado. E roupa, bem vestidos, sapatos para ir pra festa já tinham... Então a vida era tranquila: não preocupava com plano de saúde, com nada. Igual hoje, a situação de um funcionário você vê como é. Só os chefões lá que mandava os filhos pro Rio de Janeiro...

Mattheus: Tinha muita festa?

Arysbure B. Eleutério: Tinha. Ladainha, nossa senhora, era uma coisa... E tudo orquestra. Orquestra mesmo, não era essa “gritaiada” que tem hoje não. E banda de música, era natal, ano novo (?)... Era alvorada (?), noite de igreja (?). Tudo organizado. A bahiminas patrocinava tudo. Isto em Ladainha. Teófilo Otoni era menos, porque a cidade é maior e o povo era mais...

Mattheus: Aqui tinha um clube né!?

Arysbure B. Eleutério: Aqui era o clube dos ferroviários. E o que aconteceu...Naquele tempo não tinha batalhão aqui, e batalhão com os ferroviários aqui não batia bem. No dia que pegavam na zona – que era muito boa a zona daqui –, ferroviário frequentava muito – tinha qualquer atrito, um matava o outro.

Mattheus: Entre os ferroviários?

Arysbure B. Eleutério: Não. Polícia com ferroviários. Então já teve vários tiroteios aí na praça, onde morreu civil e soldado. E fizeram esse clube dos ferroviários. Mas a bahiminas tinha um problema: os soldados, o militar, podiam entrar com a família dele, mas nós não aceitávamos fardados, porque a polícia lá éramos nós. Nós que mandávamos lá e cá, tanto em Ladainha como em Teófilo Otoni. Esse clube de ferroviário é o seguinte. Mandaram uns tenentes, sargentos e mais uns dois cabos entrar lá... “Ah, mas vocês não vão entrar não. Vai lá e tira sua roupa, traz sua família ou vem sozinho e se vire, mas de farda aqui você não entra não”. Moral da história: acho que morreram dois ou três lá, soldados. E quem matou, o diretor mandou lá pra

aquelas roças da Bahia e ele morreu por lá. Se não morreu está lá até hoje. E ficou por isso mesmo.

Mattheus: Então os funcionários eram solidários uns com os outros? Inclusive com os superiores, ou havia...?

Arysbure B. Eleutério: Não, só com os funcionários mesmo. Os superiores não. Os engenheiros eles, normalmente, não gostavam de vir aqui. Como também ninguém gosta de vir aqui, porque o transporte era difícil. (Incompreendido). Ninguém gosta de vir pra cá, como não gostava de vir na época, quer era mais difícil.

Mattheus: E entre a família dos ferroviários, como era a relação? Entre as mulheres, por exemplo?

Arysbure B. Eleutério: Era bom demais. Tanto que as mulheres sabiam que os maridos delas traíam elas com umas outras, mas fingiam que não estava vendo nada e pronto, acabou.

Mattheus: Mas uma ajudava a outra...

Arysbure B. Eleutério: Ajudava (risos), com exceção. Tinha umas bravas que não ajudavam não. Mas o maquinista era o rei! Você já viu como o maquinista de uma estrada de ferro era? Parece um general, moço! Quepe, botão dourado aqui assim... Ou seja, as mulheres gostavam era disso. As mulheres nessa beirada de linha de Teófilo Otoni já conheciam o apito dos maquinistas. "Opa, já vem ele!". Cada um tinha seu apito diferente.

Mattheus: Isto o senhor fala da "Beira de linha"?

Arysbure B. Eleutério: Beira de Linha, no bairro Palmeiras ali. A maior parte morava na Beira de Linha.

Mattheus: Ali era mais o pessoal que vinha de Helvécia...

Arysbure B. Eleutério: Tinha uma parte que vinha da Bahia, mas era o pessoal da bahiminas mesmo.

Mattheus: E você já escutou essa expressão "os bahiminas"?

Arysbure B. Eleutério: “Os bahiminas” apareceram depois da Associação aqui. Mas antigamente ninguém falava bahiminas não.

Mattheus: Foi depois da Associação? E isso faz quantos anos?

Arysbure B. Eleutério: Foi. Ah, deve ter uns 10 ou 12 anos que criaram aquela Associação. Nasceu e não cresceu.

Mattheus: Mas então, antes disso, os ferroviários não se denominavam bahiminas?

Arysbure B. Eleutério: Não. Quando a gente foi embora daqui, eles nos chamavam de baiano. Mas o pessoal não gostava não, muitos brigavam. Não sei por quê.

Interrupção

Mattheus: Vocês (os ferroviários) moravam próximos geralmente?

Arysbure B. Eleutério: A maior parte morava no leito da linha, Palmeiras, na Rua que hoje chama Engenheiro Portela. E enveredando por aí afora, moravam na beira da ferrovia. Menos os engenheiros, que tinham suas mansões. Por isso eles falavam que os engenheiros construíam aquelas casas com material da bahiminas.

Mattheus: Eles construíam a casa com...

Arysbure B. Eleutério: É. Com material empregado... Era tudo assim.

Mattheus: E isto sem nenhum registro, por debaixo dos panos? Então havia corrupção na bahiminas?

Arysbure B. Eleutério: É. A corrupção que havia era essa. E outra coisa que eles falavam que era corrupção era lenha, o combustível vegetal da locomotiva a vapor. Os maquinistas, em conluio com alguns ferroviários, chefes de departamento e fazendeiro, por exemplo, tiravam 100 metros cúbicos de lenha e recebiam um vale de 150 pra depois trocar. Quer dizer, 50 a mais. Depois “ratiava” entre eles. Isto existia muito. Mas o resto não tinha nada pra roubar, a não ser pra construir as casas, essas coisas. E dizem que morria um ferroviário e não dava baixa no dinheiro, e ficava só recebendo, recebendo. Essas coisas, tudo fácil de ser corrigido. Se fosse por isso, hoje você teria que acabar com a Petrobrás, com o INSS e outras repartições que ganham milhões e mais milhões.

Mattheus: E você falou que morriam alguns ferroviários. Era comum haver acidente com morte?

Arysbure B. Eleutério: Pela situação da bahiminas, até que não tinha muitos acidentes. Eram poucos acidentes. Houve morte de maquinista lá para os lados da Bahia. Mas pelo estado, morria pouco. Não chegou a morrer muitos. Na oficina morreu um, em Ponta de Areia morreu outro. Mas não tinha segurança, a linha muito velha e já não suportava mais o transporte. Tanto que eles tentaram recuperar a bahiminas, vieram os engenheiros aqui, fizeram reuniões com fazendeiros e empresários, em 1964, e trouxeram quatro locomotivas a diesel. E fizeram a reunião pra dar um crédito da bahiminas e ver se melhorava a situação. Na época a despesa era bem maior que a receita. Muito funcionário... Mas eles começaram errado. Você vai construir uma casa e o que você tem que fazer primeiro? Alicerce. Eles fizeram o contrário: não construíram a linha, trouxeram uma locomotiva pesada e jogaram numa linha de 50,60 anos desgastada, sem dormentes, sem trilho, sem nada. Jogaram ali e rodavam 10, 20 quilômetros e caía. A mercadoria que era despachada ficava na estação esperando. Aí começaram errado, não tinha jeito. Tinha que arrumar os trilhos e depois colocar a locomotiva pra rodar. Esta locomotiva ia até Araçuaí e voltava. As locomotivas a vapor iam e voltavam no outro dia.

Mattheus: Eram quantas horas pra fazer de Ponta de Areia até Araçuaí?

Arysbure B. Eleutério: Normalmente não ia. Saía de Teófilo Otoni a Ponta de Areia e Teófilo Otoni a Araçuaí. Então, por exemplo, para ir pra Araçuaí você saía 6 ou 7 horas, não lembro bem. Chegava lá 4 ou 5 horas. No outro dia saía e era a mesma coisa. Daqui pra Ponta de Areia a mesma coisa. Pra cá, parava em Novo Cruzeiro, para o almoço. E Carlos Chagas pra lá. E a locomotiva a diesel ia e voltava no mesmo dia. Mas tinha esse problema, caía demais, porque, não tinha trilho, não tinha dormente...

Mattheus: Quem devia sofrer bastante, por conta desses acidentes, eram os garimpeiros né!?

Arysbure B. Eleutério: É. E nós. Nós acidentes eram nós que colocávamos a locomotiva. Tinha vez que eu ficava uma semana trabalhando. E não tinha esse negócio de pagar dinheiro. "Dá seu jeito lá!". A sorte nossa é que a gente trocava óleo

diesel por galinha naqueles fazendeiros, pra não morrer de fome. Teve vez que a gente comeu farinha de mandioca com pimenta. Primeiro que não tinha dinheiro. Chegava o pagamento dava três dias e ninguém tinha mais pagamento, tinha que esperar o próximo mês.

Mattheus: E atrasava os pagamentos?

Arysbure B. Eleutério: Costumava atrasar. O primeiro ano que eu trabalhei na bahiminas atrasou nove meses e eu recebi oito.

Mattheus: Mas como é que o senhor fazia?

Arysbure B. Eleutério: Eu não preocupava com dinheiro não, meu pai pagava tudo. Meu caso, mas havia outros. E a gente fazia muita coisa pra vender também, na oficina. Vendia na roça. Comprar uma dúzia de ovos era muito difícil, tudo tinha valor.

Mattheus: Na sua época o senhor já escutou alguma história sobre os trabalhadores que construíram a linha da Bahia e Minas?

Arysbure B. Eleutério: Olha, eu já ouvi história, já presenciei e se você for em Ladainha algum morador vai te mostrar. Lá tem um túnel, maior do que esses dois daqui. E na construção do túnel de lá, que foi feito todo à mão, eles colocavam dinamite pra estourar as pedras todinhas e numa dessas vezes uma dinamite ficou sem estourar e eles foram lá... Geralmente estoura, deixa passar um pouquinho e vai lá. Mas retardou o fogo, os caras foram lá e morreram todos os dois. Há pouco tempo eu vi as cruzeiras lá. Estão lá.

Mattheus: Devia morrer muita gente.

Arysbure B. Eleutério: Morreu muita gente. Lá em Ladainha, isso é o que meu pai contava, saiu um trole procurando pessoas mortas: mas de briga por causa de cachaça. Um, dois, outra hora não achava nenhum... Levava pra lá e enterrava. Não tinha nem parente. Na construção.

Mattheus: E havia bastante acidente de trabalho na Bahia e Minas? O senhor se lembra?

Arysbure B. Eleutério: Não. No meu tempo lá em ladainha foram 3 ou 4 acidentes. Aqui pra baixo também deve ter sido de 5 pra baixo.

Mattheus: O senhor se lembra de algum caso da Bahia e Minas que ficou na memória do senhor?

Arysbure B. Eleutério: Tem um caso desses de acidente. Eu estava trabalhando em uma repartição e tinha uma (palavra incompreendida) de ar grande. E tinha um vazamento. (incompreendido). O normal é ter uma válvula que quando atinja 150 libras, descarrega e para. Aí o que aconteceu: esse ferroviário todo dia reclamava para tampar o buraco e o pessoal não tampava. No dia que foram lá tampar o buraco a válvula estava travada e o que aconteceu: matou um e aleijou outro, ele e mais um outro.

Mattheus: E sobre a viagem, sobre a estrada, o que fica na cabeça do senhor até hoje? Sem ser sobre acidente.

Arysbure B. Eleutério: Nós viemos aqui em 1953 com uma locomotiva, 140, numa festa de centenário de Teófilo Otoni. Eu mais uns três ou quatro. O pessoal mais jovem que trabalhava na parte de mecânica na oficina tinha o costume de viajar no limpa-trilho da máquina. Olha pra você vê! Aí nós viemos aqui. Eu viajando no limpa-trilho da máquina, sentido Sucanga, escurecendo – uma hora dessas assim – e eu vi que a máquina pegou um menino. Na frente, pegou o menino e jogou numa ribanceira. Logo na frente estava a estação. Eu fui lá e o maquinista chamava “Ladares” (?). “ô Ladares, pegou uma criança lá, rapaz. Você não viu não? Você não parou!”. Aí ele disse: “Não, moço, eu vi. Mas não vamos falar nada não, pra não chamar polícia se não nós vamos sair é amanhã daqui. Faz de contas que não deu nada”. E eu fiquei com aquilo guardado na cabeça há muito tempo, matou a criança. E o que aconteceu, hoje – há uns cinco ou seis anos – esse rapaz, eu descobri ele: ficou surdo, mudo e não morreu. Está lá até hoje. E eu conto essa história... Os parentes dele sabem que aconteceu isso. Mas este é um fato que ficou muito tempo gravado...

Agora, acidente de locomotiva eu já tive um no limpa-trilho da máquina, de numeração 284. A gente fazia as experiências, arrumava a “amarra” (?), fazia a experiência da amarra – “ta boa!”. Aí a gente vinha e levava pra Teófilo Otoni. Incompreendido. “Aí está pronto, vamos levar”. Até na estação eu vinha no limpa-trilho da máquina. A sorte é que estava devagar, moço. Eu vi a máquina tombando, mas achei que eu estava dormindo e sonhando (risos) Eu vi ela tombando, e ela foi devagarzinho... Quando eu

percebi que não estava dormindo nem sonhando só pulei na frente dela e vi ela caindo... Queimou um bocado de gente mais não morreu não!

Mattheus: Queimou só um pouquinho né!?

Arysbure B. Eleutério: (Risos). Esses acidentes tiveram muito, porque a linha já não ajudava.

Mattheus: Mas fora esses acidentes como era a bahiminas de funcionamento?

Arysbure B. Eleutério: De funcionamento, pra você ter uma ideia, pra pegar o trem aqui em Teófilo Otoni para viajar pra Ladainha e pra essa região toda até Araçuaí, você tinha que dormir na estação pra poder pegar o trem. Era muita gente. Aquela praça da estação que você vê hoje era um terror: barraca pra todo lado, não tinha luz elétrica, era lamparina de querosene, gás... E você comprava de tudo, era peixe, era farofa, aquele povo ali. Não tinha tanto ladrão como hoje. O pessoal comprava cachaça à vontade esperando o trem. A bilheteria abria às 5 horas e aquilo era um terror pra entrar e achar lugar. Pra comprar aquela passagem era difícil demais, nossa senhora. Abarrotava aquilo de gente.

Mattheus: Ia muita gente em pé...

Arysbure B. Eleutério: Em pé, deitado, não sei quê mais...

Mattheus: Levava bicho, criança...

Arysbure B. Eleutério: O transporte dos passageiros predileto era pão de sal e maçã. Tinha que levar: pão de sal e maçã. Ficava aquele trem cheirando maçã e pão de sal (risos). E revista também.

Mattheus: A informação era praticamente pelo trem, né!?

Arysbure B. Eleutério: Só desse jeito.

Mattheus: E o senhor saberia contar sobre como foi a chegada da Bahia e Minas em Araçuaí?

Arysbure B. Eleutério: Em Ladainha, o primeiro trem, chegou em 1918. E já estava prevista a chegada do trem em 1918. Tinha um fazendeiro forte lá, que mandava em tudo, se chamava João Tavares (?). Então, o povo da roça veio todo, “cachaçada” –

para os lados de Ladainha tinha muita fábrica de cachaça. Diz que tinha um homem lá, e o maquinista na época se chama José Leal...Chegou com a máquina lá, apitando, “piiiii piinii”, o cavalo começou a pular e o homem descarregou a garrucha toda na máquina. Tem outro caso de um homem (incompreendido).

Mattheus: O primeiro cinema em Ladainha, o senhor disse que o primeiro filme foi mudo, né!? Quem trouxe o filme? E a reação do pessoal?

Arysbure B. Eleutério: Foi meu pai. Quem via, geralmente, já conhecia cinema. Os filhos que não conheciam. Era quase todo mundo parente, moço. As famílias que vieram de lá, de Soão João Del Rei, Lavras, Formigas, Ribeirão Vermelho, era quase todo mundo parente. E os filhos é que não conheciam.

Agora um caso interessante que eu ouvi contar de ferroviário é o seguinte: a lei era rígida, você precisa ver como era, moço. Já viu aquelas privadas que ficam no chão? Botavam um ferro assim pro sujeito não abaixar, ele tinha que fazer assim “ó”, porque se não um ferroviário entrava naquilo e ficava 2,3,4 horas lendo e fazendo palavra-cruzada.

Outro caso interessante que eu ouvi contar... Que a disciplina era rígida. A gente apanhava de escala de “coisa” pra aprender, moço, lá na oficina. Tinha uma escala de ferro, escala é uma régua e os mestres de oficina batiam na gente com escala, pra aprender. E entrava muito menino para aprender telegrafia e daí eles passavam a ser funcionário, mas não podia nem tocar num aparelho de telegrafia. Aí aconteceu que pra esses lados da Bahia, um maquinista e um aprendiz desses – que já era funcionário – chegaram lá e não tinham ordem... Se o chefe de estação desse o telégrafo para alguém, ele era suspenso – você vai ver os boletins que eu tenho aí, tudo marcando. Aí era os dois sozinhos e, de um colapso, morreu um chefe de trem... E como faz agora? E o rapaz sabia bem telegrafia. “O que eu vou fazer, o que eu vou fazer”? Aí ele teve uma ideia, mandou assim: “acabo de falecer, manda um substituto” e assinou (risos). Aí mandaram averiguar o que estava acontecendo: “acabo de falecer, manda um substituto”. Aí foi lá nas “chaves” (?) – onde é que entra o trem, desvia... E mandaram.

Mattheus: E o fim da Bahia e Minas

Arysbure B. Eleutério: (É uma fala muito cortada, atravessada de lembranças. Mas Arysbure dizia sobre o desconhecimento dos jovens sobre a Bahia e Minas) Agora os jovens que não conheceram a bahiminas, a pergunta mudou – Por que acabaram com a bahiminas? Essa é a pergunta né! Então, muitos historiadores falam o por quê. Uns falam o seguinte: que a bahiminas acabou porque dava prejuízo, segundo porque era uma ferrovia isolada, terceiro porque tinha muita corrupção. Agora a bahiminas é uma estrada de ferro, mas não foi feita pra ser isolada. Ela saía de Ponta de Areia, do mar... Ela cumpriu o objetivo dela que era desenvolver a região. Aqui não tinha nada. Só tinha mato, índio e mais nada. Até chegar em Teófilo Otoni, que se chamava Filadélfia. Onde a bahiminas passou, tantas cidades foram formadas. E o plano não era ficar em Teófilo Otoni e Araçuaí, era ir pra Montes Claros e Valadares. Não fizeram esse projeto, então não é justificável, não é por isso que ela era isolada. O quarto é que era um cabide de emprego. Quinto porque dava prejuízo, mas isso é fácil: se você quiser que outra empresa não dê prejuízo você precisa fazer, como eu falei, tem que arrumar “os trem”, arrumar as coisas. E não tinha (incompreendido) pra transportar, mas quem quer transportar com a bahiminas? Concorrer com a rodovia? A bahiminas, eu falei no livro, era o seguinte: ligava o vale do mucuri com o Jequitinhonha e com o mundo inteiro; a rodovia não, só com o estado aqui. Corrupção? Corrupção era fácil... Se for acabar com a previdência e com a Petrobrás, que tem corrupção. A bahiminas em vista disso o que é? Um pingo d’água. Cabide de emprego... Tinha o cabide de emprego, porque, quem mandava na região na época era Tristão da Cunha, com a família dele toda, Aécio Cunha velho – não tinha o Aécio novo. Eles olhavam muito a parte social da região, fizeram hospital aqui, a Associação, escola do Senai, alfabetização, duas usinas elétricas e o pessoal, os ferroviários, como eu falei, tinham todo o conforto. Estava precisando, empregava. Ninguém derrubava esses homens, não. Eles eram forte na política. Quando João Goulart ganhou a política, que era do PTB, tinha um deputado que se chamava (?) que eles fizeram: primeira coisa não tem que acabar com coisa nenhuma, manda aquele povo lá, porque, senão a gente não nós não ... É forte demais... Vale do Jequitinhonha, todo mundo, trazia gente de Ponta de Areia pra mandar votar nos homens aqui. E é desse jeito. Então mandaram acabar com aquele “trem”: “manda o deputado estadual que é (?), Santiago Dantas”... Mas no PTB naquele tempo todo mundo era comunista. Lá no (incompreendido) Você já ouviu falar no grupo dos 11?

Mattheus: Nunca ouvi, pode falar...

Arysbure B. Eleutério: É um grupo – não posso falar o PT hoje – era uma turma de revoltados, eles faziam greve, quebravam tudo. Então, grupo dos 11 começou a mandar na bahiminas. Com quem? Com o avô do Vinicius, naquela época, com Precioso, que era dos Correios. E tinha uma turma que fazia o que queria. Mudou toda a administração. (Incompreendido) Mas durou pouco, porque, veio o governo militar e o primeiro alvo foi a bahiminas, com esse negócio do grupo dos 11. Mas o grupo dos 11 era isso. Aí mandou pra cá, chegou policia com fuzil e metralhadora... Chegou naquela oficina e falou assim: “quem está dentro não sai, quem está fora não entra”. E já tinha a relação de uns (?). Vieram pra prender esses homens: Nestor Medina, Precioso, Tim Garrucha... E foi atrás desses homens, passou algema, levou pra Valadares e prender muita gente. Depois foi soltando de um a um, mas prendeu muita gente e de muita gente cortou a aposentadoria. E tomou conta da bahiminas o governo militar. Mandaram três engenheiros e daí foi, foi tentando recuperar a bahiminas e chegou nesse ponto onde está. Não tinha jeito, como eu já falei, porque, começaram do lado errado. Dr. Oscar Leite Pires chegou aí, fez tanta festa, tanta coisa para os empresários... Mas, na minha opinião, fizeram coisa errada: tinha que fazer primeiro o alicerce pra depois botar a locomotiva. Aí o que eles falaram: “ó, fica com essas porqueiras pra você aí, porque, nós vamos embora”. Com um mês você não via um parafuso. Ao contrário das outras estradas que foram extintas, que estão lá até hoje os trilhos, na bahiminas foi diferente: eles empreitaram uma turma de fora aí, pagando bem e: “ó, daqui até Araçuaí vocês têm 10 dias pra tirar tudo, tudo, tudo... 5 dias pra tudo”, e tiraram tudo botaram no caminhão e botaram pra lá, pra cortar. Ninguém falou nada, ninguém contestou. Cadê os políticos? Estão aí até hoje, não tem deputado não tem nada. Então, levaram a bahiminas...

Interrupção

Pegaram esse material da Bahiminas... Moço, eu tomava conta lá do cinema – a parte recreativa era eu, de teatro e tudo. Porque abandonou e eu pus para funcionar: comprei uma máquina 16 mm, filme um encima do outro, só filme bom... Ia para Belo Horizonte fazer o contrato de filme. E veio na comissão pra fazer inventário. “Ô o que você quer aí – naquele tempo, né?” E um da comissão que veio pra cá, presidindo a comissão para fazer o inventário, era meu parente. E eu falei “ah, filmes”, aqueles

comentários do Getúlio Vargas, da Segunda Guerra Mundial... Você precisa de vê, moço, como era... Rolo, tudo lá jogado, cadeira levaram tudo e simhora...Vazio né!? Aí, pegaram o funcionário e falaram Quem quer ir? Os que não quiseram podem ficar aí a disposição. Os coitados que ficaram aí passaram até fome na época. Nós fomos. Nós fomos e chegando lá fizemos a opção pra CLT. Ganhávamos pouco naquele tempo e então todo mundo passou a ganhar dinheiro... Foi bom demais, comprei carro, comprei casa, estudei... E os coitados que não fizeram a opção, pra ser o regime de CLT, ficaram lá e não sabiam nem quem mandava, nem onde era. Alguns foram pros Correios, outros pro Ministério do Trabalho, mas outros ficaram aí, sem saber. Hoje ganham 5 vezes mais do que nós. Eu aposentei com 10 salários e estou ganhando dois. E eles estão ganhando 5, 6 mil reais. E passava necessidade.

Interrupção

Ninguém acreditava que a bahiminas ia acabar, moço. Ninguém acreditava nisso não. Uma vez, eu estava lá já uns 4 anos. Chegou um pessoal daqui de Ladainha pra lá levando carne... Ladainha na época da bahiminas, você vai ver, as casas eram bem construídas. Eles compravam a casa por 300 reais, 250... Pegava a boca do forno – porque a boca do forno lá éramos nós que fazíamos de latão, bronze – vinha aqui e vendia por 400 e ficava com a casa... Ou abandonava a casa e ficou a casa lá. Mas o lugar que a bahiminas passou foi o mesmo que jogar uma bomba e destruir tudo, porque, desvalorizou tudo.

Em Ladainha antigamente... Palavra cruzada, charada, todo mundo sabia. Nós conhecíamos o Rio de Janeiro todinho, sem ir lá, através do futebol: nós pegávamos rádio Tupi, Tamoio, Rádio Nacional e aquelas propagandas no meio, por exemplo, num jogo de futebol “Agência de Automóveis Colorado (incompreendido)”... E o cinema, que era legendado. Todo mundo aprendia a ler – menino de 2 anos já sabia a ler legendado (risos). Nosso vocabulário lá de menino a gente falava sem saber que era inglês, por exemplo, *buffet*...Aqueles artistas de cinema, os outros inventavam música com artista de cinema... E conhecia tudo através do cinema, e aprendia a ler.

Matheus: E para o senhor, como foi a retirada dos trilhos?

Arysbure B. Eleutério: Primeiro que eu não acreditava. Eu fui um dos últimos que saiu também. Porque quando acabou a bahiminas, mandaram eu tomar conta da

usina hidrelétrica e fiquei trabalhando lá 1 ano e tanto. E depois eu escolhi ir embora pra Lavras, porque tinha uns parentes. Mas, rapaz, quando saia uma família de Ladainha – Nossa Senhora, eu não gosto nem de lembrar – era uma choradeira, parecia que morreu gente. E a jardineira, tem no livro também... Aí chamava no alto-falante da igreja, anunciava “adeus, não sei quê mais”... Moço, aquilo ali era uma tristeza danada, aquilo acaba o dia: o pessoal chorando quem ficava, e chorando quem ia... É... Era triste, rapaz, ver um pessoal sair de um lugar igual Ladainha, e os pais que ficavam, ficavam mais triste que a gente – Nossa Senhora. Eu, quando sai, tinha uns três cavalos, 10 cachorros... Deixar aquilo tudo... Quem é que vai olhar isso? E eu vim sozinho, deixei a mulher aí. Fiquei quatro meses lá em Lavras, pra buscar a mulher, porque, lá, ninguém queria alugar casa pra gente não. Nos chamavam de baianos. (Incompreendido) E foi morrendo gente lá para os lados da Bahia de desgosto. A gente ia nos enterros deles lá, moço, e enterrava era em uns carrinhos, como bicicleta. E precisava passar lá na Igreja, bem “morrada”, pra ir lá no cemitério. Aí eu falei: “ó, não vamos mexer com esse negócio de Igreja não, o cemitério é pra lá”. Botamos o homem nas costas e fomos. E era uma tristeza, rapaz...

Interrupção

Tinha um funcionário, em Divinópolis, Atajiba José dos Santos – era um altão, nunca vi gostar de cinema daquele jeito. E ele era dia e noite cinema, era super inteligente e nem sabia escrever direito. Mas o homem era “terrível” na eletricidade. Chegou lá, locomotiva elétrica canadense, grande. Ele trabalhou lá uns 2 meses. E os eletricitas trabalhavam numa máquina três, quatro meses e não encontrava o defeito. Atajiba chegava lá e com 1, 2 horas tirava o defeito. “É um baiano que tem aí, é um baiano que tem aí”. E a fama dele foi correndo, foi crescendo. E ele simples, humilde, coitado. Aí sempre estava acontecendo isso. Aí chamaram uma turma de engenheiros de Divinópolis. “Ô senhor Atajiba, o senhor vai desculpar perguntar, mas a gente sabe que o senhor é uma pessoal humilde, sem muito estudo... O que o senhor faz pra tirar o defeito dessa locomotiva com essa facilidade, porque, nós ficamos meses e não conseguimos”. Aí ele falou: foi a mais pura cagada! (risos). Ele conhecia eletricidade, lá a gente conhecia, consertava rádio, carro...

Interrupção

Fim da conversa

Entrevista 2

NOME DO ENTREVISTADO: A. D

FUNÇÃO NA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS: Ferreiro

NATURALIDADE: Helvécia-BA

DATA DA ENTREVISTA: Abril de 2017

Mattheus: O Sr. poderia nos dizer o seu nome completo, a cidade onde o Sr. nasceu e o que o senhor fazia na Bahia e Minas?

A.D.: Olha, primeiro eu nasci, eu sou filho de Helvécia. Eu nasci num comerciozinho, num povoado que chamava Helvécia. Helvécia passava a Estrada de Ferro Bahiminas, sabe!? A Estrada de Ferro Bahiminas começou de Ponta de Areia; de Ponta de Areia vinha Caravelas, de Caravelas vinha um lugar que chamava “catorze”, que é o campo de avião que aterrissa qualquer tamanho de avião. De lá vinha Juerana, de Juerana chegou naquele lugar que eu nasci, chamado Helvécia. De Helvécia vinha Posto da Mata, mas no meu tempo não chamava “Posto da Mata”, chamava 103. De 103 passava para Aymorézinho. Naquela época chamava 158. De 158 virou Arthur Castilho. É três nomes, três comerciozinhos... Aonde que o pai de Dr. Eder trabalhou muitos anos... Deixa eu ver se eu lembro... São três comércios... e Serra dos Aymorés. Aí vem Nanuque, né!? De nanuque vinha um comerciozinho pequeno que chamava... Tem um momento que a gente esquece um pouquinho, pera aí...Ah, aquele vai ficar. Eu deixei aquele comércio para trás, depois eu posso lembrar. Aí salta e vem pra Carlos Chaga. De Carlos Chaga vem...Ah, mais eu não vou contar não. Eu acho que não é isso que nós estamos querendo não. Porque se for pra lembrar que começou até chegar ao final é muita coisa. Mas é isso aí. Então nós viemos. Bom, vou contar a minha vida. Eu cheguei da Bahia, cheguei aqui, adoeci por uma doença chamada catapora. Ô gente, mas ôs meninos, meu caso se eu for contar é muito aprofundado, sabe!? Aí eu fui pra Ladainha, lá saí dessa catapora. Dessa catapora eu vim e comecei a trabalhar umas duas semanas fora da Bahiminas. Aí o meu médico (?). Tinha um colega que hoje é falecido, trabalhava com um moço que chamava Eleutério. Ele tinha uma oficina. Trabalhava na Bahia e Minas e trabalhava, tinha oficina por fora pra fazer, nós falávamos assim: fazer os biscates dele, porque não podia ser feito na Bahia Minas e fazia (não deu para escutar) ele era ferreiro. E

desse ferreiro eu comecei a trabalhar com ele de ajudante. Ele tava de licença, “licença prema”. De licença prema ele acabou a licença prema e me levou pra Bahiminas. Aí empreguei. Aí falou que era empregado da Bahiminas. Aí comecei a trabalhar de ferreiro, de ajudante de ferreiro. De ajudante de ferreiro eu fui praticando, trabalhando, com ferro quente, queimando a mão, fagulha de ferro todo canto e tal, tal. Fui me classificando, fiquei classificado como ferreiro, de fazer as peças dessas locomotivas que vinham de fora. (Não deu pra entender) Esse nosso, nós chamava aqui de depósito, para fazer a conservação das locomotivas pra viajar, vinha uma locomotiva de Ponta de Areia e vinha até Nanuque, aí ela parava. De Nanuque pegava outra, vinha até Teófilo Otoni. De Teófilo Otoni pegava uma outra e ia até Araçuaí. Essas locomotivas, viajando, perdia alguma peça, com o movimento perdia alguma peça. E essas peças quando chegava aqui já ficava uma turma na revista, pra revistar esta locomotiva que vinha para ela seguir a viagem noutro dia. E por aí. Foi a vida que eu levei. E aí, com o espaço do tempo veio este problema da saúde, a doença da vista, e fiquei encostado, e a licença, nós tirava a licença para tratamento de saúde. Aí foi dando licença, licença, licença. E eu trabalhei pouco, meninos, por causa do problema das vistas. Eu acho que eu já nasci com Glaucoma. Então, vim fazendo, operei demais... Vocês são novos e já ouviram falar num grande oculista que tínhamos aqui, falava-se em Minas que era chamado por Milton Rocha. Algum de vocês deve ter, ver a história dele. Diz que era o melhor oculista quase do mundo, sabe!? Era um sujeito alemão, “avultão”, tudo mais e tal. Me operou desta vista. Mas quando é trem assim que vem do sangue é só Deus e com muita (?). Agora tem o controle, que não deixa progredir. E aí eu vou levando a vida dessa forma.

Mattheus: Quantos anos o Sr. tinha quando foi ferreiro, quando começou a trabalhar na Bahia e Minas?

A.D.: 17 anos

Mattheus: Foi quando o senhor aprendeu o ofício de ferreiro? Ou isto foi antes

A.D.: Foi quando eu comecei a trabalhar. Ai foi quando eu comecei a aprender o ofício de ferreiro. 17 anos. Em 1953 eu servi o exército, fiz tiro de guerra aqui dentro de Teófilo Otoni. Vesti farda e tudo mais e tal. Ainda não tinha divulgado certo o meu problema da visão, sabe!? Aí foi indo, foi indo, a visão foi piorando. Ôs meninos, meu caso é até de graça. Nós tínhamos um médico naquela época, oculista, chamava Dr.

Dárcio de Almeida, parece. Eu fui fazer a consulta com ele, mas era tão novinho ainda. E eu fui fazer a consulta e ele me deu um “cado” de lombrigueiro. Eu não sei o que podia existir, não pediu exame nem nada, “ah não, este problema seu você toma um “cado” de lombrigueiro”. Um lombrigueiro redondinho, eu lembrava até o nome deste lombrigueiro há pouco tempo. Tomei um bocado deste lombrigueiro e fui, a vista e trabalhando, a vista continuando... Até, deus abençoou que chegou o Dr. Luiz (?). Aí que ele olhou e falou: “Sr. Amadeu o problema do Sr. é muito sério. O problema do Sr. é Glaucoma. Isto um problema sério”. Maior cegueira, que eles falavam que existia no mundo, é este problema de glaucoma. Depois fui tomando remédio, pingando colírio, não resolveu nada e ele falou: “Bom, nesse caso o Sr. tem que operar”. Aí tocou pra BH. Fui pra BH, fiz a primeira operação. Quando ele pediu pra me ver, e ele olhou: “Seu Amadeu a operação do Sr. não resolveu nada. Volta. Agora o Sr. vai procurar este médico, que é Dr. Nancy (ou Inacy?) Calixto. Era professor, naquela época, de glaucoma. Voltei, procurei o Dr. Aí ele me jogou no hospital São Geraldo em BH. Aí neste hospital eu fiz não sei quantas operações. Operei. Porque lá é faculdade. Fala faculdade de medicina, né!? Aí vinha, me olhava, tinha o estagiário, operava (Incompreendido). Operei umas 10 vezes. E a anestesia era aqui no pé do ouvido, ó! Ah meninos mas é isso aí. Foi a vida que eu fui levando desta forma. Quando eu comecei a tratar, a minha filha – esta que está aqui, que toma conta de mim – tava com três meses de nascida. Eu comecei a sentir. Ó, eu não posso contar minha vida toda a vocês, porque é muito prolongada, sabe!? Me desculpe falar esta palavra, “prolongada”, que eu não sei se é certo não, viu!? Porque quando a gente entrou na Bahiminas tinha um tal que eles falava que era provisório. Provisório é uma coisa que está trabalhando (incompreensível). E o que não era bom funcionário, mandava ele embora. Então eu fui bom funcionário e fui classificado. Aí me classificou como CLT. Dessa classificação, eu recebi um dinheiro bom, e o que que faz? Eu vou pra Lapa do Senhor Bom Jesus. Eu fui com uma turma de companheiros da Bahiminas. Quando chegou lá eles tentaram me mostrar “olha lá, uma luz lá” e eu nada de ver. Entramos numa gruta lá e todo mundo falando e eu: “mas gente, eu estou com problema da visão”. Eu já tinha feito essa consulta que eu falei com vocês com o Dr. Dárcio, que me deu comprimido. Mas aí minha vista não está boa não! Porque fulano tá falando aquilo e eu não tô vendo! Aí nós viemos embora. Aí falei com meu encarregado, que nós tava lá, mas tinham os mestres que ensinavam a gente, que mandava na gente, na pessoa. Aí falei com ele, chamava Benvindo Leite: Ô Benvindo, eu tô com problema

sim, eu tô com problema na visão, você vai me dar uma licença aí que eu vou ao médico. Foi ai que o Dr Luiz (?) descobriu o problema na minha visão. Mas é isso meus meninos.

Mattheus: Foi em que ano, que o Sr. foi pra Bom Jesus da Lapa?

A.D.: Deixa eu lembrar, rapaz. 1961.

Mattheus: O senhor disse que foi com os seus amigos “bahiminas”. Os “bahiminas” eram companheiros, eram unidos?

A.D.: Eram, muito unidos. Naquela época os bahiminas eram unidos, viu!? Às vezes você queria fazer um barracãozinho, quando dava dia de sábado que a gente trabalhava até meio dia, sábado e domingo, ai juntava toda esta turma dos bahiminas, porque a Bahiminas tinha muita classe. Minha classe era ferreiro, tinha pedreiro, tinha carpinteiro, marceneiro, mecânico de carro. Tudo nós tínhamos na Bahiminas. E eu trabalhava na ferraria, de ferreiro. E tinha o ajustador, que vinha ajustar as locomotivas, como eu acabei de falar pra você, para tocar a viagem, seguir a viagem. Ela chegava de um lugar e tinha que fazer a vistoria para fazer a viagem.

Mattheus: Tinha outro lugar que o senhor se encontrava aqui com os bahiminas, vocês saiam pra festa...

A.D.: Bom, nós tínhamos um clube - este clube é sério viu!? -, e o clube chamava “Clube de Ferroviário”. Aí todo sábado assim juntava os ferroviários e iam dançar nesses clubes. E você sabe que quando fala que é festa cada um tem uma posição, quer ser melhor do que o outro. Nós tínhamos um ferroviário que ingressou no meio policial. Chamava Paulo A.(?). E ele era metido a investigador e detetive e tudo o mais, e começou a levar os policiais lá no clube. Ô rapaz, o pessoal começou a brigar nesse clube. Aquele dia graças a Deus eu não estava. E bala daqui, bala dali e matou um policial. Rapaz, foi um problema difícil. Correu gente pra todo canto. Desta tudo só tem um que ainda é vivo, chama “Tim” Garrucha. Mora lá na antiga – como nós falávamos, Vila Verônica – hoje é João XXIII. Lá nesse fundão que ele mora, aonde tem uma grande oficina do Padre Giovani. Ele mora pra esse lado. Aí, rapaz, mataram um e fechou o clube. E nunca mais abriu.

Mattheus: E entre os familiares dos bahiminas também tinha essa união? Entre as mulheres...

A.D.: Bom, aí você me enrrasou um pouco. Porque as mulheres... Bom, é porque antigamente as mulheres eram muito unidas com as outras. E bahiminas era muito perdido, né!? (Intromissão) Então os bahiminas eram mulherengos, gostavam de mulher. Difícil um bahiminas – desculpa de eu falar – que não tinham duas ou três mulheres. Esses que era condutor (incompreensível)... Tinha chefe de trem, bagageiro e guarda freio. Guarda freio é aquele que chegava com o trem de carga pra embarcar e desembarcar de cada estação. Vamos falar ponto de parada que é melhor. Cada ponto de parada do trem tinha que descarregar, tinha que carregar alguma mercadoria, porque tudo era transportado pela Bahiminas. Vinha transporte de Ponta de Areia à Araçuaí. Não tinha outro transporte, era da Bahiminas. Então trazia trem, vinha trem e vinha pelo navio. Muita coisa chegava pelo navio, viu!? De Ponta de Areia até aqui vinha de navio. E daqui pra lá embarcava no navio. O nosso (incompreendido) que acabou a situação de nossa Bahiminas, porque nós, naquela época, era só madeira.

Mattheus: De Nanuque né!?

A.D.: De Nanuque até Ponta de Areia era só madeira. E nós tínhamos uma serraria aqui. Ah, lembrei o nome do comércio que eu queria falar: “Mairinque” Então tinha uma serraria que serrava madeira e embarcava na Bahiminas, levava para o porto lá em Ponta de Areia. Lá descarregava. E é isso aí meus filhos...

Mattheus: E a vida aqui no bairro... O senhor sempre morou aqui? Como era a vida aqui no bairro?

A.D.: Toda vida. A vida aqui do bairro era péssima. Aonde vocês pararam o carro era o leito da Bahiminas. A cada bahiminas naquela época o diretor nos deu direito de 15 metros. E nesses 15 metros cada um fazia seu barracão. Mas era uma casinha simples, mas simples mesmo. Porque se a Bahiminas resolvia aproveitar ou abrir um leito oi coisa qualquer, indenizava só a casinha de cima, o chão era deles. Então, era o caso: cada um ia fazer seus barracões. Você vê de lá da rodoviária até na turma – eu vou falar turma, porque hoje eu não sei como é mais que se chama – na turma 38 era só casa de “bahiminas”. Esse leito era leito da Bahiminas. Então cada um fazia.

Ah, se eu falar pra vocês... era uma coisinha de nada mesmo viu: um barracão dois cômodos, de qualquer maneira.

Mattheus: O sr. tinha muita dificuldade com a visão Sr. Amadeu. Como era a rotina do Senhor?

A.D.: Rapaz, no início que eu comecei a sofrer tinha muita dificuldade, porque nós tínhamos umas barras de ferro para fazer aquelas molas espirais. A gente dava um centrozinho com “poção” (?) – chamava “poção” (?) –, e depois botava ela no fogo. Ela esquentava pra você bater e fazer o bico. Aí vinha outro e ia “sentando” encima. E isso eu tinha muita dificuldade, por causa da visão. (Incompreensível) Eu vinha com o problema da visão, chegava e pegava aquela barra pra botar o ferrolho encima, pra outro chegar e bater a marreta, pra fazer o bicozinho, pra outro chegar e sentar encima pra não correr. Aí vinha, temperava, era aço, e temperava ela e vinha outro encaixava encima e aí ela não saia. Só quebrava, mas não saia, porque ela estava encaixada. E isso pra mim dava uma grande dificuldade. Mas eu trabalhei pouco. Mas quando começou a afetar mesmo, o problema de visão, eu comecei a entrar de licença. Tinha a licença de artigo 104 – tinham vários nomes de licença. A visão e o coração era – que eles falavam – que era aposentado integral. (Interrupção)

A.D.: Olha, eu vou mostrar uma coisa que eu achei na Bahia, que é do tempo meu da Bahia. Eu achei muito interessante. (Interrupção). Eu achei muito interessante. (“Ita” pegou a cesta) Isto aqui é pra mostrar o quê que era a luta das mulheres há uns anos, há muitos anos atrás: rapaz, enchia isso na cabeça, juntava dois e botava na cabeça: pra carregar mandioca, carregar várias coisas, produtos, enchia de produtos da roça pra trazer pra cozinha, chamava cozinha de farinha. Botava na cabeça. Então, eu achei interessante. Isso eu queria botar lá na nossa associação, para as mulheres verem o que era as coisas há muitos anos atrás, muitos anos mesmo. Então eu mandei fazer este cesto. Eu mandei fazer. E eu paguei pra fazer. Eu falei: quando a Associação tiver dinheiro, a Associação me paga. Porque isso é pra ficar lá viu!?

(Interrupção)

Mattheus: S.r A. D., conta pra gente como era sua relação com os outros funcionários da Bahia e Minas...

A.D.: Rapaz, era um coleguismo. Tinha muito colega mesmo, viu!? Tinha muita... Cê sabe, no meio de muitos – que eram mil e tantas pessoas, mil e tantos funcionários da “bahiminas” – um era um pouco diferente do outro, porque ser humano a gente sabe como é: nunca é igual. Está aí ele mexendo com Associação (risos) e encontra muita coisa desigual: um quer uma coisa, o outro outra coisa... Mas cada classe de funcionários tinha sua união: os pedreiros que faziam as casas e essas coisas tinha a coligação deles com eles. O meu já era diferente, que era ferraria, mexia com ferro. Já não tinha muita ligação com eles. Mas quando ajuntava tudo junto, sempre tinha união. Só lá no ferroviário uma vez, que é nosso clube que eu dançava, tinham uns homens, uns bagunceiros, uns açougueiros fazendo bagunça e eu fui agir e achei foi meus companheiros ferroviários contra mim. Porque eu estava pagando cerveja pra eles e essas coisas, tava quebrando (incompreendido) aí eu falei: o senhor me respeite que aqui tem homem. Bati a mão numa faca, que eu ia fazer assim na bunda de um né!? Mas, rapaz, quando eu vi foi uma (risos)... Foram três companheiros, cada um com uma faca, na minha frente. Aí eu falei: ah, é assim? E saí fora...Depois mataram um lá no ferroviário.

Mattheus: Sr. A. D, tinha muito violeiro aqui na região?

A.D.: Tinha. Mas aqui era pouco. Aqui só tinha um moço que chamava Abílio, tocava banjo. (Interrupção). Seis cordinhas. E esse homem batia um banjo. Mas era bem pouco. Tinha um outro que chamava Zé Amaral.

Mattheus: Senhor Amadeu, hoje quando o senhor escuta falar em “Bahiminas” o que o senhor sente?

A.D.: Ô rapaz, eu sinto muita saudade. Agora, a saudosa minha mulher, a mãe das minhas filhas falava que podia ter acabado há mais tempo, porque os bahiminas eram muito levados, né!? (risos) Mas eu tenho muita saudade da Bahiminas, cê tá doido!? Acho que todo ferroviário tem saudade da Bahiminas

(Interrupção)

Mattheus: Senhor A. D, o senhor poderia só dizer o seu nome completo pra gente?

A.D.: A.D

Mattheus: Muito obrigado!

A.D.: Estou às ordens de vocês. É uma pena que eu não sei. Eu não posso expressar tudo. Porque a Bahiminas é muito grande, a história dela é muito grande. A gente não tem como expressar muito bem o que é que foi. Isso é coisa que a gente vai lembrando de pouco a pouco.

Mattheus: Tem algum caso que o senhor queira contar pra gente?

A.D.: O único caso que eu posso contar da nossa Bahiminas, que eu tenho sentimento até hoje, que quando – acho que nenhum [de vocês] era nascido – nós tínhamos um governo, um presidente que queria consertar uma parte do Brasil. Se chamava Jânio Quadros. Esse Jânio Quadros, nós tínhamos a Bahiminas rodando... Esse negócio que cês veem falar hoje – a minha língua vocês sabem – de roubo essas coisas, isso é de muitos anos, meus filhos. Então, a “bahimina” aqui não nos dava renda nenhuma. E tinha tanto transporte, de madeira... Mas os mais inteligentes (incompreendido) comiam tudo, desaparecia. E não só ela, não só a “bahimina”, várias outras cidades que passava estrada de ferro né!? Falava que era do governo. Que todo mundo falava: “A isso é do governo, vamos lançar mão; isso aí é do governo, o governo pode, vamos lançar mão nisso aqui”. Então, teve as eleições. O Jânio Quadros ganhou a presidência. Chamava o homem da vassoura. Ele veio pra consertar ou varrer esses que não davam certo, ele varria, mandava sair. Todas estradas que não davam renda nenhuma, aí começou. Aqui na nossa estrada ele mandou um diretor que chamava Doutor Oscar Leite Pires. Esse homem chegou aqui, rapaz, começou a botar a ordem dele em todo mundo, e fiscalização e essas coisas. A “bahimina” começou a dar renda, começou a subir a renda da “bahimina”. E o quê que faz? (Incompreendido). Veio uma comissão. Aí que eles falam de Doutor Aécio Cunha. Que o Dr. Aécio Cunha era o deputado dessa região àquela época. Aí teve um problema que Jânio Quadro viu que não ia do jeito que ele estava querendo e o que ele fez? Ó, fica com suas presidência pra lá e caiu fora. Largou a presidência pra lá. Aí vieram três ministros tomar conta da nação. Inclusive foram esses três ministros que assinaram minha aposentadoria. E aí que veio, destino, que acabou a nossa “bahimina”. Primeiro Jânio Quadros mandou diretor pra consertar a “bahimina”. E não teve condição de consertar a “bahimina”, porque, os políticos não deixaram... Aquela época foi pra acabar com todo ramal. A nossa “bahimina” não era ramal. Tinha o nome de ramal, porque de Ponta de Areia a

Caravelas, tinha um ramal. Saia funcionário de Ponta de Areia e ia trabalhar em Caravelas. E tinha uma locomotivazinha que fazia esse ramal carregando gente de lá pra cá. Vinha de manhã cedo, 7h, levava pra Ponta de Areia. E quando dava meio dia trazia, vinha almoçar. Uma hora voltava. Então, era ramal. Era pra acabar com todo ramal e ele incluiu nossa “bahimina” pra acabar como ramal. Aí acabou. Entrou os ministros lá, assinaram instruindo que acabou nossa “bahimina”, porque ela não era pra ser ramal. Era uma estrada que servia muito estado, que era Bahia, Minas e um pedaço do Espírito Santo. Então é isso meninos.

Mattheus: Muito obrigado Sr. Amadeu.

Após uma conversa com a câmera e o gravador desligados, pedi ao Sr. A. D. para voltar a gravar algumas informações que ele me passava enquanto conversávamos. Ele consentiu.

A.D.: Julio Costa era filho de Henrique Costa.

Mattheus: Henrique Costa maquinista?

A.D.: Maquinista. Aí um foi puxando o outro. O Júlio Costa trabalhou...Primeiro tínhamos foguista – foguista era pra jogar lenha dentro da fornalha – e aí trabalhava, trabalhava, aprendendo, fazendo manobra com a máquina e daí a pouco estava puxando a máquina. E meu avô, Henrique Costa formou o Julio Costa que era foguista e passou para maquinista.

A.D.: Tinha que trabalhar muito tempo. Depois de um passava para outro. No meu caso, eu fui ajudante de ferreiro e depois passei a ser ferreiro.

Mattheus: E seu avô que tem aquele caso: coreu, coreu...

A.D.: “Coreu” coreu” é. O relógio dele parou. Correu, correu, marca, marca... Quando ele chegou lá na estação e o relógio era oito horas. Ele “coreu”, coreu”, “coreu”... oito horas! Porque esses daqui já tinham o pronunciamento de nagô mesmo, né!? Meu avô era pai de Julio Costa.

Vinicius Medina: e o seu pai?

A.D.: Meu pai era lavrador, era da roça, de trabalhar... Nós cortamos muita lenha pra botar na estrada para as locomotivas pegarem... Chamava-se “cortista”. Aí seu que “enrricou” muita gente. Ô gente eu não posso falar muito, se não vou botar muita coisa pra fora. O maquinista...Ó, o meu avô não pegou isso não viu!? (risos) No tempo do meu avô (risos). Dizem – o povo falava – que o maquinista “panhava” 10 metros de lenha, que a gente botava na beira da estrada pra abastecer as locomotivas quando ia acabando, e tirava vale de 20. E quem pagava era o governo. Dormente, de botar na linha, eles pegavam mil dormentes e dava vale de dois. Foi este o fracasso da nossa Bahiminas. Assim o povo conta, não é o meu caso né!? É que o povo contava isso.

Fim da conversa

Entrevista 3

NOME DO ENTREVISTADO: G. F.

FUNÇÃO NA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS: Escriturário

NATURALIDADE: Teófilo Otoni-MG

DATA DA ENTREVISTA: Abril de 2017

Mattheus: Seu Glair, vamos começar? O Sr. poderia começar dizendo o nome do senhor completo?

G. F.: Glair Farina

Mattheus: A cidade onde o senhor nasceu, o ano...

G. F.: Teófilo Otoni, 1944.

Mattheus: A função que o senhor exercia na Bahia e Minas?

G. F.: Na parte de escriturário.

Mattheus: E com quantos anos o Sr. começou a trabalhar

G. F.: Por incrível que pareça. 10 anos e meio. Naquele tempo era muito comum. O cara era admitido como aprendiz. E depois contava como tempo de serviço, pra receber aposentadoria, né!? Tanto que eu aposentei com 44 anos de idade.

Mattheus: E como era a rotina do senhor nesta idade.

G. F.: Eu lembro ainda da turma quase toda da área que eu trabalhava, de folha de pagamento. Uns mexiam com a parte de locomoção, outro de tráfego. João Araújo era um senhor espetacular, aprendi muito com ele. “Uilson” (?) sempre acreditou em mim. Eu agradeço ele. “Jalson” (?). Meu cunhado, Orlando, já trabalhava no mesmo departamento, mas na mesma área: ele mexia com documentação. Estou desviando um pouco. Eu falo muito rápido, estou tentando falar devagar...

Mattheus: O senhor fica à vontade.

G. F.: Mas continuando o que eu estava falando. Eu vivi minha infância no meio de adultos. Então, aprendi muito da vida através deles. Qualquer coisa que eu

pronunciava errado eles me corrigiam na hora. (Incompreendido). Naquele tempo todo mundo tinha que ter um curso de datilografia, igual hoje você tem que entender de computador. Antigamente, qualquer um tinha que entender de datilografia. E a bem da verdade eu nunca bati com os dedos como todo mundo bate, só era no “cata” “cata”... Mas batia bem mais rápido do que o cara que...

Eu lembro a primeira vez que eu conheci (Incompreendido). O trem passava aqui né!? Quando meu pai morreu eles me colocaram para ter uma renda pra ajudar a família. Eu morava aqui, meu pai morreu naquele quarto. Como eu falei, tinha meu avô, que era chefe do depósito em Ponta de Areia, meu pai e eu, que é a terceira geração. Eu tenho a impressão que a Bahia e Minas não tem – assim, não vou garantir – as três gerações.

Mas eu tenho recordações imensas daqui. Eu sou um cara muito emotivo, qualquer porém meus olhos enchem d’água. (incompreendido). Tanto que já me entrevistaram algumas vezes e eu sempre começo a chorar depois de uma certa hora.

Mattheus: O senhor era a única criança?

G. F.: Não, já tinha outras. Meu cunhado mesmo, ele até mora em Belo Horizonte, e era um dos bons jogadores do ferroviário.

Mattheus: Ah é, tinha o time de ferroviário...

G. F.: Tinha. O time daqui era fortíssimo.

Mattheus: E este time de ferroviários jogava contra quem na região?

G. F.: Tinha o campeonato aqui. Vinha o pessoal de Carlos Chagas de o time “Bororó”, o time de Nanuque, o de Ladainha, o de Itambacuri... entre outros. Só aqui tinham três times. O da Bahiminas chamava-se Ferroviário mesmo. Você já entrou na Associação?

Mattheus: Já, entrei lá sim.

G. F.: Lá tem algumas fotos.

Mattheus: Sim, inclusive fiz uma entrevista com Vinicius, presidente da Associação.

O Sr. G. F pede para se levantar, interromper a gravação, e pegar uma fotografia de Ponta de Areia, que ele gostaria de me mostrar.

G. F.: Esta foto é a seguinte. Eu mandei ampliar. Isto aqui é lá na barra de Ponta de Areia. Aqui é alto mar. Aqui já é um canal que passa até Caravelas. Se chama Ponta de Areia justamente porque aqui... tudo que vinha da Europa tinha que entrar neste canal, para começar. Nem a Associação não sabe desta foto direito.

Mattheus: Olha só... E o senhor ia muito em Ponta de Areia ou trabalhava mais aqui na região?

G. F.: Eu trabalhava aqui. Eu passeava lá para ver meu avô. Meu avô, depois que ele aposentou, isto foi em sessenta e... Quando eu fui lá com minha mulher a gente ainda era namorado. A posição que ele morava lá era perto da estação e do sentido do porto de embarque e desembarque de madeira e pessoas que era pequeno, mas já era bastante na época.

Mattheus: E por que o Sr. começou a trabalhar na Bahia e Minas? Teve influência do seu avô, do seu pai ou o senhor foi levado por algum amigo?

G. F.: Não, meu padrinho. Justamente por conta daquilo que eu falei. Tinha perdido meu pai, com nove filhos. Minha mãe com 32, 33 anos e tinha nove filhos. Então me colocaram para (incompreendido). Não tinha seleção, como hoje que é obrigatório em qualquer emprego público – você precisa passar num concurso ou qualquer coisa parecida. E com isso eu fui trabalhando (incompreendido) até vir a revolução de 64. Em 65 eu fui pra BH, estava encerrando a Bahia e Minas. E o primeiro departamento que foi para Belo Horizonte foi o departamento de pessoal.

Mattheus: E os ferroviários eram unidos, Sr. Glair?

G. F.: Aah eram... Tinham uma união danada. Você brigou com um, brigava com todos. Aqui era costume falar que tinha “rixa” com a polícia, né!? Bebiam uma e queriam brigar e a polícia não deveria deixar mesmo, né!? Mas a união entre os ferroviários era muito grande.

Mattheus: O senhor se lembra de algum caso pra contar pra gente?

G. F.: Ah, já teve caso de troca de tiro com a polícia aqui. Lá na praça, no centro, naquele tempo era só arma antiga, fuzil antigo... Bala batia lá no outro lado da rua e gente que não tinha nada a ver com isso passando. No clube dos ferroviários também...

(Interrupção) – Conversa fora do caso

G. F.: A Bahiminas foi responsável por trazer cinema “pra cá”. Através de navio vinham os filmes. Vinham de Ponta de Areia “pra cá” e daqui ainda ia até Ladainha. Em Ladainha tinha o “casarão”. Lá dentro tinha uma quantidade de ferroviário muito grande.

Tanto que eu estava lembrando aqui agora, já me perguntaram o porquê de eu não fazer um livro, com minhas memórias. Eu tive uma ideia diferente. Até falei com minha mulher – como falei há pouco, ela é membro da academia de letras aqui. Ao invés de escrever um livro narrando em detalhes (incompreendido), falar sobre os locais, por exemplo, Ponta de Areia, e falar tudo que eu sei, onde começou. Caravelas, (incompreendido) embarque e desembarque. Ladainha tinha muita influência. Nanuque, Carlos Chagas. Os outros eram meio escalões. Araçuaí, que era o final da estrada.

Eles falam que o ponto inicial da Bahiminas é Ponta de Areia. Na música de Milton Nascimento eu brigo com isso: “Ponta de areia, ponto final”. Não é o final, é o inicial, pois é o quilometro zero!

Mattheus: Qual horário que o trem passava em Teófilo Otoni. Quantas vezes por semana?

G. F.: Ele saía daqui pra Araçuaí. Não tinha direto de Araçuaí até Ponta de Areia não. Se fosse hoje dava pra fazer direto, porque são 582 quilômetros. E Ponta de Areia é o ponto zero, foi onde iniciou.

Se a Bahiminas não tivesse acabado, esses lugares a maioria tinha crescido bastante. Alguns não sentiram tanto, como Carlos Chagas que o negócio deles é gado. Mas estas estações menores... Eu falava quase todas de cor, agora ainda falo: Valão, Sucanga, Caporanga, Ladainha, Brejaúba, Novo Cruzeiro, Schnoor, Queixada, Alfredo Graça e Araçuaí. A sequência aqui. Daqui pra baixo tinha Pedro Versiane,

Bias Fortes, Francisco Sá, Mangalô... Eu soltei São João. Na verdade é Pedro Versiane, São João, Bias Fortes, Mangalô, Carlos Chagas, Charqueada, Mairinque, Nanuque, Serra dos Aimorés, Argolo, Posto da Mata, Helvécia, Juerana, Aparaju, Caravelas e Ponta de Areia.

A paixão que você tinha, por exemplo, de pegar o trem aqui. Saia cinco horas, mas a hora que chegava lá você não... (risos) dificilmente você chegava no horário, não cumpria. A Maria Fumaça né!? Se fosse a locomotiva a diesel você poderia chegar lá na hora. Mas antes não tinha condições de cumprir horário não.

Mattheus: E acontecia muito acidente? Tinha descarrilamento, era frequente?

G. F.: Acidente grave não. Mas descarrilamento sempre existiu em pequeno escalão. Mas acidente grave assim que eu me lembre, uns dois ou tr... Soltou um vagão aqui, na subida daqui a quatro quilômetros. Desengatou um do outro e passou na velocidade aqui direto. A Rio-Bahia nem tinha, nem movimento. Aí passou por aqui, esta parte todinha – o pátio aqui ficava cheio de veículos ferroviários, vagões, locomotivas – passou direto, foi parar lá embaixo no “Veneto”. A mulher quebrou a perna, porque na hora que tava parando ela pulou. Na hora que estava parando! Um cara morreu queimado (incompreendido), um maquinista. Mas isto é muito tempo.

Mattheus: A máquina chegou a bater em algum lugar? O maquinista morreu queimado como?

G. F.: Isto é história que eles contam. Eu não cheguei a...Entendeu?

Aqui na [rodovia] Rio-Bahia, se você olhar: ela, na lógica, pela quantidade de veículos que passam e trafegam era pra acontecer pelo menos um por semana, né!? Não que eu esteja querendo isso, mas a gente fica discutindo ali no barzinho: pela infraestrutura e segurança que oferece um acidente por semana não era de oferecer surpresa não.

Mattheus: E aconteceram muitos acidentes com os ferroviários? Lesão, trabalhando assim...

G. F.: Aah já teve caso assim. Igual em toda área de mão de obra mais pesada. De vez em quando acontece um... Inclusive, além de mim, eu tinha tios que trabalhavam na Bahiminas, depois cunhado. Tem uma pessoa que sabe muito da Bahia e Minas. Você é de Itabira ou Itabirito?

Mattheus: Itabira.

G. F.: Itabira é onde sai o minério da vale do rio doce. A Vitória-Minas. Ainda é Vitória-Minas.

Mattheus: Tinha um projeto de ligar a Vitória-Minas com a Bahia e Minas...

G. F.: É... De ligar em Valadares. Daqui a Valadares são 140 quilômetros. Isto de carro é uma beleza, mas de trem era brabo. Levava no mínimo umas 4, 5 horas.

Mattheus: O senhor disse que ainda tem costume de conversar sobre essas coisas no barzinho. Você encontra muitos ferroviários ainda?

G. F.: Não. Aqui tem um, mas é difícil conseguir falar com ele. Ele passa quase todo dia. Mas quando tem alguma festinha na Associação, ou qualquer coisa, e pede a eles que compareça... Muito difícil! Rosalvo (?) não sei se falaram com você... Ele mora depois de Amadeu. Tinha outro aqui, mas ele morava na roça. Tem muitos anos que não vejo, tem é tempo. Este morou comigo logo quando a Bahia e Minas acabou, ele foi transferido pra Belo Horizonte também. Então, morava no mesmo pensionato que eu morava. Tem anos que eu não vejo. Jogou no ferroviário, foi colega de meu cunhado. Olha o nome do cara: Jeósua (?). Este é um grande amigo também. Então, tem esses três, com Ary quatro, aqui em Teófilo Otoni. Em Divinópolis tem muito. Eles têm uma festa, normalmente é meio do ano, o “Ladainhense Ausente” (?). Então, eles se reúnem em Ladainha e fica lá uma semana, acho que é uma semana. Tem uma viagem que vai mais gente. Porque, o pessoal que mexia com oficina, a maioria ia pra Divinópolis. Naquela época o governo mandou fazer até casa pra eles. A quantidade de folha da região aqui é muito grande, o que rolava de dinheiro aqui... Eu lembro porque eu mexia com folha de pagamento. O dinheiro ia todo pra Teófilo Otoni, que até hoje é um polo muito procurado. Então você imagina naquela época, que vinha tudo pela “bahiminas”.

Interrupção – pergunta qualquer

Mattheus: E conta pra gente como era a vida aqui na época, como era a relação entre as famílias do bahiminas, a rotina dos bahiminas – quantas horas trabalhavam? Um pouco da sua experiência

G. F.: Quando eu comecei a trabalhar que ficávamos 2, 3 meses sem receber pagamento. Isto o Ary fala no livro. Mas a gente tinha uma cooperativa (?) que ela fornecia o básico pra você. Era da própria ferrovia. Então podia faltar dinheiro para pagar alguma outra coisa, mas alimentação não fazia falta. Você tinha inclusive carne, tecido pra roupa – naquele tempo usava muito costurar, hoje você compra feito. Então a gente tinha essa cooperativa que mantinha os ferroviários. Em Ponta de areia, Teófilo Otoni...

Mattheus: O senhor saberia dizer como funcionava essa cooperativa? Algum ferroviário que administrava...

G. F.: Era administrado por ferroviário. Tinha feijão, arroz... Você tinha uma caderneta, então você fazia o pedido de tantos quilos de arroz, tantos quilos de feijão, e o cara ia anotando.

Mattheus: O preço era como?

G. F.: O preço era praticamente de custo. Naquele tempo você tinha um negócio que eles chamavam de... O cara comprava pra poder revender e vendia mais barato – poxa, me foge o nome agora. Mas não era só na bahiminas não, o cara na rua fazia isso. Isto se faz até hoje, o cara compra uma mercadoria por um preço e te vende – ele vai financiar – a vista por um preço bem menor. Macaco! Falava que fazia macaco: comprar por um preço e revender bem mais barato. Então você fazia o pedido. Aquela folha, o cara, quando chegava ao final do mês, destacava e mandava uma relação para o departamento de pessoal, pra descontar o que você comprou. Aí, o que você tinha comprado na cooperativa era mais do que seu salário. Naquele tempo você tinha isto, mas pelo menos não passava fome.

Mattheus: Além da cooperativa os ferroviários se ajudavam de alguma maneira?

G. F.: Era muito animado. Tinha o clube de dança e eles gostavam muito. Os morenos mais escuros eles gostavam de um terno S, falava S-120, todo de linho. E o chique deste terno era usar amarrotado. A mulher passava com todo cuidado e o cara chegava e deitava na cama para o terno amassar. Era o chique

(Interrupção)

G. F.: (Incompreendido) O que eu sinto mais saudade é de minhas locomotivas a vapor. Então tinha uma série de locomotivas e eu sabia quase o nome de todas. As que eu mais me identificava com elas era a 280,281,282,283,284. (Incompreendido) Mas aqui tinha a 17, a 20 que passavam aqui o dia inteiro manobrando. Eu cansava de passar por cima do trilho, por baixo... Quando eu vejo uma locomotiva a vapor, ou um documentário na televisão não tinha como não encher o olho d'água. A bahiminas daqui subindo até Araçuaí eram quatro vagões. O primeiro chamava "carro de primeira" que era da classe média e elite, e o banco era estofado, até bonito. E a "classe segunda" era tudo de madeira. Você pagava bem mais barato. E tinha o carro aonde ia o chefe de trem, o bagageiro e o correio. O correio estava ligado praticamente à locomotiva. Isso tudo um vagão só. Hoje eu fico vendo a Rio-Bahia, as carretas são maiores que os veículos da bahiminas

Mattheus: E aquela Maria fumaça que tem na praça. Eles falam que não é a primeira...

G. F.: Hoje é difícil ter uma pessoa pra falar isso com certeza. Tinha que ser uma pessoa como meu avô, pela idade dele, alguns ferroviários mais velhos também daqui, que mexiam nessa área. Aquela maquininha ali, pelo porte dela, não tem condições de puxar mais que dois vagões e olha lá!

Mattheus: Mas como era a locomotiva da época do senhor mesmo?

G. F.: Essas que eu estava falando, inclusive ela, a 281, estampa o muro da Associação. Eu até sabia o nome dos maquinistas, entre eles eu posso falar: Eloel (?) Martins – todos falecidos –, Valadares, Vadinho, Malaquias, Amadeu Irineu (?). Eu creio que meu avô chegou a manobrar aquela locomotiva. Ele aposentou como chefe do depósito em Ponta de Areia. Então eu creio que aquela locomotivazinha chegou a usá-la.

Mattheus: E hoje quando a gente fala de Bahia e Minas, o que o senhor sente dela, o que lembra dela.

G. F.: Eu sinto muita saudade. Igual eu falei, não posso ver uma locomotiva a vapor. Até pensei em ir a Ouro Preto, Ouro Preto tem uma locomotivazinha... Tem Tiradentes também, São João-Tiradentes. Até vi caso de ferroviário aqui que chegou lá e logo depois passou mal e morreu... De emoção, sentimento. Juntou uma coisa a outra. Eu

lembro, eu era fuçador apesar de eu trabalhar na área administrativa. Eu gostava muito de fuçar essas... Tinha essas amizades na turma de depósito...

Porque, eu já mexi com teatro amador aqui. Aprendi com um bahiminas. Com 11 anos comecei a mexer com teatro. Sabia que Caravelas – eu não posso afirmar – é a terceira cidade reconhecida no Brasil. Eles falam isso, não sei! E lá tem um teatro, e neste teatro eu me iniciei, me apresentei. No “caxotão” (?) em Ladainha.

G. F.: Já pilotei um automóvel de linha

Mattheus: é o mesmo que a jardineira?

G. F.: É

Mattheus: A jardineira era mais rápida que a locomotiva?

G. F.: Era muito mais rápida, ia até 100. Mas não tinha gabarito, as condições da estrada. Porque você pega a vitória-minas, por exemplo, anda a velocidade é até maior que uma carreta. Dificilmente você vê uma curva, é quase em linha reta. Não tem curva, é bem disfarçada, pra não forçar.

Mas voltando a falar, eu mexia com teatro. Nós tínhamos um clubezinho, (incompreendido). A gente tinha teatro aqui depois disso. Toda essa parte cultural eu gostava da parte do pesado. (Incompreendido) Mesmo na estrada de ferro tinha as facções. Isto existia em qualquer parte.

Mattheus: Conta pra gente...

G. F.: Esse negócio de mistura, por exemplo. A bahiminas sempre empregou muito nagô. Era praticamente nagô, um português bem arrastado. Eles mesmos não gostavam de juntar no meio, falavam assim: “eu conheço o meu lugar, eu sair e querer candidatar a presidente da república ou a deputado – como se diz – sem ter a mínima condição”, era o caso deles... Mas “na hora do pega pra capar” na amizade, tinha uma união violentíssima.

Mattheus: Entre eles?

G. F.: Todo mundo. (Incompreendido). Mas em termos de ferrovia, se fala em ferrovia do adeus... Eu sou bem franco no fundo: gostava demais, gosto da bahiminas, mas não tinha como sobreviver.

Mattheus: Por quê?

G. F.: Não tinha o que transportar na época. Você viver pra transportar pequenas coisas e passageiros o lucro é muito pequeno. Transportava o que aqui? O principal era a madeira, na região de Nanuque.

(Interrupção)

G. F.: Eu me lembro de Caravelas por causa do teatro. Teatro com galeria!

Mattheus: O senhor era o que no teatro?

G. F.: Ator. Eu comecei com 11 anos. Fiz um papel com 11 anos em que a família, o pai, era paupérrimo. Tem em cena minha mãe, meu pai, todos mal vestidos. E o pai depois discute e... É um drama bem pesado. O pai manda o filho embora de casa, vou reduzir. Então 15 anos depois ele volta, sem que o pai saiba. Aí ele volta pra casa da mãe dele, não vou entrar em detalhes, e é morto pelo pai, com uma garruchazinha pra roubar o dinheiro (incompreendido). Aí o cara mata o próprio filho e no final a mãe fica doida, doida. Tanto que o nome da peça era “Inferno humano”

Mattheus: E o senhor fez qual papel?

G. F.: Roberto. Tanto que eu fiz o papel de menino e depois quando eu cresci eu fiz... Meu irmão, minha irmã também trabalharam junto comigo. Meu irmão fazia meu papel, e eu tenho justamente 10 anos a mais do que ele. Ele saía pequenininho e quando voltava, voltava grande.

Mattheus: E essa peça...

G. F.: E essa peça nós levamos em Ladainha, lá tinha uma área de cultura muito boa também, o chamado “casarão” (?). E algumas cidades aqui por perto, Itambacuri, Águas Vermelhas.

Mas eu digo assim, tudo que você pensar eu já fuzei na vida.

(Interrupção) – Troca de câmera.

Mattheus: Como foi o fim da Bahia e Minas. Qual foi a sensação? Quando o senhor soube da notícia, do fim...

G. F.: Comecei com folha de pagamento. Que eu me lembre, os primeiros caras a serem transferidos daqui foram eu e mais três. Eu estava com 21 anos, tudo era festa. Depois é que você vai sentindo o peso. Mas eu era arrimo de família. O salário da minha mãe, a pensão que meu pai deixou, que no caso até hoje existe, era pouco pra sustentar nove irmãos. Então meu salário era todo consumido aqui. Quando eu fui para Belo Horizonte aconteceram algumas coisas interessantes comigo, eu não fui exatamente o primeiro a ser transferido, mas um dos três ou quatro. Porque, eu era encarregado – eu fui no mês de janeiro e eu era substituto de Nair Gouveias(?) da área que eu trabalhava. Só que naquele tempo estava começando a surgir o computador. Então os serviços que você fazia eram... No mínimo, em relação ao que se fazia aqui, lá em Belo Horizonte tudo era feito pelo computador. (Incompreendido). Então o impacto, pra mim, apesar de que praticamente todo o dinheiro que eu ganhava lá eu mandava pra cá... Tinha que sustentar meu pessoal todo. Então encima disso aí foi numa boa, aí depois que você vai sentindo.

Isso deixa a gente sem palavra. Eu gostaria de ver a bahiminas funcionando outra vez. Até falei isso em uma outra entrevista: trabalharia até de graça, mas desde que fosse pra atender a região, porque, o Vale do Mucuri seria outro. Tem uma frase minha, “quer queira quer não – porque, haviam políticos que queriam acabar com a Bahia- Minas – a Bahia e Minas fez, faz e fará parte da história da região, de Teófilo Otoni e da região. Ninguém reclamava, por exemplo, saia daqui às 5 horas da manhã para Ponta de Areia e chegava lá às 9h da noite. Já tinha uma senhora lá esperando, ela fazia Alcobaça. Ela dirigia um caminhão igual um pau-de-arara. O cara chegava cansado. Vinha de trem de Teófilo Otoni, aí pegava este trecho, que antigamente era todo de terra. Se você pegar este trecho só pra ir à praia não sei se compensa não. Mas como eu falei, esse carro especial, que era da administração, você viajar nele era uma beleza. Era bebida ali dentro, que você levava, até cozinheiro eles levavam. A melhor coisa que tinha na época...

Então eu gostaria de escrever agora por distração. Só Ponta de Areia já daria uma escrita. Lá havia uma espécie de chalé só para a cúpula, administração. Os talheres eram de prata. Tudo era importado, vinha de navio (incompreendido). A entrada dos

barcos... Tinha um também: Araripe (?), Iriri (?) – um barco, um naviozinho de carga, igual um caminhão. Pescar siri, saia no fundo da casa de meu avô com a minha avó pra pegar siri. A bahiminas, era festa, porque já sabia que você ia... Eram 16 horas de viagem, pela “bahiminas” são 376 quilômetros daqui até lá, tanto que esta estaca de quilometragem, logo aqui na frente, marca quilômetro 376. 376, porque, a turma de conserva – você falou os garimpeiros, a gente falava que era a turma de conserva – aí embaixo no Veneta, de lá até aqui na turma 38, aqui encima...

Mattheus: Essas eram turmas de manutenção das vias?

G. F.: Isso, de 10 em 10 quilômetros tinha uma turma dessas. E toda manhã eles saiam, por exemplo, saia daqui para Valão, o de Valão para Sucanga. Ia subindo. No outro dia invertia. Isto antes do trem passar para ver se estava tudo normal, pra ver se tinha uma pedra, algum galho de árvore. Precisava tudo estar desimpedido, se chovia – naquele tempo chovia muito – podia ter desmoronado alguma coisa...

Mas voltando, são 370 quilômetros daqui até lá. De carro você gasta 6 horas indo sem correr. Até menos. Daqui a Belo Horizonte são 450, o ônibus gasta 8 horas.

Mattheus: Qual era o máximo que a máquina fazia?

G. F.: Não tinha assim espaço pra... Onde era mais fácil andar era de Posto da Mata até Caravelas. Essa parte de cá é muito montanhosa, então, a velocidade varia de acordo com o estado, com a malha ferroviária. Mas uns 40, 50. Se ela fizesse uns 60 km/h ela chegava lá num tempo ótimo.

(Interrupção) – Conversa sobre outro assunto.

Na máquina não tinha condição por conta de acidente. E outra coisa, você parava muito. Em relação à rodovia, o cara vai daqui a Ponta de Areia direto, 4 horas de viagem andando bem. De trem você gastava... Mas por que? O mínimo que demorava aqui, que ficava numa estação, era uma média de 5 minutos. Então parava pra pegar pequenas cargas, correio, correspondência, embarcar ou desembarcar. Mas quem gostava assim igual eu... Tanto que eu nem viajava sentando, ficava andando pelos vagões. Filho e neto de ferroviário! Eu subia, descia. Eu e minha irmã mais velha, minha mãe, quando eu era pequeno, mandava para casa de meu avô, eu e minha irmã, sozinhos. Hoje quem faz isso? Acima de 12 anos, com autorização dos pais,

você já pode viajar sozinho, mas naquele tempo... Você punha a bagagem, as malas típicas da época e ia de férias para casa de meu avô. E, como dizia, pegando o boi, né!? Nem todo mundo tem uma oportunidade dessas.

(Interrupção) – Conversa sobre outro assunto.

Tem alguma viagem dessas que marcou o senhor? Que tenha algum fato interessante...

G. F.: Eu fiz uma viagem e eu acho que a bahiminas já tinha acabado. Eu fui a Serra dos Aimorés à procura de um cara, em um inquérito administrativo. Era funcionário público e não podia ser mandado embora sem justificativa, tem que ser por justa causa, abandono de emprego. O caso dele foi dado como abandono. O pé da máquina cortou o pé dele, e ele era Guarda-Chave. No mínimo tinha um agente de estação que era telegrafista também, dependendo do local você tinha mais de um telegrafista (incompreendido) e tinha o Guarda-Chave, que ia virar a chave pra máquina andar à direita ou à esquerda. E esse cara, descobriram isso aí depois de vários anos, e não foi dispensado por nada. Mas não achava o cara. Aí descobriram ele, pesquisaram. Então eu consegui achar esse cara com o pé cortado, levei ele para Belo Horizonte – levei assim, foi o presidente da comissão – e foi aposentado e recebeu tudo que tinha direito. Então pra mim isso foi um orgulho. E teve outro que eu não achei de jeito nenhum. Fui e fiquei quase uma semana, um negócio que era pra ficar uns três dias no máximo, procurando o cara.

Pela minha idade e pela pouca instrução que eu tive, eu exerci cargos até importantes: como substituto de folha de pagamento; presidente de comissão de inquérito, igual eu fiz; comissão de balanço. Então, (incompreendido).

Tem aquele ditado que eu falo com meus filhos: não se preocupe em ser o melhor não, procure estar com os bons.

(Interrupção) – Outro assunto

Outra viagem que marcou, foi a última da bahiminas, que eu estava de carro, dirigindo. Eu falei que fui transferido em 1965, fiquei lá até o final de 65. Apareceu um furúnculo embaixo do meu braço e eu tinha que fazer uma cirurgia. Até então não tinham dado o xeque-mate na bahiminas não. Então tinha condição de voltar pra cá e eu voltei, em

1966. 1964 foi a revolução, 65 acabaram a bahiminas, mas o xeque-mate em 66. Era pra eu ter ido para o Departamento de Patrimônio como de fato eu fui, aceitei. Eu fui indicado por dois colegas daqui, quando eu saí.

Incompreendido – O Sr. Glair discorre sobre questões pessoais que ficam difíceis de explicar pela forma como aparecem em seu discurso.

G. F.: Você é escritor?

Mattheus: Sim. Eu quero escrever a história da ferrovia com o depoimento de vocês, com o que vocês me disseram, com a sua identificação com as locomotivas...

G. F.: É uma paixão assim... Igual você ter um carro, um veículo que você gosta dele, pra dirigir, acha bonito. Aquilo pra mim era uma festa, chegar no outro dia, indo pra Ponta de Areia, sempre motivo de festa. Chegava lá a primeira coisa que meu avô fazia era me mandar comprar um tamanco. Naquele tempo não tinha sandália havaiana. Tamanco era pra você não ficar pisando na areia do lado de fora e levando para dentro de casa, porque, andando descalso o pé absorve a areia com o suor... Minha avó era muito chata com esse negócio de casa, de limpeza... Então, já teve caso de eu chegar lá, de manhã cedo, da quatro horas da manhã, sair daqui às 5 horas da manhã e chegar lá 4 horas da manhã A máquina ficou de frente, só trocou o maquinista. A mesma máquina pra voltar. Aí nós fomos pra praia, eu falei assim: Ah, não vou acordar meu avô agora não, muito cedo. Estava eu e uma turma. Fomos lá pra essa barra, havia um cara lá, deve estar morando lá até hoje, Genilson (?), uns dos caras mais novos. Ele mora no trajeto entre Ponta de Areia e a barra. Até jacaré ele criava lá antigamente. Olha só, eu nunca gostei de incomodar os outros, de chegar 4 horas da manhã na casa de um cara mais de idade. E ele dava bronca, por não ter procurado ele logo de cara. Ah, a bahiminas...

O que eu estou querendo fazer é diferente. Você deixa seu telefone comigo, um meio de comunicação, que qualquer novidade eu te falo. Eu sou um cara diferente, minha mulher fala isso: tem hora que eu quero fazer tudo de uma vez. Mas, hoje, tem uma coisa, parece, que me impede. Alguma força estranha que eu não sei explicar. Eu mexia tudo aqui em casa e hoje não tenho saco mais pra nada. Mas esse negócio das estações eu quero escrever independente de ordem cronológica, falar sobre as estações importantes: Caravelas, Ponta de Areia... Eu creio que esse nome Aparaju

e da madeira de lei... Depois tinha Juerana, Helvécia – Helvécia é uma das seis estações com mais de um pavimento. Depois vem Nanuque, Carlos Chagas com o transporte de gado, pesado. Nanuque era mais madeira. Não sei como eles conseguiam colocar por cima do caminhão aquelas madeiras brutas... Tinha muito jacarandá naquela época. Eu, inclusive, tinha um colega e ele fazia muita peça de jacarandá – eu até tinha em casa. Ele é filho de ferroviário também. Aí vinham Carlos Chagas e Teófilo Otoni, que era a base da administração (incompreendido). Subindo aqui é Ladainha, Novo Cruzeiro e Araçuaí, a terra do mosquito: lá você dorme numa cama e acorda em outra, o mosquito te carrega. Dizem que até hoje é assim. Tem muitos anos que eu não vou lá, fui lá pela “bahiminas”.

Mas quando eu completar, falando um pouquinho de cada uma, essa parte do mosquito é a parte cômica da história. Quando eu tiver completado eu vou enviar uma surpresa pra você, até enviar por sedex. (Incompreendido).

(Interrupção) – A conversa agora sai do contexto da entrevista e passa para algo mais informal.