

**UNIVERSIDADE SEVERINO SOMBRA – USS**

**PABLO DE SOUZA OLIVEIRA**

**QUANDO O TREM PARTIU?  
FERROVIA, CIDADE, MEMÓRIA E IDENTIDADE EM NOVO  
CRUZEIRO – MG. (1960 – 2007)**

**VASSOURAS  
2009**

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

**UNIVERSIDADE SEVERINO SOMBRA – USS**

**PABLO DE SOUZA OLIVEIRA**

**QUANDO O TREM PARTIU?  
FERROVIA, CIDADE, MEMÓRIA E IDENTIDADE EM NOVO  
CRUZEIRO – MG. (1960 – 2007)**

**Dissertação apresentada ao Programa  
de Mestrado em História da  
Universidade Severino Sombra – USS –  
como requisito para obtenção do Título  
de Mestre.**

**Orientadora: Profa. Dra. Lúcia Helena  
Pereira da Silva**

**VASSOURAS  
2009**

**OLIVEIRA, Pablo de Souza.**

Quando o trem partiu? Ferrovia, cidade, memória e identidade em Novo Cruzeiro – MG. (1960 – 2007) / Pablo de Souza Oliveira. Vassouras – RJ: Universidade Severino Sombra, 2009.

13 folhas não paginadas, 106 folhas paginadas, 30 cm

Orientador: Lúcia Helena Pereira da Silva

Dissertação (mestrado) – Universidade Severino Sombra, Programa de Mestrado em História Social, 2009.

1. Cidade. 2 Memória. 3. Ferrovia

**PABLO DE SOUZA OLIVEIRA**

**QUANDO O TREM PARTIU?  
FERROVIA, CIDADE, MEMÓRIA E IDENTIDADE EM NOVO  
CRUZEIRO – MG. (1960 – 2007)**

**Dissertação apresentada como parte dos requisitos para obtenção do Título de Mestre da Universidade Severino Sombra – USS –, à banca formada pelos professores:**

---

**Presidente: Profa. Dra. Lúcia Helena Pereira da Silva**

---

**Prof. Dr. Paulo César Pontes Fraga (UESC)**

---

**Profa. Dra. Rosângela de Oliveira Dias**

**Vassouras, abril de 2009**

“[...] a história não é apenas sobre eventos, ou estruturas, ou padrões de comportamento, mas também sobre como eles são vivenciados e lembrados na imaginação.”

Paul Thompson

## **Agradecimentos**

Muitas pessoas contribuíram para a realização deste trabalho e tem um pouco de cada uma delas aqui. De forma muito especial agradeço a Deus, nossa força motriz, à minha mãe Leontina, exemplo de luta, coragem, caráter, e de tantas outras coisas que as páginas deste trabalho não seriam suficientes para enumerá-las; ao meu pai Maximiano e sua serenidade e vitórias na luta pela vida; às minhas irmãs Mara, Tereza, Vera e Márcia, pela confiança que sempre depositaram em mim; ao meu irmão Wanderlei, que debateu comigo as idéias deste trabalho desde seu início; aos colegas de curso, que fizeram as viagens parecer menos longas e cansativas; aos professores da USS e de outras instituições que durante o curso das disciplinas ou em encontros e simpósios, nunca deixaram de apresentar sugestões e críticas que ajudaram a construir esta dissertação; à prefeitura de Novo Cruzeiro, que generosamente abriu-nos as portas de seus arquivos; à minha orientadora Lúcia e suas palavras precisas sempre desanuviando as possibilidades, porém sempre me deixando livre para escolhê-las; à CAPES pela bolsa e, por fim, à minha esposa Lígia pela paciência, compreensão, e por fortalecer sempre os sentidos da minha vida. Como foram tantos os que contribuíram, alguns podem injustamente terem sido esquecidos, mas sou eternamente grato a todos.

Dedico este trabalho a todos os novo-cruzeirenses, presentes e ausentes.

## RESUMO

Neste trabalho analisamos as representações sobre a relação entre a cidade de Novo Cruzeiro e a Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) produzidas a partir das memórias, e suas relações com as identidades coletivas percebidas na cidade atual. A ferrovia chegou ao povoado de São Bento em 1924, e contribuiu para seu crescimento. Em 1943, São Bento se torna a sede do município de Novo Cruzeiro, onde a presença ferroviária representa a imagem do progresso possível. No início da década de 1960 vemos outros aparatos surgirem ao lado da ferrovia, dando suporte para a identificação da sede, com traços rurais, como “cidade”. São percebidas relações com a ferrovia que sugerem que sua importância não era apenas como meio de transporte, mas também como suporte para práticas sociais. Neste sentido, a erradicação da estrada de ferro em 1966, representou um trauma, e legou à cidade uma situação de isolamento que trouxe consequências de cunho econômico, social e cultural. Não obstante, vemos na Novo Cruzeiro dos tempos atuais a construção da identidade coletiva relacionada com a ferrovia, que é utilizada como símbolo da cidade, mostrando que a Bahiminas, apelido dado pela população à EFBM, continua viva na memória coletiva dos moradores da cidade.

**Palavras-chave:** Ferrovia, memória, identidade, cidade.

## ABSTRACT

In this work we analyzed the representations about the relationship between the city of Novo Cruzeiro and the railroad Bahia and Minas (EFBM) produced starting from the memoirs, and their relationships with the collective identities noticed in the current city. The ferrovia arrived at São Bento's town in 1924, and it contributes to its growth. In 1943, São Bento becomes the headquarters of the municipal district of Novo Cruzeiro, where the rail presence represents the image of the possible progress. In the beginning of the decade of 1960 we see other apparatuses appear beside the ferrovia, giving support for the identification of the place, with rural lines, as " city ". They are noticed relationships with the railroad that suggest that its importance was not just as means of transportation, but also as support for social practices. In this sense, the eradication of the railroad in 1966, represented a trauma, and it delegated to the city an isolation situation that brought consequences of stamp economical, social and cultural. In spite of, we see in the Novo Cruzeiro of the current times the construction of the collective identity related with the railroad, that is used as symbol of the city, showing that Bahiminas, nickname given by the population to EFBM, it continues lives in the residents' of the city collective memory.

**Key words:** Railroad, memory, identity, city.

**LISTA DE MAPAS**

Mapa 01: itinerário da Estrada de Ferro Bahia e Minas, destaque para Novo  
Cruzeiro.....17

**LISTA DE TABELAS**

Tabela 01: População por idade de acordo com o censo de 1960.....17

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 01: Evolução Populacional de Novo Cruzeiro a partir de 1991.....	79
--	----

## LISTA DE FOTOGRAFIAS E ICONOGRAFIAS

<b>Figura 01:</b> Jornal “ <i>O NOVO CRUZEIRO</i> ”. 1962.....	21
<b>Figura 02:</b> Estação de Novo Cruzeiro, sem data.....	23
<b>Figura 03:</b> Avenida Getulio Vargas, atual Avenida Julio Campos, sem data.....	24
<b>Figura 04:</b> Vista aérea da Avenida Júlio Campos, antiga Avenida Getúlio Vargas, 2005 .....	25
<b>Figura 05:</b> Construção do grupo escolar Inácio Murta, 1959.....	26
<b>Figura 06:</b> Banda Samba Seis, sem data.....	27
<b>Figura 07:</b> Posse de vereadores realizada no Cine-teatro.....	28
<b>Figura 08:</b> Baile de carnaval no clube Madureira .....	36
<b>Figura 09:</b> Folia de Carnaval <i>Futebol dos Travestis</i> .....	36
<b>Figura 10:</b> Estação e trem, sem data.....	59
<b>Figura 11:</b> Estação e trem, sem data .....	62
<b>Figura 12:</b> Representação iconográfica da estação ferroviária de Novo Cruzeiro .....	63
<b>Figura 13:</b> Nota de venda, 1966.....	66
<b>Figura 14:</b> Prefeito João Matias, maquinistas e outros homens pousando para fotografia junto à última máquina que passou por Novo Cruzeiro, 1966.....	77
<b>Figura 15:</b> Estação de Novo Cruzeiro vazia, sem data.....	83
<b>Figura 16:</b> Centro de Novo Cruzeiro, data provável: entre 1966 e 1967.....	86
<b>Figura 17:</b> Inauguração do primeiro posto de combustíveis de Novo Cruzeiro. 1967. .....	87

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO 1: NOVO CRUZEIRO NO COMEÇO DA DÉCADA DE 60.....	27
1.1. A Cidade Oficial.....	29
1.2. A Cidade das Memórias.....	42
1.3. Cidade?.....	53
CAPÍTULO 2: AQUI PASSAVA UM TREM.....	56
2.1. Ferrovia e Modernidade.....	56
2.2. A ferrovia no Brasil: com o trem não haverá atraso.....	59
2.3. A Estrada de Ferro Bahia e Minas e o Nordeste Mineiro.....	62
2.4. A Ferrovia e a cidade .....	66
CAPÍTULO 3: O TREM PARTIU.....	82
3.1. O Silêncio dos Políticos: uma reflexão possível.....	84
3.2. Viúvas nos Portais.....	89
3.3. A Bahiminas está aqui.....	105
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	109
FONTES.....	116
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	118

## INTRODUÇÃO

Meu primeiro contato com a cidade de Novo Cruzeiro aconteceu no ano de 2004, quando comecei a lecionar, em uma escola do meio rural do município, as disciplinas de História, Geografia e Filosofia. Interessei-me pela cultura local e pela história da cidade ao perceber que imagens de uma ferrovia que havia sido extinta na década de 1960 eram utilizadas como símbolos da cidade<sup>1</sup>. Neste sentido, conforme a afirmação de Santos, pela qual “é sempre fundamental entender os sentidos que uma realidade cultural faz para aqueles que a vivem” (1991: 08), decidi unir meu interesse pela história local ao desejo de fazer uma pós-graduação *strictu-sensu*.

Novo Cruzeiro passou a fazer parte do itinerário da Estrada de Ferro Bahia e Minas, em 1924, com a inauguração de sua estação e quando ainda era um distrito chamado São Bento, pertencente às terras de Araçuaí. Desta data “até 1966, quando o velho trem deixou de passar pela cidade, o sonho de uma vida melhor era uma constante no dia-a-dia da população” (LAGE, 1993: 33). Sonho justificável na medida em que “o trem de ferro tornou-se um ícone no imaginário do espetáculo da civilização burguesa” (LIMA, 2003: 24).

Ligar Minas Gerais ao porto de Caravelas-BA seria a função da ferrovia, que começou a ser construída no dia 16 de maio de 1881. Com isso, o discurso que acompanhou as implantações ferroviárias pelo mundo interiorizava-se nos sertões de Minas, apontando para a ferrovia como meio de solucionar os problemas de ocupação, economia, atraso e falta de civilização.

Em 1883, organizou-se a Companhia de Estrada de Ferro Bahia-Minas. Com essa Companhia, o governo de Minas firmou contratos acerca do prolongamento da estrada, de Aimorés, na divisa da Bahia com Minas, até a cidade de Teófilo Otoni. Em 1910, o presidente do governo de Minas Gerais autorizou a alienação do trecho mineiro e a estrada foi incorporada à Rede de Viação Baiana.

Entre 1911 e 1934 a ferrovia esteve arrendada à Estrada de Ferro Federal Leste do Brasil. Mas os desafios se mostraram grandes (NOVAES, 2007: 45), e o Governo Federal acabou entregando, em 1912, a direção da estrada de ferro à uma companhia francesa chamada *Chemins de Fer Federaux de L'Est Brésilien*, através de contratos

---

<sup>1</sup> Mais tarde entendi que não eram as imagens que eram tomadas como símbolos da cidade, mas sim, a própria ferrovia.

que comprometiam a companhia francesa a prolongar os trilhos até a cidade de Araçuaí (GIFFONE, 2006: 108).

A EFBM, apesar de suas diversas dificuldades administrativas e financeiras, chegava às cidades, ou mesmo contribuía para o aparecimento de cidades, trazendo consigo todo o imaginário do progresso possível, promovendo, ou melhor seria dizer, encenando o espetáculo do desenvolvimento, que, de fato, para a maioria das cidades não veio. Mas, de toda forma, a ferrovia representava essa possibilidade.

A decadência da Estrada de Ferro Bahia - Minas começa na década de 30, com a crise do café, principal produto de exportação do nordeste mineiro. Mas sua extinção só acontece em 1966, como parte do programa de cortes de gastos do governo militar de Castelo Branco. Ela deixa de ser símbolo de progresso para se tornar parte da memória<sup>2</sup> das pessoas que com ela tiveram contato. É neste tema que pretendemos nos deter, especificamente, na análise das memórias produzidas em Novo Cruzeiro a partir da ferrovia, seu meio de transporte mais importante, já que não possuía ligação com outras cidades por meio de rodovias, bem como um dos principais geradores de empregos diretos e indiretos, e suas relações com a formação da identidade coletiva na sede municipal.

A ferrovia “colocava o coração do Vale do Jequitinhonha em linha direta com o litoral, em Ponta de Areia, cidade baiana de Caravelas” (LAGE, 1993, p. 33). Sua extinção é vista com tristeza pela gente do lugar, que desde então “se sente injustiçada” (LAGE, 1993, p.33). Em Novo Cruzeiro, a ferrovia pode ter significado a possibilidade melhoras para seu povo e ganhou usos que, por vezes, não se restringem à ferrovia apenas como forma de transporte. Além disso, percebemos que a ferrovia ocupa, ainda hoje, lugar de destaque na memória coletiva<sup>3</sup> da população e me propus, como se esclarecerá adiante, a explicitá-lo.

Em consulta realizada no banco de teses da CAPES, percebemos que, na maior parte dos trabalhos, em História Cultural, que abordam trem de ferro, memória e imaginário associados à construção de identidades, de forma direta ou indireta, o

---

<sup>2</sup> Le Goff entende a memória como “um elemento essencial do que se costuma chamar *identidade*, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia.” (2003, p. 469)

<sup>3</sup> Podemos nos valer aqui das palavras de Marília Machado Rangel, afirmando que “do ponto de vista de sua relação com a cultura, podemos cunhar o conceito de memória coletiva, que reúne lembranças, heranças ou elementos que constituem o imaginário comum de determinada comunidade ligada por um passado comum”. (2002, p. 20)

principal debate se encontra no simbolismo que acompanhou a implantação da malha ferroviária pelo Brasil, na memória de pessoas diretamente ligadas a estas (funcionários de empresas ferroviárias ou de empreiteiras contratadas por essas empresas), ou no discurso de intelectuais e governantes. Nesta perspectiva, nossa pesquisa contribuirá com esse tema de estudos da História Cultural, ao concentrar o foco sobre o período de decadência de uma ferrovia e suas percepções e usos do ponto de vistas de pessoas comuns e não sobre intelectuais, autoridades governamentais ou engenheiros/técnicos e funcionários da Estrada de Ferro Bahia e Minas . Colaboraremos também com a história documentada de Novo Cruzeiro, alvo ainda de poucos trabalhos acadêmicos.

Assim, a pergunta que queremos responder é: o que significou a experiência com a ferrovia e sua desativação em Novo Cruzeiro e de que forma isso se relaciona com a construção da atual identidade coletiva na cidade?

É claro que desta questão primordial surgem outras. Simone Narciso Lessa, em sua dissertação de mestrado: “Trem de Ferro: do cosmopolitismo ao sertão”, afirma que a extensão ferroviária “engendrou, em diferentes partes do planeta uma imagem de mensageira do progresso e da modernidade” (1993: 01, 02), assim como Maia e Arruda fazem referência aos “ideais de progresso e modernidade que cercam o discurso sobre a ferrovia nos Brasil” (2003: 24). De sua chegada aos sertões brasileiros, Pablo Luiz de Oliveira Lima, em sua dissertação de mestrado, mostra que a ferrovia “teria a função de emblema do ideal de modernização do sertão” sendo “glorificada como o elo entre o sertão e a civilização, chave para a solução do atraso mineiro” (2003: 75). Poderíamos nos perguntar: A desativação de uma ferrovia traria imagem inversa? Ou ainda, discursos cercados de ideais inversos? Sabemos que as ferrovias que foram desativadas no Brasil ganharam dos discursos oficiais o estigma do atraso. Mas este discurso foi incorporado pela população que delas se serviam?

Para respondermos a estas questões, partimos do pressuposto que o passado, embora inatingível em sua totalidade e distinto do discurso histórico, possui com este ligação e relações e que, portanto, pode ser teorizado e problematizado, o que nos leva a descartar considerações contrárias, como aquelas que colocam “sob suspeição a possibilidade de um conhecimento histórico objetivo” (FORASTIERI, 2001: 284). Assim, concordamos com Hobsbawm ao considerar que “é possível chegar-se a um entendimento melhor de um processo que é objetivo e real, ou seja, o desenvolvimento histórico complexo, contraditório, mas não fortuito, das sociedades humanas no

planeta” (1998: 81). Não negamos a possibilidade de diálogos, mas rejeitamos aceitar o ceticismo em relação à objetividade da História como meio de conhecimento do passado.

No empenho exposto acima, procuramos trabalhar com conceitos que nos permitem teorizar e analisar de forma científica – como acreditamos que deve ser a História – as práticas sociais de grupos que viveram e tiveram experiências em Novo Cruzeiro/MG e como estas se articulam com a presença da ferrovia que, até o ano de 1966 passava pela cidade e a construção da identidade coletiva.

Dentro dessas expectativas podemos mais facilmente interrogar as pistas e fazê-las falar, mas conscientes de que sua fala pode não atender ou ultrapassar a expectativa, e que isso ocorre com frequência. Portanto, termos consciência da elasticidade das teorias da ciência histórica e, utilizá-las em favor de nossas pesquisas pode ser um fator chave para o desempenho destas, uma vez que “a história não é governada por regras e não conhece causas suficientes” (THOMPSON, 1981: 60).

Neste sentido, os conceitos mais importantes que estarão presentes são: memória, imaginário, experiência, representação, usos e identidade.

Por *memória* compreendemos um fenômeno seletivo e “construído social e individualmente”, e que é

[...] um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si. (POLLAK, 1992).

Como envolve grupos sociais, a memória também será pensada

como um campo minado de lutas sociais. Um campo de luta política, de verdades que se batem, no qual esforços de ocultação e clarificação estão presentes na disputa entre sujeitos históricos diversos, produtores de diferentes versões, interpretações, valores e práticas culturais. (FENELON; MACIEL; ALMEIDA; KHOURY, 2004: 06).

Entendemos a *identidade social* assimilada “à imagem de si, para si e para os outros” (POLLAK, 1992), uma construção “que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros” (POLLAK, 1992). Neste sentido, tanto a memória como a identidade são vistos como “valores disputados em conflitos sociais e

intergrupais” (POLLAK, 1992). Assim, é de grande utilidade dialogarmos com termo *identidade*, de acordo com Stuart Hall,

[...] para significar o ponto de encontro, o ponto de *sutura*, entre, por um lado, os discursos e as práticas que tentam nos “interpelar”, nos falar ou nos convocar para que assumamos nossos lugares como os sujeitos sociais de discursos particulares e, por outro lado, os processos que produzem subjetividades, que nos constroem como sujeitos aos quais se pode “falar”. (SILVA, 2007: 111,112).

Apropriamos-nos do conceito de *experiência* de E. P. Thompson. A experiência é formadora da consciência e da identidade coletiva. Se por um lado não podemos negar os conceitos e expectativas impostas pelas classes dominantes, por outro, também é verdade que a experiência modifica-lhes o sentido. Isso porque as pessoas são pensantes e não apenas repetidoras de conceitos e seguidoras de expectativas. De acordo com Thompson:

A experiência surge espontaneamente no ser social, mas não surge sem pensamento, surge porque homens e mulheres (e não apenas filósofos) são racionais, e refletem sobre o que acontece a eles e seu mundo. Se tivermos de empregar a (difícil) noção de que o ser social determina a consciência social, como iremos supor que isso se dá? Certamente não iremos supor que o “ser” está aqui, como uma materialidade grosseira da qual toda idealidade foi abstraída, e que a “consciência” (como idealidade abstrata) está ali. Pois não podemos conceber nenhuma forma de ser social independente de seus conceitos e expectativas, nem poderia o ser social reproduzir-se por um único dia sem o pensamento. O que queremos dizer é que ocorrem mudanças no ser social que dão origem à *experiência* modificada; e essa experiência é *determinante*, no sentido de que exerce pressões sobre a consciência social existente, propõe novas questões e proporciona grande parte do material sobre o qual se desenvolve os exercícios intelectuais mais elaborados. (1981: 16)

As mudanças e as expectativas sociais impostas são vividas em forma de experiências não meramente obedientes, e que, embora com certos limites, se constituem nas práticas cotidianas que são atuantes na formação da identidade coletiva. Para Thompson, experiência e prática “são manifestas”, e continua:

a experiência é um termo médio necessário entre o ser social e a consciência social: é a experiência [...] que dá cor à cultura, aos valores e ao pensamento: é por meio da experiência que o modo de produção exerce uma pressão determinante em outras atividades, e é pela prática que a produção é mantida. (1981:112).

A questão de maior importância em tudo isso é resgatar a ação humana, o retorno de homens e mulheres como sujeitos de sua própria história, conscientes de que

“essa agência não estará livre de pressões ulteriores determinadas, nem escapará aos limites determinados” (THOMPSON, 1981: 179). E isso, de acordo com Thompson seria possível com o termo “experiência”. Segundo o autor:

Os homens e mulheres também retornam como sujeitos dentro deste termo – não como sujeitos autônomos, “indivíduos livres”, mas como pessoas que experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida “tratam” essa experiência em sua *consciência* e sua cultura [...] das mais complexas maneiras (sim, “relativamente autônomas”) e em seguida (muitas vezes, mas nem sempre, através das estruturas de classes resultantes) agem, por sua vez, sobre a situação determinada. (1981: 182).

O termo *cultura* aparece, de certa forma, associado ao termo *experiência*, aquele organizando este para que se produzam práticas, ações, expressando a consciência social através de sistemas densos:

parentesco, costumes, as regras visíveis e invisíveis da regulação social, hegemonia e deferências, formas simbólicas de dominação e de resistência, fê religiosa e impulsos milenaristas, maneiras, leis, instituições e ideologias – tudo o que, em sua totalidade, compreende a “genética” de todo o processo histórico, sistemas que reúnem todos, num certo ponto, na experiência humana comum, que exerce ela própria (como experiências de *classe* peculiares) sua pressão sobre o conjunto. (THOMPSON, 1981: 189).

E examinar estes sistemas, é mergulhar nos valores de uma sociedade ou de um grupo social, e não apenas buscar seus determinantes uma vez que as “maneiras pelas quais qualquer geração viva, em qualquer ‘agora’, ‘manipula’ a experiência desafiam a previsão e fogem a qualquer definição estreita de determinação” (THOMPSON, 1981: 189). Para Thompson:

Os valores não são “pensados”, nem “chamados”; são vividos, e surgem dentro do mesmo vínculo com a vida material e as relações materiais que surgem nossas idéias. São as normas, regras, expectativas etc. necessárias e aprendidas (e “aprendidas” no sentimento) no “*habitus*” de viver; e aprendidas em primeiro lugar, na família, no trabalho e na comunidade imediata. (1981: 194).

Embora os valores sociais não sejam totalmente independentes, não podemos dizer que são simplesmente impostos por uma estrutura determinante de todas as coisas, isso seria fechar os olhos para uma quantidade imensa de valores conflituosos dentro de uma mesma sociedade, o que também não deve nos relegar a um relativismo absoluto:

os valores, tanto quanto necessidades materiais, serão sempre um terreno de *contradição*, de luta entre valores e visões-de-vida alternativos. Se dizemos que os valores são aprendidos na experiência vivida e estão sujeitos a suas determinações, não precisamos, por isso, render-nos a um relativismo moral

ou cultural. Nem precisamos supor alguma barreira intransponível entre valor e razão. Homens e mulheres discutem sobre valores por meios racionais e interrogam seus próprios valores por meios racionais. Isso equivale a dizer que as pessoas são *tão* “sujeitos” (e não mais) de sua própria consciência afetiva e moral quanto de sua história geral. Conflitos de valor, e escolhas de valor, ocorrem sempre. Quando uma pessoa se junta ou atravessa um piquete grevista, está fazendo uma escolha de valores, mesmo que os termos da escolha e parte daquilo que a pessoa escolhe sejam social e culturalmente determinados (THOMPSON, 1981: 194).

Nossas fontes nos mostram, sobretudo, *representações* de um passado vivido. Assim, utilizamos o conceito de representações no sentido que lhe é dado por Roger Chartier, entendido como “percepções do social” (CHARTIER, 1990: 17), “o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade social é construída, pensada, dada a ler” (CHARTIER, 1990: 16-17).

Em todas as produções que nos serviram de fontes procuramos identificar e explicitar seus “usos”, apoiados no pensamento de Michel de Certeau sobre o termo, considerando-o como “operações de emprego – ou melhor, de reemprego” do que é produzido, “sua formalidade e sua inventividade próprias” (CERTEAU, 2000: 93).

Nossa análise foi construída a partir de fontes heterogêneas que, por vezes, se aproximavam e outras vezes se distanciavam. Mas todas indicam representações possíveis da cidade, demonstrando a multiplicidade de pontos de vistas que está sujeita a realidade, e o campo de lutas que envolvem as representações sociais, a memória e a construção de identidades, onde algumas imagens sempre saem vitoriosas à custa de outras que são menosprezadas, quando não esquecidas.

Com o censo de 1960 começaremos a adentrar no universo novo-cruzeirense, a partir de quantificações e estatísticas sociais. Mas, pensando com a consideração de Michel de Certeau, pela qual as estatísticas “Contabilizam *aquilo* que é usado, não as maneiras de utilizá-lo” (2000: 98), outras fontes serão articuladas de modo a desvelar as vivências e imagens socialmente construídas desta materialidade construída pelo censo.

Começamos pelo que nos é fornecido com os discursos oficiais que colocados em cruzamento com o censo ou outros dados materiais nos remete a uma cidade oficialmente idealizada e distribuída para consumo a favor de um imaginário coletivo que lhe assemelhe, mesmo que concretamente inexistente. Assim será com Atas de reuniões do Legislativo Municipal, ofícios, o jornal *O Novo Cruzeiro*, que feito pela

prefeitura era um informativo de suas benfeitorias progressistas com algumas colunas de eventos sociais.

Nas fotografias, atentamos para seu caráter de documento e de monumento. De acordo com *Ciro Flamarion Cardoso* e *Ana Maria Mauad*, a imagem fotográfica, como documento,

revela aspectos da vida material de um determinado tempo do passado de que a mais detalhada descrição verbal não daria conta. Neste sentido, a imagem fotográfica seria tomada como o índice de uma época, revelando, com riqueza de detalhes, aspectos da arquitetura, indumentária, formas de trabalho. Locais de produção, elementos de infra-estrutura urbana tais como tipo de iluminação, fornecimento de água, obras públicas, redes viárias etc. (1997: 406)

Ainda segundo os autores, a fotografia como monumento

impõe ao historiador uma avaliação que ultrapasse o âmbito descritivo. Neste caso, ela é agente do processo de criação de uma memória que deve promover tanto a legitimação de uma determinada escolha quanto, por outro lado, o esquecimento de todas as outras. (CARDOSO; MAUAD, 1997: 407)

É neste sentido que buscamos, nas fotografias que utilizamos, as escolhas do fotógrafo e os usos sociais que delas se fizeram e suas intenções procurando relacioná-las com a construção de memórias e identidades na cidade. Ao invés de pensarmos a fotografia como mera reprodução da realidade, optamos por vê-la “como uma dada (re) construção da realidade que se projeta sobre o passado e também cobre o futuro” (TURAZZI, 1995: 31).

A maior parte das fotografias presentes neste trabalho são imagens que circulam na cidade, feitas por um único fotógrafo. Elas são facilmente encontradas nas casas de várias pessoas, sobretudo professores, políticos, e pessoas ligadas à promoção de eventos. Nestas imagens a ferrovia e a estação são as personagens de destaque, remetendo-nos ao movimento dos tempos da ferrovia e ao silêncio após sua definitiva ausência.

Com as fontes literárias buscamos imagens e percepções da cidade à época da ferrovia e depois dela. Entendemos estas fontes como representações de um passado experimentado. Considerando que a memória é seletiva, estas fontes testemunham a vontade de memória que perpetuam, e constroem imagens da cidade em detrimento de outras. Além disso, se integram à realidade social por produzirem e serem produzidas por práticas sociais, reforçando e contribuindo para a construção da identidade coletiva.

Julgamos importante trabalharmos com a História Oral, a qual compreendemos como método de constituição de fontes que permite a visualização de um número maior de imagens possíveis, uma vez que, concordando com Paul Thompson, a “realidade é complexa e multifacetada; e um mérito principal da história oral é que, em muito maior amplitude que a maioria das fontes, permite que se recrie a multiplicidade original dos pontos de vista” (1992: 25). Além disso, a História Oral deixa explícita a responsabilidade do historiador como sujeito de seu próprio trabalho, uma vez que a fonte surge da interação entre entrevistado e entrevistador.<sup>4</sup>

Realizamos quatro com sujeitos escolhidos por não possuírem contato relevante uns com os outros, o que nos possibilita perceber a circulação de imagens e valores coletivos. Neste sentido, entrevistamos um político e produtor de cachaça que ainda hoje se mantém em atividade, um comerciante que chegou a ser vereador na década de 60, o ex diretor do cine-teatro da cidade e membro do grupo de teatro, uma ex vendedora de comida na estação da época em que a ferrovia passava pela cidade.

O primeiro contato com os depoentes não foi difícil, uma vez que a cidade é pequena e o convívio acaba sendo facilitado. Para que nossos entrevistados ficassem mas à vontade, as entrevistas foram realizadas em locais escolhidos por eles, sendo que apenas um preferiu que a entrevista não se realizasse em sua casa, mas sim, na casa do entrevistador.

As entrevistas, todas de história de vida, tiveram duração média de uma hora e dez minutos e seguiam roteiro semi-estruturado que abordava a infância e a juventude do entrevistado, sua vida adulta e o trabalho, inserção cultural e afetividade, e, por fim, as lembranças da Bahiminas e de sua desativação.

Bosi afirma que “cada geração tem, de sua cidade, a memória de acontecimentos que permanecem como pontos de demarcação em sua história” (1998: 418). Concordando com a autora, buscamos nas entrevistas gravadas pontos que se assemelham e que se distanciam, assim como valores, imagens e percepções que são confrontadas com outras fontes no caminho da aproximação com a verdade simbólica que estamos comprometidos, uma vez que, como declaram Rina Benmayor e Andor Skotnes citados por Thomson, o testemunho pessoal “permite entender como as

---

<sup>4</sup> Ver: ALBERTI, Verena. *Histórias dentro da História*. In: PINSKY, Carla. **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

matrizes em movimento das forças sociais impactam e moldam os indivíduos, e como os indivíduos, por sua vez, respondem, agem e produzem mudança na área social mais ampla” (2002: 345).

De posse das apropriações conceituais que fizemos e conscientes da elasticidade de todo conceito na ciência histórica, interrogaremos nossas fontes, de acordo com a divisão de capítulos que propomos. Em todos eles estarão presentes fontes oficiais como prestações de contas da prefeitura municipal, atas de reuniões do legislativo municipal, dados censitários e fontes relativas à produção do imaginário através das memórias como depoimentos, fotografias, crônicas e poemas que serão articuladas de forma a desvelar, na leitura e imagens da cidade que estas fontes possibilitam, o papel da ferrovia em sua dinâmica social e cultural.

No primeiro capítulo, nosso objetivo é refletir sobre a atribuição de significados aos espaços e eventos ocorridos na cidade durante os primeiros anos da década de 1960. Neste sentido, mostraremos a possibilidade de leitura da cidade em duas esferas. A primeira, a “cidade oficial”, se baseia nas imagens construídas pelas fontes oficiais, como o censo de 1960, documentos oficiais da prefeitura e o jornal que era produzido sob os auspícios da prefeitura; além das fotos antigas e recentes, mas que também fazem parte do acervo administrativo. A segunda se fará através das memórias registradas em poemas, contos, crônicas, fotografias, músicas e depoimentos de pessoas que viveram na cidade do início dos anos 60. Chamaremos essa leitura de “cidade das memórias”.

Com estas leituras da cidade perceberemos que, apesar da falta de infraestrutura e dos seus problemas sociais, no discurso oficial os problemas são minimizados ou esquecidos, construindo a imagem de uma cidade em progresso. Também nas experiências representadas pelas memórias de “leitores especiais” da cidade vemos a construção de identidades que põem em jogo a dicotomia cidade/campo, e desvelam a rede de significados associados às práticas e experiências de grupos que a possibilitaram.

Nossa opção por enfatizar o começo década de 60 se deve, em primeiro lugar, às referências feitas por nossas fontes, além disso, pensamos que, para uma cidade que se emancipou em 1943, as representações construídas do período que escolhemos estão mais de acordo com o convívio cotidiano com todas as estruturas que viriam a mudar

em 1966. Não obstante, passearemos pelo passado mais distante da cidade em momentos oportunos dentro da nossa proposta.

O segundo capítulo começa com uma breve história da ferrovia no Brasil e a carga simbólica de mensageira da modernidade que a acompanhou em seus primeiros tempos, utilizando para este fim bibliografia acadêmica relacionada ao assunto. Em seguida, também de forma breve, a história da Estrada de Ferro Bahia e Minas, dialogando com as imagens analisadas anteriormente. E, por fim, atingiremos o objetivo do capítulo, ao mostrar a forma como a ferrovia interagiu com a cidade, analisando sua importância na articulação econômica e social, explicitando seu papel como meio de transporte, comunicação e geradora de empregos diretos e indiretos. Mas principalmente, analisaremos as imagens e representações a ela atribuídas, buscando compreender as dimensões destas imagens como esferas de um cotidiano vivido e experimentado por moradores da cidade.

Metodologicamente o capítulo é construído com fontes oficiais do arquivo da prefeitura municipal, com textos de moradores da cidade que, ao praticar a escrita destes textos, expressaram os significados de sua experiência com a ferrovia, fotografias que no primeiro capítulo são usadas mais como reveladoras da materialidade da cidade, aqui nos ajudarão a perceber os usos sociais e significados da ferrovia, e entrevistas gravadas com moradores antigos da cidade que viveram e tiveram experiência na cidade na época do trem de ferro.

Com isso, veremos a ferrovia ganhar usos diversos pelos moradores da cidade e se tornar suporte para práticas sociais diversas, configurando-se como membro do corpo social da cidade. Ao mesmo tempo a ferrovia é percebida como maior identificadora da cidade como urbe e como cenário de ações sociais.

No terceiro capítulo, após contextualizarmos as desativações ferroviárias no Brasil, analisaremos a desativação da ferrovia atacando principalmente dois pontos. O primeiro diz respeito à forma como a administração da cidade respondeu à desativação com seus discursos e silêncios e imagens pelas quais estes foram responsáveis. O segundo ponto de ataque será o das vivências, imagens e representações construídas pelas memórias de pessoas que experimentaram a desativação. Investigamos também obras administrativas e sua recepção e representação no todo social da sede municipal.

Neste momento ainda procuraremos responder a questão que reflete sobre a existência de uma relação atual entre a ferrovia e a cidade.

Como fontes para o primeiro momento, utilizaremos cartas oficiais, Atas de reuniões do legislativo municipal, identificando, também, construções de imagens e cristalizações da desativação ou de seu contexto. Para o segundo momento, utilizaremos entrevistas gravadas com pessoas que vivenciaram a desativação; crônicas, poemas, fotos, pinturas e músicas que remetem a imagens da desativação e de seu tempo e a forma como foram vivenciados coletivamente. Neste sentido, também usaremos orçamentos e prestações de contas do executivo municipal que serão comparadas na intenção de descobrir mudanças nos gastos públicos e feitos administrativos que possam sugerir relação com a desativação da ferrovia. Para demonstrar a relação atual entre a ferrovia e a cidade, além das fontes citadas, será necessário a análise do cenário atual de Novo Cruzeiro e de práticas das quais é palco.

Com base no exposto até agora, procuraremos mostrar neste trabalho que o arrancar de trilhos da Estrada de Ferro Bahia e Minas trouxe, para Novo Cruzeiro, não apenas prejuízos econômicos, mas também sociais e simbólicos e que, ainda assim, na cidade existe uma constante construção da identidade coletiva associada à Bahiminas, apelido que a população local deu para a ferrovia, como se ela ali estivesse. E está.

## CAPÍTULO I

### NOVO CRUZEIRO NO COMEÇO DA DÉCADA DE 60

Mesmo sendo uma cidade tão pequena, quantas imagens de Novo Cruzeiro do início da década de 60 são possíveis (re)construir? Com certeza, inúmeras. As diversas representações possíveis de uma cidade sugerem uma multiplicidade de formas de leitura de sua realidade, fazendo surgir a possibilidade de várias histórias. Segundo Knauss:

Toda cidade tem muitas histórias. Nem sempre a historiografia sobre as cidades reconhece essa multiplicidade e procura submeter a compreensão da história urbana a variáveis gerais e constantes que costuram a cidade e a representam como unidade de elementos complementares, num tempo linear. (2007: 25).

Ainda quanto às possibilidades de multiplicidade de leituras, Pesavento, num artigo esclarecedor que tem “cidades” como temática, considera que:

Às cidades reais, concretas visuais, consumidas e usadas no dia-a-dia, corresponderam outras tantas cidades imaginárias, a mostrar que o urbano é bem obra do homem, obra esta que ele não cessa de reconstruir, pelo pensamento e pela ação, criando outras tantas cidades, no pensamento e na ação, ao longo dos séculos. (2007: 11)

Neste sentido, uma cidade pode abrigar tantas outras quanto as ações e pensamentos humanos são capazes de reconstruir, seja pelo uso que se faz de seus espaços e que pode modificar-lhes o sentido – como bem argumentou Certeau: “o caminhante transforma em outra coisa o significado espacial” (2000: 178) –, seja pelas memórias dos seus moradores, ou pelas imagens que, de forma oficial ou não, são criadas e transmitidas.

As possibilidades de leitura de uma cidade em seu passado podem chegar até nós pelas representações produzidas a seu respeito e nem sempre possuem correspondência efetiva com o real concreto, mas de toda forma são partes do que chamamos de imaginário social. Além disso, integram a realidade social por produzirem e serem produzidas por práticas sociais. A cidade torna-se, assim, “objeto da produção de imagens e discursos que se colocam no lugar da materialidade e do social e os representam” (PESAVENTO, 2007: 14).

Essas leituras também são, por vezes, conflitantes. E representações conflitantes podem gerar lutas que tornarão algumas delas hegemônicas ao passo que subjuga ou suprime outras e, como assinalou Roger Chartier, estas “lutas de representações têm tanta importância como as lutas econômicas (sic) para compreender os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, a sua concepção do mundo social, os valores que são seus, e o seu domínio” (1990: 17). Neste sentido, algumas cristalizações que nos chegam do passado, possivelmente foram mantidas à custa da exclusão ou mesmo do desaparecimento de outras, mostrando que a memória é um campo de lutas sociais e de relações de força e micro-poderes<sup>5</sup>.

Pelo que foi exposto acima, no empenho de resgatar experiências vividas a partir do começo da década de 1960, mostraremos a possibilidade de leitura da cidade em duas esferas. Uma é a que se baseia nas imagens construídas pelas fontes oficiais, como o censo de 1960, documentos oficiais da prefeitura como prestações de contas, leis, boletins, o jornal, que também era publicado sob os auspícios da prefeitura, e evidências sobre a materialidade da cidade registradas em fotografias antigas e recentes, mas que também oficiais, por pertencerem ao acervo administrativo. Chamaremos essa leitura de “cidade oficial”. A outra é a que se fará através das memórias registradas em poemas, contos, crônicas, fotografias, músicas e depoimentos de pessoas que viveram na cidade do início dos anos 60. Como a maior parte desses registros não foi produzida no período que analisamos, chamaremos essa leitura de “cidade das memórias”, isto é, imagens da cidade construídas através lembranças evocadas por meio de entrevistas e de manifestações artísticas de leitores especiais da cidade. Estas últimas, de acordo com Pesavento:

Seja como confirmação, negação, ultrapassagem, transformação, inscrição de um sonho, fixação de normas e códigos, registro de medos e pesadelos, exteriorização de expectativas, a arte é um registro sensível no tempo, que diz como os homens representavam a si próprios e ao mundo. [...]. A arte, como expressão do mundo, diz o real de outra forma, falando por metáforas que se referem a formas de pensar, agir, sonhar de uma época. (2002: 01)

Em outras palavras, uma cidade subjetiva, mas nem por isso irreal. E, para alcançá-la, também utilizaremos o método de constituição de fontes por entrevistas, que nos permite a visualização de um número maior de imagens possíveis, uma vez que, concordando com Paul Thompson, a “realidade é complexa e multifacetada; e um

---

<sup>5</sup> Para uma reflexão sobre micro-poderes, ver: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Org. Trad. Roberto Machado. 13ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1998.

mérito principal da história oral é que, em muito maior amplitude que a maioria das fontes, permite que se recrie a multiplicidade original dos pontos de vista” (1992: 25). Desta forma esperamos dar conta de trazer nosso leitor para dentro do universo cotidiano neo-cruzeirense do início da década de 60, para no próximo capítulo demonstrarmos o papel que a ferrovia ocupava na cidade em seus últimos anos de funcionamento.

Nossa escolha por esta pequena cidade do interior de Minas Gerais, entre outras tantas possíveis, se deu por visualizarmos, aí, uma possibilidade para mostrarmos como a memória se constitui através de monumentos, ainda que fisicamente ausentes, como é o caso da ferrovia, e também se constitui em monumento na medida em que é preservada, transmitida e herdada de diversas formas, da sala de aula de educação básica ou superior até os diferentes registros iconográficos e literários, contribuindo para a formação das identidades destas pessoas.

### **1.1. A Cidade Oficial**

Começamos por situar a cidade de Novo Cruzeiro no espaço e no tempo. Na Enciclopédia dos Municípios Mineiros organizada pelo IBGE em 1959, o município aparece localizado na Zona do Mucuri do Estado de Minas Gerais, região conhecida pela extração de pedras preciosas e semi-preciosas, cuja principal cidade é Teófilo Otoni, intitulada pelas propagandas oficiais de “A Capital Mundial das Pedras Preciosas”. No entanto, registros mais recentes fornecem sua localização no médio vale do Jequitinhonha, como se pode observar no mapa 02. Isto pode ser explicado pela emancipação da vila de Itaipé em 1963. Tal vila era inferior em população apenas à sede, e seu território está inteiramente situado no vale do rio Mucuri. Com sua emancipação, Novo Cruzeiro perde a ligação com tal vale e a troca na nomenclatura regional é acompanhada da troca de título simbólico. De uma cidade do “vale das pedras preciosas” passa-se a uma cidade do vale do Jequitinhonha, também conhecido por muitos como o “vale da pobreza”, e cujos problemas sociais são conhecidos no Brasil e no exterior.

A origem do nome da cidade – Novo Cruzeiro – está na denominação que foi dada à moeda nacional em 1942. Os primeiros colonizadores da região foram

trabalhadores rurais do latifundiário Joaquim Esteves da Silva, cuja propriedade, em 1880, se estendia até as terras pertencentes ao então município de Araçuaí. O povoado que deu origem à atual cidade de Novo Cruzeiro foi fundado em 1917, com a construção da capela de São Bento, surgindo, em torno dela, pouco depois, as primeiras moradias. O distrito foi criado pela Lei estadual n.º 3, de 7 de setembro de 1923, com a denominação de Gravatá e sede no povoado de São Bento, como parte integrante do município de Araçuaí. A chegada da Estrada de Ferro Bahia e Minas em 1924 deu um novo impulso à ocupação do povoado que começava a se desenvolver às margens da linha férrea. O Decreto-lei n.º 1058, de 31-12-1943, criou o município de Novo Cruzeiro.<sup>6</sup> De 1923 até 1943 o povoado de São Bento cresceu em número de habitantes e de moradias se tornando a sede do município criado pelo decreto citado.

O estranho é que nos dias atuais a data oficial de criação da cidade não é comemorada como é comum em diversos municípios. Datas como o dia de São Bento – santo padroeiro – e o 07 de setembro são mais comemoradas. No último caso, uma data já simbolicamente importante em todo o Brasil, ganha aspectos próprios em Novo Cruzeiro, uma vez que o distrito fora criado em 07 de setembro de 1923 como vimos acima, e é justamente na “semana do 07 de setembro” que na cidade se realiza sua festa mais importante e popular conhecida como *Festival da Cachaça*, “a festa da cidade”.

É presumível que em 1923 os trabalhos que culminariam com a inauguração da estação ferroviária em 1924 já tinham começado, e a comunidade que se formava já respirava ares de ferrovia. Isto dava ao período um contexto de mudança mais significativo do que aquele de 1943, e o torna mais passível de comemoração oficial.

Como o momento crucial de nosso trabalho é o ano de 1966 - ano este em que foi desativada a Estrada de Ferro Bahia e Minas - começaremos por traçar um panorama da cidade no início dos anos 60. Isto para que possamos entender como era o cotidiano de sua população nos tempos em que a ferrovia era um de seus componentes, de forma a perceber e analisar o trem como um membro do corpo social da cidade.

Acreditamos que analisando o começo dos anos 60, ou seja, documentos compreendidos entre 1960 e 1965/66, e documentos que a este período se referem, seja suficiente para a compreensão daquele cotidiano que seria mudado a partir de 1966.

---

<sup>6</sup> Os dados apresentados neste parágrafo foram extraídos da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Volume XXVI: Minas Gerais, M-Q. Publicação comemorativa do 23º aniversário do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 29 de maio de 1959. Rio de Janeiro, 1959.



As atividades predominantes eram as agropecuárias e extrativas, estando concentrada nestas 84,31% de toda a população, embora, entre esses são contadas as pessoas sem remuneração que auxiliam no trabalho da família, algo muito comum numa cidade onde a população rural era (e ainda é) maior que a população urbana, e os membros da família são, normalmente eles próprios, os trabalhadores de suas plantações.

De toda a população apenas 20,84%, ou mais exatamente 7.564 pessoas sabiam ler e escrever, e entre estes, 3.131 eram estudantes. Das 6.343 crianças na faixa etária de 5 a 9 anos, apenas 1.190 eram estudantes e um número bem menor entre elas, apenas 320, sabiam ler e escrever. Não havia rede geral para abastecimento de água, e dos 6.567 domicílios particulares permanentes apenas 135 possuíam poço ou nascente. Também não havia uma rede geral para escoamento de esgoto, sendo este destinado às fossas ou rios. O serviço de energia elétrica era precário e oferecido pela usina hidrelétrica da cidade que servia a 225 domicílios, apenas 3,42% do total, e praticamente todos localizados na sede. A energia que servia a vila de Queixada – um distrito do município – pertencia a particular e em outubro de 1963, a Câmara Municipal discutiu e aprovou sua aquisição por parte da prefeitura (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1963: 20 e 21). O rádio estava presente em 272 domicílios, ou 4,14% do total.

Os diversos problemas de saneamento, educação, energia e comunicação, identificados pelos dados do senso, não aparecem de forma tão explícita na imagem que nos é oferecida nas Atas de reunião da Câmara Municipal e com as prestações de contas do executivo municipal. Inversamente, dezenas de vezes a palavra “progresso” aparece nos discursos dos vereadores, deixando a impressão de que a cidade caminhava rumo ao desenvolvimento. Preocupações com as áreas de lazer da cidade eram constantes. Em 28 de novembro de 1961 foi criado o projeto de lei que previa auxílio financeiro para os clubes recreativos e de futebol Madureira e Valença, sendo o projeto votado pela câmara no dia 29 e transformado em lei já no dia 30 de novembro de 1961. Em outubro de 1963, foram aprovados projetos que versavam sobre a reforma do clube Social e concessão de auxílio para outro clube<sup>7</sup> recém criado (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1963: 23). Até o ano de 1966 não existem registros que

---

<sup>7</sup> Embora o nome do clube não apareça na ata, pode-se concluir que se tratava do Clube de Caça de Novo Cruzeiro, já que é o único citado, além do Madureira Futebol Clube e o Valença Futebol Clube, em outras atas posteriores.

demonstrem grandes preocupações com estradas de ligação a outras cidades ou com meios de transportes, apenas são relatados reparos em estradas carroçáveis.

Diante das fontes coletadas, podemos dizer que não era a falta de problemas estruturais que possibilitava as preocupações e discursos políticos da época. Não existe como comprovar que as atas neguem os problemas, mas por elas não se prova que eles existiam. E, como já vimos, existiam.

A exceção é também interessante. Em junho de 1964 a câmara discute pela primeira vez a construção de um campo de pouso para a cidade (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1964: 19), entretanto essa discussão se prolongaria por vários anos e ainda hoje a cidade não possui um espaço apropriado para decolagem e aterrissagem de aeronaves. Com tantos problemas, esta preocupação em construir um campo de aviação parece esdrúxula, mas não se levamos em conta que por trás disso, é percebido o interesse de construir uma imagem da cidade apta e caminhando rumo ao progresso.

Nas prestações de contas da prefeitura, até 1966, observamos certa calma, nenhuma grande obra, nenhum gasto que “fugisse” à rotina. As despesas mais comuns eram o pagamento de funcionários, auxílio aos clubes e manutenção de estradas carroçáveis.

O jornal da cidade, intitulado “O Novo Cruzeiro”, validava os discursos oficiais. Fundado pelo prefeito José Moura em 1962, durante seu segundo mandato, o jornal circulava quinzenalmente, e por ele a prefeitura divulgava seus feitos, leis, artigos informativos e acontecimentos sociais como festas, bodas e peças de teatro. Em seu primeiro número, na primeira página, a matéria cujo título é “Novo Cruzeiro em franco progresso” (em destacadas letras), identifica a cidade como “um reduto de trabalho, ordem e progresso” (O NOVO CRUZEIRO, 1962: 01), e segue, com continuação na quarta página, divulgando as obras do prefeito José Moura:

Construção do Grupo Escolar [...], aquisição de mobiliário nôvo (sic) para vinte salas de aulas do grupo da cidade; elaboração de convênio com o Estado de Minas Gerais para instalação de 79 escolas rurais [...]; compra de um motor a diesel para iluminação pública da cidade; compra de motores para iluminação pública dos distritos de Itaipé e Catugí; compra de prédios (e sua adaptação) para sedes (sic) dos clubes “Madureira e Valença”, ambas dotadas de móveis fôrmicos moderníssimos; compra de um caminhão [...]; ligação rodoviária de Queixada à vila do Lufa, centenas de metros de “bueiros” na cidade; construção de diversas pontes dando livre acesso à cidade; compra de instrumental e formação de uma Banda de Música; ; emplacamento das ruas da cidade; compra de um prédio para instalação do

Cinema Municipal; aquisição de máquinas para o serviço interno da Prefeitura; remodelação do total do prédio da prefeitura; tornado-o um dos melhores do nordeste; compra de um Trator KT 10 (alemão – importação direta); início de uma grande obra urbanística na Praça da Matriz, logradouro local; aquisição e doação ao Estado para construção do “fórum” [...], levantamento da planta cadastral da cidade, destinada ao abastecimento de água [...]; instalação de uma Agência da Caixa Econômica (sic) Estadual na cidade doação de 230 lotes de terreno aos pobres, na zona suburbana da cidade com dezenas de construções já habitadas [...] instalação de serviço de rádio telegráfico do Estado; arborização da Avenida Getúlio Vargas e, finalmente a fundação do jornal “O NÓVO (sic) CRUZEIRO”: Além destas obras, já realizadas tem o senhor prefeito um vasto programa administrativo para 1962. (O NOVO CRUZEIRO, 1962: 01 e 04).

Podemos observar que, além das divulgações, temos propagação de valores simbólicos. A construção de uma imagem da cidade vinculada ao progresso entra em contraste com os resultados do censo de 1960, que mostrava os problemas de infraestrutura que dificilmente seriam resolvidos de forma tão rápida. Mas de qualquer forma as obras citadas acima não passaram despercebidas e algumas delas são hoje lugares de memória para parte da população da cidade, e outras se constituem, ao lado da ferrovia, monumentos que permitem a memória, já que, mesmo não existindo mais fisicamente, sua imagem remete ao tempo que existiam. Com a distância que o tempo nos permite, vemos que o jornal ganha função na construção da identidade urbana da época – já que a população era rural – articulando termos como “progresso” e “modernidade” à cidade e à imagem do prefeito, como se percebe na figura 01. Assim, apesar de todos os problemas explicitados através do censo de 1960, num artigo presente no mesmo número do jornal citado encontramos o trecho seguinte:

O ex-distrito de São Bento – ora comarca de Nôvo (sic) Cruzeiro - mostra-se, após o interregno de alguns anos, bem outro, bastante diferente do que fôra (sic), do que representara junto às coisas reais, dignas de atenção e carinho.

É fora de dúvida (sic), que esta localidade, na sadia perspectiva de avanço mais acentuado e promissor por que passa, equiparar-se-á, em curto período, às cidades modernizadas [...]. (O NOVO CRUZEIRO, 1962: 04).



Figura 01: Jornal “O NOVO CRUZEIRO”. 1962. O tema do progresso foi o escolhido para o primeiro número do jornal. Acervo da Biblioteca Pública Municipal de Novo Cruzeiro.

Todavia a maioria da população sequer sabia ler e escrever, e a distribuição do jornal não era gratuita, apenas seus assinantes o recebiam, assim, seria arriscado considerar que ele cumpria efetivamente seu papel na formação das identidades. Se é que podemos falar em uma elite econômica e letrada, era a ela que o periódico se destinava antes de tudo, e deste grupo era a responsabilidade de transmitir ou não este discurso presente no jornal para o restante, ou melhor, para a maioria da população. Era um veículo de informação oficial, que, no entanto, cedia espaço para colunas sociais, alguns anúncios e notícias de interesse geral. Sua redação e oficinas funcionavam no prédio da prefeitura e, seu discurso era compatível com o oficial, como fica claro em seu subtítulo: “Órgão de Divulgação sob os Auspícios da Prefeitura Municipal”. Neste sentido concordamos com Maria Helena Capelato e Maria Ligia Prado, citadas por Luca, ao entender a imprensa,

fundamentalmente como instrumento de manipulação de interesses e de intervenção na vida social; nega-se, pois, aqui, aquelas perspectivas que a tomam como mero “veículo de informações”, transmissor imparcial e neutro dos acontecimentos, nível isolado da realidade político-social na qual se insere. (LUCA, 2005: 118).

Observamos que, embora o censo de 1960 aponte os diversos problemas de saneamento, iluminação pública, economia, educação e saúde (não encontramos registros de postos de saúde no meio rural) pelos quais a cidade passava – além da falta de calçamento nas ruas da sede municipal, como se observa nas figuras 03 e 04 -, estes problemas não estavam entre as principais preocupações de seus administradores, que

se esforçavam em construir uma imagem de cidade que caminhava rumo ao progresso e modernização. Estes termos – progresso e modernização – para os administradores representavam não mais do que os feitos do prefeito José Moura e melhoramentos feitos pelo Estado<sup>8</sup>. Neste sentido, se a cidade (que já tinha a estrada de ferro, é bom lembrar) tivesse banco, cinema, bueiro, placas nas ruas, banda, jornal etc., estava progredindo. Além disso, muitas das melhorias citadas pelo jornal da cidade, como a construção de bueiros e a instalação de várias escolas não chegaram a ser efetivadas, e que era no mínimo exagero comparar uma cidade com tantos problemas às outras tidas como modernizadas.

Mas para que não fiquemos presos ao ponto de vista dos administradores, vale a pena passear pelos lugares e espaços da cidade<sup>9</sup> no período que estamos tratando, evitando utilizar discursos políticos. Faremos isso conscientes de que, em nossos dias, muitos destes espaços são vestígios de um tempo que permanece vivo na memória de pessoas que o experimentaram, indícios de um passado vivido que nos chegam para fornecer pistas deste mesmo passado que tentamos resgatar.

Começemos nosso *tour* pela cidade pelo suporte material que se transformará em lugar de memória que estará mais presente em nosso trabalho, e que terá seu significado espacial modificado conforme o tempo, ou seja, a estação ferroviária. Inaugurada em 1924, quando a cidade ainda era um distrito chamado Gravatá, e pertencente ao município de Araçuaí, a estação era um ponto de parada da Estrada de Ferro Bahia e Minas, linha férrea que ligava Minas Gerais ao porto de Caravelas-BA. A ferrovia era o principal meio de transporte da cidade e principal estrada de ligação com outras cidades, não havia nenhum tipo de ônibus, as viagens, sobretudo dos menos privilegiados economicamente, se faziam a cavalo ou pelo trem, que passava diariamente pela cidade duas vezes: uma com destino a Araçuaí, outra, no sentido litoral da Bahia. Todos os dias, em seus horários de passagem, o trem de ferro ditava parte da rotina do lugar. O apito, como nos revelará os depoimentos de nossos entrevistados e os textos de autores da cidade, anunciava a chegada e a partida de pessoas e produtos, e deixava os vendedores de quitanda com suas cestas preparadas para o movimento que se fazia.

---

<sup>8</sup> Ver páginas 20 e 21

<sup>9</sup> Uma boa distinção entre os dois termos, e que os orientam neste trabalho, está presente em: CERTEAU, Michel de. **A Invenção de Cotidiano: 1. artes de fazer**. 5ª edição. Petrópolis: Vozes, 2000.

A figura 02 registra os tempos de movimentação na estação, mostrando o momento em que a máquina chegava de Araçuaí em direção ao litoral sul da Bahia. Nenhuma pessoa está em destaque na fotografia, o próprio trem e a estação são as personagens principais. Dentro de um cenário bucólico, com chão sem calçamento e montanhas ao redor, vemos o que era um símbolo da modernidade surgir apoteótico. Se nos grandes países desenvolvidos do mundo, ou mesmo em algumas partes do Brasil, nos anos 60, ele já não significava isto, pelo menos era este seu significado quando foi implantado e era este seu significado para estas pessoas que não conheciam em sua cidade algo de mais moderno. No prédio vemos a data de sua construção – 1924 - como que para sinalizar o começo dos tempos novos com a ferrovia, o nome da cidade e, menos legível, a altitude e a distância da primeira estação, em Caravelas – BA. Mas também há pessoas simples, com sacolas nas mãos e a espera do embarque ou do desembarque de alguém ou alguma coisa. Outras pessoas, do lado de baixo, certamente vinham ver quem e o que estava chegando. Não era uma cena incomum, pelo contrário, era cotidiana, é o cotidiano de um passado perenizado sob o olhar de um fotógrafo. A EFBM também era responsável pelo serviço de telégrafos, e muita gente ia à estação não para viajar, mas para enviar alguma correspondência. Voltaremos à estação em outro momento, já que ela é um dos lugares de memória que iremos analisar. Por hora, consideremos-nos apresentados.



Figura 02: Estação de Novo Cruzeiro. Sem data. Fonte: acervo pessoal do senhor Walter Salles

A figura 03 nos mostra aspectos ainda não observados da cidade. Além da distribuição dos imóveis, que se sucedem margeando os trilhos, notamos a falta de calçamento das ruas e a iluminação precária, dada a distância entre os poucos postes. Provavelmente, as ruas não eram muito transitadas por pedestres ou veículos, mesmo durante o dia, como é o caso do período retratado na fotografia. Daí concluirmos que essa calma era quebrada nos horários de passagem do trem, que rompia o silêncio e movimentava a avenida com seu apito e com as pessoas que chegavam ou esperavam para viajar ou receber e/ou enviar encomendas, além dos carregadores, muleiros, quitandeiras e pessoas que chegavam às portas e janelas para ver o movimento. Através da figura 04, que focaliza a principal avenida da cidade, percebemos, embora se trate de fotografia recente, que o crescimento da cidade acompanhou a extensão da linha férrea, já que a maioria das casas mais antigas podem ser vistas margeando a avenida que cedia leito à ferrovia.



Figura 03: Avenida Getulio Vargas, atual Avenida Julio Campos. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro. Sem data.

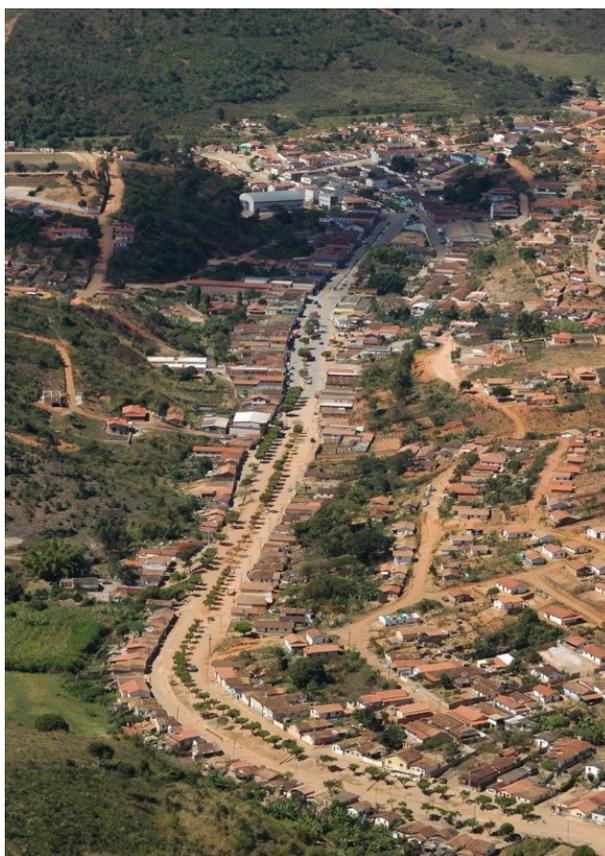


Figura 04: Vista aérea da Avenida Júlio Campos, antiga Avenida Getúlio Vargas. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro, 2005.

O principal prédio escolar do município era o do Grupo Escolar Inácio Murta, hoje Escola Estadual Inácio Murta, onde durante o dia funcionavam classes de ensino primário e durante a noite a escola de Comércio da Fundação Benjamim da Cunha. Localizava-se estrategicamente ao lado da estação, já que a maior parte de seus alunos dependiam do trem para chegar à escola. A construção do prédio da escola foi registrada em foto pela prefeitura (figura 05). Pode-se observar a proximidade da linha ferroviária. O que poderia parecer estorvo, devido ao barulho da máquina, pode ser entendido como uma estratégia para facilitar o acesso dos estudantes, que vinham das diversas localidades do município.

Atrás da estação e ao lado da escola estava um dos dois hotéis da cidade, onde viajantes e estudantes pousavam a espera do trem, ou ao chegar à cidade. O hotel São Bento resistiu ao tempo e ainda está em funcionamento com sua arquitetura preservada.



Figura 05: Construção do grupo escolar Inácio Murta, 1959. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro.

Dentre os espaços de lazer, dois clubes de futebol, que eram freqüentados pela população local, se destacam: o Madureira e o Valença. Nas sedes desses clubes eram realizadas festas e reuniões sociais, algumas gratuitas e outras não. Contavam, como já dito, com apoio da prefeitura que, com certa freqüência, destinava recursos financeiros para estes clubes. Os dias e as noites de festas eram, com freqüência, animadas pela banda Samba Seis, que tocava samba, chorinho e seresta (figura 06). Os clubes organizavam os carnavais, com apoio e patrocínio da prefeitura, onde, além das bandas da cidade, também tocavam bandas convidadas de outras cidades. As partidas de futebol eram freqüentes e, como se verá adiante, a rivalidade entre os times e torcidas dos clubes era grande. Freqüentado apenas por pessoas de maior poder aquisitivo, ainda havia o Clube de Caça. A matriz de São José era, e ainda é, a igreja mais freqüentada, embora não seja a mais antiga. Com missas uma vez por mês, a igreja mais antiga é a de São Bento, que é o santo padroeiro da cidade, escolhido por ser considerado pela população o protetor contra animais peçonhentos, e haver no local, pelo menos no tempo de seu povoamento, muitas cobras. Após as missas aos domingos, frequentemente tinha leilão e barraquinhas. No mês de julho se realizava a festa do padroeiro (Festa de São Bento) onde se agrupavam pessoas da sede municipal e dos distritos. Campo e cidade se encontravam nas festas religiosas, e, como veremos adiante, existia esse sentimento de distinção entre a gente de uma localidade e de outra, mesmo que, na prática, pudessem ter mais semelhanças que diferenças.



Figura 06: Banda Samba Seis. Fonte: Acervo Coena, sem data.

Uma atividade comum, para quem pudesse pagar, às quartas-feiras e aos domingos, era ir ao Cine-teatro, que exibia filmes, apresentações de bandas locais, e peças de teatro organizadas pelo GAMARDRA – Grêmio Amadorístico de Artes Dramáticas, que “encenava, principalmente, as peças de Willian Shakespeare” (COENA, 1988: 04), embora não fosse utilizado apenas como espaço de lazer, já que solenidades oficiais como posse de prefeitos e vereadores e encontros eram aí realizados, como se observa na figura 07, que registra o momento de posse do presidente da Câmara Municipal em 1966, expondo ao fundo um cenário pintado para alguma peça que havia se realizado ou iria se realizar. Os filmes, de acordo com o ex diretor do cinema, Ary Blasco Castro, eram trazidos de Belo Horizonte até Teófilo Otoni de ônibus, e de Teófilo Otoni para Novo Cruzeiro pela E.F.B.M.



Figura 07: Posse de vereadores realizada no Cine-teatro. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro.

Até agora nos limitamos, principalmente em descrever os lugares da cidade como que para montar um cenário. Contudo é preciso ir além, e “resgatar a cidade através das representações” (PESAVENTO, 1995) atribuídas aos seus lugares. De acordo com Pesavento: “Entender a questão desse modo não é submetê-la a um mero jogo de palavras, mas sim partir do pressuposto de que as representações são parte (sic) integrante também daquilo que chamamos realidade” (1995). Faremos isto, em seguida, através de depoimentos de moradores antigos da cidade, poemas de moradores, contos, crônicas e demais imagens metafóricas que nos revelarão os usos e significados atribuídos aos lugares do cenário que ora descrevemos, resgatando assim as experiências<sup>10</sup> vividas por nossos atores.

## 1.2. A Cidade das Memórias

“Novo Cruzeiro, cidade pequena, casas singelas, ao longo da linha férrea” (FRÓIS, 1988: 32). Assim começa a crônica de João Viana Fróis, morador da cidade e que, como outros, tivera seu texto publicado no *I Livro Coletivo de Novo Cruzeiro* organizado pela Coena (Comissão Organizadora de Encontros de Neocruzeirenses Ausentes), uma entidade que se apresenta como sócio-político-cultural e que tem como objetivos centrais a defesa da cultura popular da cidade e realizar “promoções no campo social e denúncias das injustiças que se cometem” (COENA, 1988: 10). No

<sup>10</sup> Principalmente no sentido que E. P. Thompson atribuiu ao termo em *A miséria da teoria*.

trecho da crônica de Fróis, dois aspectos destacados pelo autor nos chamam a atenção. Primeiramente a qualificação das moradias como singelas, registrando a vontade do autor de identificá-las com a simplicidade que ele parece perceber em seus moradores. Em segundo lugar, é possível criarmos uma imagem do “desenho” da cidade que se desenvolvera às margens da ferrovia que cortava a cidade.

A leitura da cidade que apresentaremos agora será aquela de pessoas que viveram e tiveram experiências na cidade e que se transformaram em produtores culturais ao registrar suas memórias em contos, poemas e crônicas que, como documento, nos informa sobre o cotidiano na cidade e as experiências de seus autores/atores, e, como monumento, lembra e transmite para velhas e novas gerações aquele viver em uma Novo Cruzeiro de outros tempos.

Embora o nome da cidade se deva à troca de moeda em 1942, o novo nome levou a práticas que o associam a um sentido religioso. Numa crônica em que relembra uma passagem de sua infância, Vicente Áureo Lages Campos nos mostra um exemplo de como a leitura religiosa se misturou à oficial dentro da cidade:

Depois de algum tempo, com muito esforço, chegamos ao local onde se encontrava um enorme e bem trabalhado cruzeiro de madeira (meu pai, quando prefeito da cidade, mandara levanta-lo), de onde se tinha uma vista parcial da minha cidade, cujo nome, Novo Cruzeiro, justificava a presença da cruz. (COENA: 62).

Tal feito fez e faz com que muita gente acredite que o nome da cidade se deva a esse cruzeiro. Tal confusão pode ter origem na falta de informação de parte da população que não tinha acesso aos rádios e jornais. Entretanto, de acordo com a Coena, “nem todos gostaram do novo nome que a cidade ganhou. Este nome foi dado por um dos maiores poetas de Novo Cruzeiro” (1988: 05). A Coena refere-se ao Senhor Olinto Alves, responsável pelo nome da cidade. Foi ele que, com a mudança de nome da moeda nacional, sugeriu aos administradores da época o novo nome, não sem alguma polêmica.

Mas como nosso foco é o começo da década de 1960, não vamos nos prender mais em períodos anteriores. No período de nosso interesse, uma cidade já estava formada e com características que já estavam próximas de mudar. É nesta cidade, em que algo seria tirado (a ferrovia), que nos importa verificar as memórias. Neste

empenho, um importante documento/monumento<sup>11</sup> de informação e transmissão de memória da e para a cidade é o livro do autor neocruzeirense Dedim de Ciço, intitulado *A Doce Voz de Suas Vidas*, e que é encontrado nas escolas e biblioteca pública da cidade. O livro possui causos, contos, poemas e crônicas que revelam o modo como o autor e por vezes, seu grupo social experimentaram o viver em Novo Cruzeiro. É para nosso trabalho uma fonte riquíssima de informação, já que seu autor agrupou escritos de pessoas diversas embora que, de certa forma pertencentes a grupos sociais em comum. Em uma de suas crônicas, ele nos fornece a sua impressão sobre a circulação de informações externas na cidade:

Vamos tomar por base os anos sessenta. As coisas que aconteciam pelo mundo afora, nos chegavam mesmo através do rádio, ou alguma revista de quinze a um mês de lançamento. As notícias eram sempre atrasadas. Não circulava revista, jornal. Não tinha telefone e nem televisão. (CIÇO, 1988: 23).

Na verdade, no ano de 1962 circulou o jornal *O Novo Cruzeiro*, mas sua ocultação talvez se deva ao fato de não ser necessariamente um jornal de notícias do “mundo afora”, ou simplesmente o autor não simpatizava política ou pessoalmente com prefeito da época e por isso não queira perpetuar seus feitos. A falta de informações externas atualizadas (na época) é flagrante. Novidade, como veremos adiante, só pelo trem de ferro. O rádio era o principal meio eletrônico de diversão, mas na mesma crônica o autor mostra que informação não era o seu forte. Era uma emissão amadora que mais tarde conseguiu o apoio da prefeitura e que se dedicava à utilidade pública e a rodar canções da época, além de transmitir os jogos do Madureira e do Valença, de maneira muito informal de acordo com o autor:

Dia de jogo lá ia ele e toda equipe, que era o seguinte: Um menino, Alguns metros de fio, a bicicleta e o microfone. Começava a partida entre Madureira e Estudante Esporte Club. Também começava a transmissão para toda Novo Cruzeiro e periferia. (CIÇO, 1988: 25)

Ciço não parece preocupado em fazer denúncias sobre a circulação de informação da época, mas em descrever um cenário para sua memória bem humorada. Na verdade um tom de saudosismo permeia todo seu livro, onde a maior preocupação é mesmo a lembrança de fatos informais do dia a dia do seu autor.

---

<sup>11</sup> Sobre a idéia de documento/monumento ver: LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 5ª edição. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003. p.p. 525 – 541.

Os jogos de futebol, como citado por Ciço, movimentavam a pequena cidade, principalmente quando era entre os dois principais clubes da cidade. A rivalidade entre os clubes que, dividia os torcedores, é cristalizada em forma de um clássico neocruzeirense. Como relata o senhor Ary Blasco Castro:

Ah... Ai é Atlético e Cruzeiro. Na época né. Rivalidade muito sem brincadeira. Tinha o Valença Clube que tinha muito conhecido e o Madureira também muito conhecido. E jogava aqui sempre os dois. O dia que um perdia e outro ganhava vou falar pr'ocê viu...tinha briga. Tinha muita briga e conversa mas acabava em... paz. Mas era difícil viu. No campo era briga, brigava, bate boca... nunca teve nada demais não. Acabava tudo, conversava normal. O dia que o Madureira ganhava ninguém agüentava sair na rua. Mas fazia uma festa no Madureira, e se a gente chegasse na porta eles achava ruim [resmungos] mas entrava. O dia que fosse fazer no Valença o Madureira chegava, achava ruim, mas entrava. Por que o Madureira (o entrevistado quis se referir ao Valença)<sup>12</sup>, o clube tinha um conjunto, e o Madureira não tinha o conjunto deles. Quem tinha que tocar era o nosso. (risos). Saía bem.<sup>13</sup>

O entrevistado supervaloriza os jogos demonstrando que era uma atividade em que o excessivo envolvimento por vezes tornavam violenta. O time do coração do senhor Ary não existe mais, mas a cristalização da rivalidade é percebida pelo tom de “saíamos por cima” presente em sua fala, mesmo quando revela que seu clube possuía algo que o outro não possuía. No caso, a banda. O time rival ao de sua torcida é tido como arruaceiro. Contudo, atesta que a festa do vencedor acabava sendo festa para todos e que as brigas não ultrapassavam o campo de jogo.

Já Ciço procura descrever uma imagem do campo, da torcida e dos jogadores:

Para se ter uma idéia: o campo nunca teve sequer um fio de arame que servisse de cercado, e no entanto, a torcida se dividia automaticamente, sem intervenção militar, sem cordão de isolamento, somente a distinção dos gritos, quando surgia um gol ou uma jogada – mais bonita.

[...].

As chuteiras que usavam era (sic) daquelas gaetas, com seis birros – e todos com pregos a vista. Meião não ficava mais de um jogo. As pernas só ficavam porque não tinha jeito de arrancá-las. (1988: 35).

A rivalidade relatada pelo senhor Ary também é presente neste texto de Ciço, que, no entanto, prefere se lembrar das facetas “engraçadas” das partidas de futebol, no fundo apresentando o amadorismo delas. Se o autor está certo ao escrever sobre as duras jogadas, temos aí um motivo para as brigas relatadas pelo senhor Ary.

<sup>12</sup> Grifo nosso.

<sup>13</sup> CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007.

Além dos clubes de futebol da cidade, que dividiam as torcidas, havia os times de bairro que “batiam peladas” com frequência nos campinhos da cidade. Não era incomum que times das cidades vizinhas ou de algum distrito viessem para a sede municipal disputar com os times da cidade, utilizando o trem de ferro para chegar e para partir.

Menos amigáveis, e com uma animação diferente, eram as disputas políticas entre os partidos. Havia na cidade quatro partidos: o PSD, a UDN, o PTB e o PR. E observamos certa cristalização sobre as disputas violentas entre eles. O senhor Alípio Maravilha dos Santos, que chegou a ser vereador por dois mandatos, se lembra que “era uma rivalidade danada, de até ter briga. Um ficava inimigo do outro por causa da política. Cê num ia na casa do outro por causa da política, não ia. Era adversário e inimigo (risos). Era pesada a política”<sup>14</sup>. O senhor Guedes ao referir-se a sua facilidade de fazer amigos também recorda da política da época:

Eu modesta a parte sempre, apesar de um pouco arredo assim também mas... eu tinha muita facilidade de fazer amizade. Nosso grupo de amigo era... Inclusive até na época dos partido aí eram muito violento né, assim... aquela política violenta de PSD e UDN, eu tinha muita amizade dentro da própria UDN, que era difícil fazer isso.<sup>15</sup>

De acordo com o senhor Guedes – político e vereador na época –, os partidos não se ocupavam em oferecer planejamentos para melhorias que propiciassem o progresso da cidade, se preocupando, neste sentido, apenas em resolver problemas imediatos. Ao responder sobre as eleições no início dos anos 60, se lembra que:

Sempre foram muito ferrenhas assim mas é... era mais disputando lado a lado. O que eu não gostava aqui era justamente isso, que cada um tinha o seu lado. Então eles... acho que eles não tinham muito... idéias do que era fazer um programa ou uma plataforma de governo né. Então quem era de um lado era de um lado, quem era do outro era do outro... o PSD e a UDN. E depois também que... a revolução de 64 acabando com esses partidos, isso também ficou com a ARENA e o MDB, também quem era de um lado era de um lado... apenas eles tinha o lado, mas não se pensava assim no progresso de Novo Cruzeiro. Queria fazer alguma coisa, mas sem... sem consistência. Achava que, por exemplo, era calçar Novo Cruzeiro. Novo Cruzeiro não era calçado então o desenvolvimento de Novo Cruzeiro era calçar. Então era fazer alguma coisa que o povo visse.<sup>16</sup>

Mesmo com as insatisfações do Senhor Guedes, não há como negar que melhorias como calçamento, o povo via e usufruía. Mas, tendo em vista que a cidade

<sup>14</sup> SANTOS, Alípio Maravilha dos – Depoimento – Novo Cruzeiro, 17/01/2008.

<sup>15</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant’ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

<sup>16</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant’ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

não possuía e tardou a possuir algum calçamento, sua fala ganha mais sinais de exemplificação do despreparo dos políticos da época ou de preparo para coisas que o entrevistado não julga importantes, do que de apresentação da estrutura da cidade.

Todavia, a divisão partidária e as disputas políticas presentificavam para estes moradores os jogos partidários nacionais, colocando-os, de certa forma, em sintonia com o cenário político nacional. Na prática isso se dava nas escolhas e rivalidades eleitorais, com candidatos e eleitores podendo escolher e defender o partido com o qual mais se identificava.

Outras informações, de cunho não político são percebidas nas palavras do senhor Guedes. Dentre elas, nos chama a atenção a amizade como um valor. O que também pode ser facilmente percebido nas fontes de cunho literário.

Vale lembrar que a maior parte dos escritores da cidade rememora períodos de sua juventude e do dia a dia por eles vivenciado, e que este cotidiano podia não ser compartilhados pela população mais idosa na época, que infelizmente não nos deixou escritos que revelem suas memórias. Ao fazer a apresentação de Dedim de Ciço em seu já citado livro, Tadeu Martins faz uma impressão do lazer na cidade:

As rodas de causos no bar do Dezim; o “Vê quem chegou no trem” na estação da Bahia-Minas; as serestas; o futebol; o ajudar a celebração das missas; o teatro; as conversas de putaria na praça; a cachoeira; a amizade, sobretudo a amizade, fizeram de Dedim de Ciço um neocruzeirense com cadeira cativa na história da cidade. (1988: 15).

Muitas dessas atividades significavam o encontro entre as gentes da cidade com a gente da roça. Como presente na crônica de Dedim de Ciço:

[...] tem uns lances que é bom sempre se ter na memória. Quando pelo Natal, época de São João, dia das Pastorinhas, qualquer época, era dia para o ajuntamento do pessoal do comércio e da roça. (CIÇO, 1988: 37).

Embora, como já assinalado, as reais fronteiras culturais entre campo e cidade eram de difícil definição, uma vez que a falta de elementos da estrutura urbana assemelhavam estes espaços, o autor diferencia com frequência seus moradores, demonstrando a construção de identidades diferenciadas entre eles. Não encontramos registros que o grupo que analisamos neste trabalho, em algum momento, se identificasse como moradores de uma região rural. Carente sim, mas não rural. Isto apesar de evidenciarmos por fotografias e outras fontes, como o censo, que os aspectos

gerais da cidade eram em grande parte rurais, como gados pelas ruas, ausência de automóveis e outros que já discutimos aqui.

Mas de toda forma podemos afirmar que havia diferenciações, como a presença da estação ferroviária na sede municipal e as ocupações mais comuns, o que na prática gerava uma diferença simples: a maior parte da população do campo estava ligada a atividades agropecuárias enquanto na cidade a população se envolvia mais com o comércio e o funcionalismo público. O próprio Ciço declara: “Quase todos nossos pais tinham armazém” (1988: 40). Na mesma crônica, ao referir-se às brincadeiras com busca-pés durante as festas de São João, este sentimento de separação entre a gente da cidade e a gente da roça é explicitado:

A gente era tudo vizinho. Foi passando um pessoal da roça e nós soltamos um neles. Viraram bode no lajedo. Pararam lá em frente à loja do finado Pedro Rosa, e tiveram coragem de apanhar algumas pedras e mandar na nossa direção. Logo romperam viagem lá prá (*sic*) baixo, onde era e é o centro de qualquer comemoração festeira ou política da cidade. (1988: 41)

Ciço se vê como parte do grupo “da cidade” e se diferencia do grupo por ele identificado como pessoal da roça. A construção de identidades ligadas à dicotomia urbano/ rural ainda não se dá aqui por encerrada, mas, por hora, voltemos aos costumes de nossos atores.

Também havia as serenatas, que, nem todos da cidade participavam como cantores ou espectadores, mas considerando a proximidade das casas e ruas da cidade na época, chego a duvidar que alguém que ali vivia nunca tenha escutado as vozes dos seresteiros. Sobre as serenatas, Ciço dedicou uma crônica, onde expõe suas lembranças, destacando que tinha aqueles que levavam a sério e outros que só queriam beber e comer:

Quase todos os sábados tinha serenata em Novo Cruzeiro.

E era de todo tipo. Tinha a dos bêbados que atrapalhava muito.

A dos que tinham determinados acompanhantes, que não tocavam, não cantavam, e seguravam apenas os instrumentos e a lata de farofa.

Esses até que perturbavam muito, pois o que faziam geralmente era comer a farofa, beber o que tinham direito, enquanto os outros cantavam.

Era nego doido pra terminar a música logo, porque se não, ficaria sem comer. E aquela serenata autêntica, que rolava apenas música, e da melhor qualidade, essa os mais velhos curtiam de montão.

Diziam que era serenata dos HOME-SÉRIO.

\_ Né aqueles moleques que pegam um violão, nem dá um dó maior, e saem por aí somente para ganhar bebida e comida. Claro que este tipo de opinião é

daqueles homens que ficavam assentados numa poltrona e julgando o que os outros faziam. Era uma questão de vazio interior. (CIÇO, 1988: 49).

Apesar dos juízos de valor que nosso “guia” estabelece, e talvez até por causa deles, sua crônica nos serve de um bom exemplo para demonstrar como a cultura é campo de lutas, onde o confronto muitas vezes é inevitável. O autor mostra que as serenatas de alguns o perturbava, e que sua preferência era de melhor qualidade. Por outro lado critica e julga àqueles que criticavam, como vemos no último parágrafo, deixando bem claro que este grupo, por certo de pessoas mais idosas, não era o seu, que possuía mais atividade no dia a dia.

Provavelmente o ápice de toda essa “atividade” acontecia nos dias de carnaval, com folias nas ruas e bailes nos clubes. Estes freqüentados por quem pudesse pagar o ingresso e aquelas por quem gostasse. Através de fotografia cedida pela Prefeitura Municipal (figura 08), podemos construir uma imagem dos bailes de carnaval como ocasiões e lugares propícios para freqüência de famílias. Pessoas de diferentes idades posando para a fotografia sugerem que estes bailes não eram reservados apenas aos adultos. Membros da banda, vistos no palco com roupas parecidas e pessoas bem vestidas sugerem certo glamour nestas comemorações realizadas num ambiente, como se lembra o Senhor Alípio Maravilha dos Santos, “à luz clara”<sup>17</sup>. Por certo, aspectos diferentes do observado na figura 09<sup>18</sup> onde pessoas fantasiadas e mais descontraídas se divertem numa folia conhecida como *Futebol dos Travestis*, uma folia que unia pessoas de todas as classes nas ruas da cidade.

De acordo com o senhor Ary Blasco Castro, havia rivalidade entre o futebol e o carnaval da cidade com o futebol e o carnaval de Ladainha, cidade vizinha que também tinha uma estação de parada da Bahiminas, e antecedia Novo Cruzeiro para quem vinha pela ferrovia no sentido de seu ponto final. Ele nos conta que “Ladainha toda vida não gostava de Novo Cruzeiro, tem uma rivalidade doida. Não sei se cê sabe disso. Não gostava de Novo Cruzeiro por causa do futebol, e do carnaval, que aqui era bom”.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> SANTOS, Alípio Maravilha dos – Depoimento – Novo Cruzeiro, 17/01/2008.

<sup>18</sup> A má qualidade da figura deve-se ao fato de se tratar de um cópia feita em máquina do tipo Xérox. A prefeitura não tem a foto original em seu acervo.

<sup>19</sup> CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007



Figura 08: baile de carnaval no clube Madureira. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro.



Figura 09: Folia de Carnaval *Futebol dos Travestis*. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro.

O já mencionado cine-teatro era muito freqüentado, e por pessoas de todas as classes, já que se tratava de um espaço múltiplo. O prédio era da prefeitura e o operador e diretor, senhor Ary Blasco Castro, fazia parte da folha de pagamento desta, embora ele nos tenha revelado em depoimento que nunca recebeu pelo serviço e que toda a aparelhagem usada para exibir filmes era sua<sup>20</sup>. O senhor Ary Blasco Castro também fazia parte do grupo de teatro GAMARDRA e da banda Samba Seis, que se

<sup>20</sup> CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007

apresentavam no cine-teatro com certa frequência. Como vemos, a multiplicidade desse espaço se revela nas diversas atividades que ali se realizavam, umas vezes ligadas ao lazer – embora para o senhor Castro fosse trabalho – outras ligadas a eventos oficiais como já mencionamos<sup>21</sup>.

O prédio do antigo cine-teatro é hoje ocupado pela secretaria de educação, e seus traços arquitetônicos não foram conservados pelas diversas administrações pelas quais a cidade passou desde o fim de suas atividades artísticas. Uma boa parcela da população mais jovem sequer sabe do seu passado. Portanto não existe ali um suporte material que suscita memórias. Mas, para as pessoas que, com saudosismo, se lembram do cinema, mesmo sem o monumento que mais facilmente suscitaria memórias, este é mais um lugar de memória. Isso é possível, uma vez que as memórias daquele espaço e as práticas de que era palco são transmitidas pelos que se lembram de que “ali tinha um cinema”, como facilmente se ouve pelas ruas ao conversar com pessoas mais idosas da cidade.

O lazer no clube ou no cinema dava certo requinte ao lazer destas pessoas que não contavam com muitas oportunidades. As escolas da cidade ofereciam apenas o primário (algo próximo da 4ª série do atual ensino fundamental), e quem quisesse e pudesse estudar mais que isso tinha que se dirigir para outros lugares, sendo a cidade de Teófilo Otoni o mais comum. Como a maior parte da população era carente, não era fácil ter acesso aos estudos, e quem conseguia, gozava de certo prestígio entre os outros. O senhor Guedes se lembra que:

Nós com o segundo grauzinho só era muito lisonjeado pelas festas, pelos, pelos... coisas, festividades que a gente teve aí na volta. Em Novo cruzeiro mesmo, também era como se fosse um... uma novidade, sei lá, um artista que tinha chegado. Não era só um filho da terra não.<sup>22</sup>

Seja para estudar ou porque as oportunidades não eram muitas, a migração para outros centros era coisa comum. Como recorda Ciço:

A coisa mais comum era e é quando chega final de ano, acontecer a mudança para um centro maior, de jovens a procura do cursinho de emprego, dos grandes centros urbanos, na tentativa de melhora de vida. (1988: 31)

---

<sup>21</sup> Ver página 14.

<sup>22</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant'ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

Vemos aí uma denúncia da falta de oportunidades na cidade que obrigava a migração de jovens que desejavam uma vida melhor para outras regiões que oferecessem continuidade de estudos ou mesmo empregos diversificados. Como já exposto, a maior parte da população vivia do trabalho no campo e o comércio local não tinha força de gerador de empregos. Essas migrações estimularam registros do cotidiano do campo, do risco de tentar a sorte em outras regiões “lançando a enxada do tudo ou nada”, da saudade da terra natal para quem vai e da saudade daqueles que foram embora, como se percebe no poema do neocruzeirense Milton Gomes dos Santos intitulado *Filho da Terra*<sup>23</sup>:

Filho da terra  
que nela vive  
cavando o destino  
traçando o caminho

A cada enxadada  
que repica a terra  
arrancando pedaços  
deixando nos traços  
a marca sofrida

Sua marca machuca  
e dói o peito  
lançando a enxada  
do tudo ou nada...

Filho da terra  
filho do vale  
que neste mundo  
vai deixando saudade

A busca por uma vida melhor, nem sempre encontrada, levava e ainda leva pessoas do vale (do Jequitinhonha) para regiões distantes e a distância e a saudade parece fortalecer os laços de amizade e familiares. Como acompanhado até agora, vemos que nossas fontes sugerem que família e amizade como valores eram comuns na cidade. E se a distância e a saudade dos que partiram podem ter colaborado para isso, por outro lado tem como não pensar que a proximidade das casas também tivera um papel importante neste sentido. Ao referir-se à fotografia que em nosso trabalho aparece como figura 03<sup>24</sup>, Ciço comenta:

Aí está a paz e, calma e tranquilidade de uma pequena cidade e do seu povo. O fato de estar cercada de montanhas, fez com que a aproximação entre os homens fosse maior, mais carinhosa e aconchegante.

<sup>23</sup> In: COENA, Comissão Organizadora de Encontros de Neocruzeirenses Ausentes (org.). **I Livro Coletivo de Novo Cruzeiro**. ed. independente, 1988.

<sup>24</sup> Ver página 25.

Que fossemos (sic) bons ou ruins... todos se conheciam. (1988: 58)

O convívio pode ter gerado semelhanças importantes na forma de agir diante de determinadas situações, o que para nosso trabalho é muito importante, já que facilita falarmos em vivências coletivas. Talvez seja exagero de Ciço considerar que todos se conheciam na cidade, mas seu tom sempre saudosista pode ser justificado pelo poema citado de Milton Gomes. Ciço, que há muito tempo não mora mais em Novo Cruzeiro, é mais um filho da terra que “neste mundo vai deixando saudade”.

### 1.3. Cidade?

Como se observa, a cidade se distanciava muito do modelo de urbe da segunda metade do século XX, que já via em seu cenário grandes praças, largas avenidas, ruas calçadas, carros, ônibus, letreiros etc. Suas características correspondiam mais às localidades designadas como roça, pela falta do asfalto e do calçamento em suas ruas, pelas más condições de saneamento e iluminação, bem como pela tranqüilidade e silêncio típicos dessas localidades, que, como já foi dito, eram quebrados nos horários em que o trem passava, o que nos sugere que ele (o trem) era um dos elementos que delimitavam, no município, as fronteiras entre o urbano e o rural, entre a cidade e a roça. Dois espaços, duas identidades que se encontravam aos sábados, que era dia de feira, nas festas religiosas, nos dias de jogos e na estação de trem. Se distanciava, e ainda se distancia, também, de propostas que se assemelham às que encontramos em texto do economista José Eli da Veiga, onde o autor considera que os critérios para a definição de uma localidade como cidade no Brasil deveria se alinhar aos aplicados por países estrangeiros, onde, segundo o autor:

O mais comum é a combinação de critérios estruturais e funcionais. Critérios estruturais são, por exemplo, a localização, o número de habitantes, de eleitores, de moradias, ou, sobretudo, a densidade demográfica. Critério funcional é a existência de serviços indispensáveis à urbe. Exemplo ilustrativo é Portugal, onde a lei determina que uma vila só será elevada à categoria de cidade se, além de contar com um mínimo de 8 mil eleitores, também oferecer pelo menos metade dos seguintes dez equipamentos: a) hospital com permanência; b) farmácias; c) corporação de bombeiros; d) casa de espetáculos e centro cultural; e) museu e biblioteca; f) instalações de hotelaria; g) estabelecimentos de ensino preparatório e secundário; h) estabelecimentos de ensino pré-primário e creches; i) transportes públicos, urbanos e suburbanos; j) parques e jardins públicos. (2004: 26).

Considerando as palavras de Veiga, as características de nossa pequena “cidade” correspondiam mais às localidades designadas como zona rural, já que não possuía o requisito inicial para uma cidade, dada a densidade demográfica de menos de 15 habitantes por quilômetro quadrado. Somam-se a falta do asfalto e do calçamento em suas ruas, as más condições de saneamento e iluminação etc.

Não queremos travar aqui um debate que poderia nos levar a concordar ou discordar do economista citado acima, mas sim demonstrar que a construção de identidades ligadas a dicotomia urbano/rural – ou cidade/campo – não depende de tantos fatores somados, e que, neste sentido, o imaginário social, os usos do espaço, as práticas e experiência<sup>25</sup> sociais tecidas pela comunidade – que aqui são desvelados pelas representações produzidas pelas memórias de moradores – são fatores de suma relevância, mesmo que, como demonstrou Pesavento, ao tratar do imaginário social em Porto Alegre, “sem correspondência com o real concreto” (1995), e essas representações interagem com as vivências de pessoas de diferentes classes ou grupos sociais. Assim, tanto os acontecimentos vividos pessoalmente ou aqueles “vividos por tabela” (POLLAK, 1992) ganham importância e representação social. Sobre estes últimos Pollak considera que são

[...] acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade à qual a pessoa se sente pertencer. São acontecimentos dos quais a pessoa nem sempre participou mas que, no imaginário, tomaram tamanho relevo que, no fim das contas, é quase impossível que ela consiga saber se participou ou não. Se formos mais longe, a esses acontecimentos vividos por tabela vêm se juntar todos os eventos que não se situam dentro do espaço-tempo de uma pessoa ou de um grupo. É perfeitamente possível que, por meio da socialização política, ou da socialização histórica, ocorra um fenômeno de projeção ou de identificação com determinado passado, tão forte que podemos falar de uma memória quase herdada (1992).

O que faz com que formas de leitura postas em circulação pela literatura, imprensa, pintura, fotografia música, ganhem importância na construção de identidades de grupos que as produzem e consomem.

Apesar da sede municipal não possuir todos os elementos que, dentro de um modelo internacional, a classificariam como “urbe”, a identidade construída pelos administradores e moradores da sede municipal a diferenciam da zona rural propriamente dita. Muitos fatores colaboraram para isso, a começar pelo ingresso do povoado no itinerário da Estrada de Ferro Bahia e Minas, que possibilitou a formação

<sup>25</sup> Principalmente no sentido que E. P. Thompson atribui ao termo em *A miséria da teoria*. 1981.

de novos hábitos sociais, bem como uma idéia de ligação direta com áreas desenvolvidas e o porto. E, lembramos novamente, mesmo que no começo da década de 60 a ferrovia já não fosse mais o símbolo do progresso, para as pessoas da pequena cidade que por ali não viam algo de mais moderno este significado persistiu.

Com o crescimento do povoado e sua elevação ao posto de cidade em 1943, outros elementos como cinema e clubes se somaram. Contudo, o que constrói a identidade não são as coisas e sim as pessoas que produzem e fazem circular as imagens que as identificam. Assim, através das memórias registradas referentes ao início dos anos 60, vemos que havia uma diferença de identidade entre as pessoas dos distritos, chamados de roça, e das pessoas moradoras da sede municipal, largamente identificada como a cidade, o que qualifica a identidade de cidadãos de seus moradores.

Existem aproximações entre uma visão oficial e outra lembrada da cidade. Encontramos esquecimentos nas memórias e ocultamentos nas fontes oficiais. A cidade revelada pelo censo não aparece nas fontes oficialmente produzidas pelos administradores locais. Mas não vemos tal fato como simples distorção da realidade. Algo mais está envolvido. A vontade de construir uma imagem associada ao progresso remete às identidades que se queria forjar.

## **CAPÍTULO II**

## AQUI PASSAVA UM TREM

Neste capítulo optamos por recortar as memórias e as vivências dos habitantes de Novo Cruzeiro relacionadas à ferrovia, e apresentá-las separadamente. O motivo para isto é considerarmos que, dessa forma, se torna mais explícita a dimensão dada à ferrovia nas fontes que analisamos, e, assim, compreenderemos o que a ferrovia significava para os moradores de Novo Cruzeiro e quais eram as relações existentes entre estes e a ferrovia. Porém, julgamos ser necessário uma breve exposição da história do surgimento da ferrovia e de seu implante no Brasil, bem como da própria EFBM, para que se compreendam os significados que ela engendrava nas cidades aonde chegava. Metodologicamente o capítulo é construído com fontes oficiais do arquivo da prefeitura municipal, com textos de moradores da cidade que, ao praticar a escrita destes textos, expressaram sua experiência com a ferrovia, fotografias que no primeiro capítulo foram usadas mais como reveladoras da materialidade da cidade, aqui nos ajudarão a perceber os usos sociais e significados da ferrovia, e entrevistas gravadas com moradores antigos da cidade que viveram e tiveram experiência na cidade na época do trem de ferro.

### 2.1. Ferrovia e Modernidade

O surgimento do transporte ferroviário está relacionado com as demandas da Revolução Industrial na Inglaterra, que no início do século XIX necessitava agilizar entrega de produtos e chegada de matéria prima. Sua inspiração pode ter sido os trilhos de madeira que, de acordo com Faria, eram usados em minas da Europa de antes da Revolução Industrial (2001: 43). A utilização do vapor como fonte de energia propulsora para máquinas e, é claro, a utilização do ferro foram fatores fundamentais para a nova forma de transporte. Aliás, foi a própria ferrovia que contribuiu de forma imperial para a popularização do ferro. De acordo com Lessa, autora que em sua dissertação de mestrado intitulada *Trem de ferro: do cosmopolitismo ao sertão*, analisou a carga simbólica da ferrovia em diferentes lugares do planeta,

nenhum dos novos usos do ferro contribuiu tanto, e de maneira tão decisiva, para a popularização desse material, do que as ferrovias. Constatamos, por intermédio dos textos de literatos do período de seu surgimento, que as ferrovias despertavam uma tal sensação de novidade e modernidade em todos, que não permitia que os outros usos do ferro se destacassem mais do que ela. Havia uma coerência entre o material novo e o novo meio de transporte: a magnitude do ferro e da máquina (LESSA, 1993: 25).

Após ter sido aperfeiçoada até o ponto de sua velocidade se tornar economicamente viável, o que se provou possível com um concurso de locomotivas ocorrido em 1829 na Inglaterra (FARIA, 2001: 48 /49), a ferrovia começou a se expandir pelo mundo. Faria nos fornece alguns exemplos dessa expansão:

Em 1828, a ferrovia já estaria na França e, em 1830, nos Estados Unidos, onde se desenvolveu de forma extraordinária, constituindo-se na matriz de distribuição interna da economia norte-americana [...].

Na Rússia, a chegada do transporte ferroviário também seria rápida, em 1837. (FARIA, 2001: 49).

Partindo da Inglaterra a economia capitalista alavancou-se e pôde multiplicar seus espaços em boa medida graças ao trem de ferro que se associara com o vapor e o telégrafo. Hobsbawm afirma que,

[...] Em primeiro lugar, a economia industrial, nos seus primórdios, descobriu – graças em grande parte à pressão da busca de lucro da acumulação do capital – o que Marx chamou de sua “suprema realização”: a estrada de ferro. Em segundo lugar – e parcialmente devido à estrada de ferro, ao vapor e ao telégrafo “que finalmente representaram os meios de comunicação adequados aos meios de produção” – o espaço geográfico da economia capitalista poderia multiplicar-se repentinamente na medida em que a intensidade das transações comerciais aumentasse. (HOBSBAWM 2002: 59).

Essa expansão atendia a lógica econômica capitalista que procurava agilizar a compra de matéria prima e entrega de produtos industrializados, relegando papéis distintos a diferentes regiões dos planetas, como demonstra o mesmo autor:

Do ponto de vista mais global, a rede de troncos ferroviários permanecia suplementar à de navegação internacional. Tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual esses bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo. (HOBSBAWM, 2002: 91).

De toda forma, marcando um desses momentos históricos que “concentram um conjunto de modificações tecnológicas, com capacidade de alterar não apenas o processo produtivo, mas também a conformação de toda uma sociedade” (FADEL, MORAES, 2005: 35), essas novas tecnologias transformaram lugares do planeta em espaços de relações capitalistas. Como consequência, “Diversas culturas viram seus modos de vida, usos, costumes, formas de pensar, ver e agir, interpelados pelos padrões

burgueses europeus” (LESSA, 1993: 18). Isto também é percebido quase que implicitamente em Hobsbawm. Em seu *A Era do Capital*, o autor expõe que:

O fato mais significativo era que o progresso estava agora geograficamente muito mais espalhado, apesar de ser muito desigual. A presença de estradas de ferro e, numa escala menor, navios a vapor introduzia então a força mecânica em todos os continentes e em países que de outro modo seriam não-industrializados. A chegada da estrada de ferro [...] foi em si um símbolo e uma conquista revolucionários, já que a construção do planeta como uma economia interativa única era, de várias formas, o aspecto mais espetacular e de maior alcance da industrialização. (HOBSBAWM, 2002: 68)

O mundo se tornava, ao mesmo tempo, menor, com a redução do tempo de viagens que encurtavam as distâncias, e maior, com ampliação dos mercados e campo de ação burguesa, seja essa ação econômica ou cultural. A novidade de ferro trazia em sua bagagem simbólica o rompimento da dependência da natureza, posto que as antigas formas de locomoção animal foram substituídas pelo meio mecânico. Segundo Lessa “um dos fatores constitutivos da carga simbólica atribuída à ferrovia foi o fato de ela ter passado a suportar a imagem de instrumento de rompimento com o mundo ‘natural’, pré-capitalista” (1993: 26). Sempre acompanhada do telégrafo – tecnologia que resolveu o problema de desarticulação entre as linhas (LESSA, 1993: 28) - a ferrovia torna-se o “espetáculo-síntese do capitalismo industrial” (LIMA, 2003: 20). O encurtamento de fronteiras econômicas e culturais possibilita a idéia de um mundo mais homogêneo onde os símbolos comuns do progresso e da civilização seriam os mesmos na maior parte do mundo: “máquinas, velocidade, cidades, multidões” (LESSA, 1993: 31).

O papel político das ferrovias era inquestionável diante de sua função prática de ligar territórios. Medidas administrativas podiam ser aplicadas e controladas com maior proximidade, além disso, os contatos culturais favoreciam a criação de uma identidade nacional. Tudo isso chamava a atenção dos governos. De acordo com Lessa:

[...] vários países e mesmo continentes, como é o caso da Europa, começavam a funcionar como unidades econômicas. Além dos efeitos econômicos de ampliação do mercado e do consumo, os efeitos sociais dos transportes baratos e rápidos foram sendo sentidos à medida que as pessoas começaram a se locomover de um lugar para o outro. Quer viajassem a negócios, ou, por lazer, assim procedendo tomavam consciência de que pertenciam a um país e não somente a uma localidade, província ou paróquia. Sendo assim, além de levar ao interior uma imagem cosmopolita, a ferrovia levava também uma imagem de unidade territorial. Em suma, os países assumiam cada vez mais, um caráter de unidade – territorial, social, cultural, econômica e política.

Dessa forma, os governos serão obrigados a pensar a ferrovia como um elemento estratégico fundamental de controle interno e de pressão interna, ou seja, um elemento fundamental para a constituição de sua soberania. As fronteiras e a integridade territorial passam a depender do quão eficientemente o governo se valerá do uso prático (logístico) e simbólico de suas ferrovias. (LESSA, 1993: 36).

A associação da ferrovia com o telégrafo garantia a velocidade da comunicação, facilitando a integração, principalmente em países de grande extensão territorial, como o Brasil por exemplo, onde tais tecnologias propiciavam a ligação dos centros administrativos com regiões remotas do país.

Cosmopolitismo e inserção na unidade nacional chegavam como imagens ou discursos que acompanhavam os implantes ferroviários nos mais diversos sertões do globo. O espetáculo do desenvolvimento capitalista era visto de perto por pessoas de regiões antes isoladas. Em contrapartida, muitas destas regiões não experimentaram progresso compatível com este espetáculo.

Vemos que ao lado da função econômica e política, foi construído em torno da ferrovia funções simbólicas associadas ao cosmopolitismo e progresso, assumindo no século XIX “o papel de ícone do progresso” (LIMA, 2003: 51), e de acordo com Lessa é “como portadora desta carga de dupla função, a racional e a simbólica, que a ferrovia chegará ao Brasil em meados do século XIX” (1993: 54).

Mas, embora o Brasil contasse com uma sociedade agro-exportadora, esta ainda se encontrava assentada no trabalho escravo, algo que não condizia com idéias de modernidade propagadas pelo capitalismo industrial, este, algo estranho e distante da realidade dos sertões brasileiros. Neste sentido, como a ferrovia foi pensada no Brasil e para Brasil?

## **2.2. A ferrovia no Brasil: com o trem não haverá atraso**

Pablo Luiz de Oliveira Lima ao analisar, em sua dissertação de mestrado, a ferrovia nos discursos de viajantes ilustres como Auguste Saint-Hilaire e James Wells, e dos primeiros empreendedores ferroviários, verifica que a ferrovia era apontada como solução para o atraso brasileiro em relação aos países industrializados e para a integração nacional. O autor demonstra que:

Todos compartilhavam do 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. As memórias destes sueitos (*sic*) contribuíram para a divulgação tanto da idéia do *atraso*, quanto do progresso brasileiro no imaginário social (LIMA, 2003: 11).

O Brasil era um país jovem de dimensões continentais e afirmar sua unidade territorial foi um desafio para os governos destes primeiros tempos da nação. Segundo Lima 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” (2003: 11). A primeira manifestação deste interesse é observada no período regencial, e não por acaso, já que naquele período, de acordo com Boris Fausto, “esteve em jogo a unidade territorial do país” (2002: 86). Contudo, somente em 30 de abril de 1854, inaugurar-se-ia a primeira estrada de ferro do Brasil creditada ao pioneirismo de Irineu Evangelista de Sousa, que pelo feito foi agraciado com o título de Barão de Mauá. Porém, a primeira viagem de trem da história do Brasil se deu um pouco antes, em 6 de setembro de 1853, numa demonstração feita por Irineu Evangelista a um grupo de jornalistas e embaixadores que fizeram esta primeira viagem. No dia seguinte sairia no *Jornal do Commercio* o seguinte trecho da reportagem, citada por Jorge Caldeira em seu livro *Mauá: empresário do Império*:

De repente um grito prolongado, estridente, um sibilo de força de cinqüenta sopranos, estrugiu pelos ares e nos fez levar as mãos aos ouvidos. Era o anúncio da partida, era o aviso a quem se achasse à frente para acautelar-se do bote mortal, aviso dado por um tubo da própria locomotiva.

Mais veloz do que uma flecha, do que o vôo de uma andorinha, o carro enfiou-se pelas trilhas, embalançou-se, correu, voou, devorou o espaço e atravessando campos, charnecas e mangues aterrados, parou enfim arquejante no ponto onde o caminho não oferece segurança.

O espaço devorado foi de uma milha e três quartos. O tempo que durou o trajeto foi de quatro minutos incompletos.

Que futuro para o Brasil estávamos vendo nas rodas daquela locomotiva! Felizes entre nós os que tiverem uma longa vida: estes passarão por grandes cidades, por grandes estabelecimentos rurais, recordando-se de que os sítios onde transitam foram paus e matas.

Paz no entanto e descanso eterno à pobre raça muar. Vem o motor invisível substituí-la nos serviços, com as primazias e vantagens que uma bela manhã sucede a uma noite escura e feia. (*Jornal do Commercio*, 1853, *apud* CALDEIRA, 1985: 85).

Pelo texto anterior observamos elementos que estariam presentes no imaginário que acompanhou a implantação da rede ferroviária pelo Brasil: a velocidade, a mudança geográfica, o rompimento com o “velho”, o anúncio de novos tempos.

Após a inauguração da Estrada de Ferro Petrópolis, ou Estrada de Ferro Mauá, como também ficou conhecida, seguiu-se a construção de 9.500km de linhas por vinte

companhias ferroviárias até 1889 e, durante República, a malha nacional foi triplicada até 1930 (LIMA, 2003: 23). Desde as primeiras décadas de implantação de estradas de ferro no Brasil, período em que “o monopólio dos transportes era assegurado às estradas de ferro, dada a inexistência de outro modal de transportes terrestre, precisamente, do rodoviário” (CAMPOS, 2002: 35), a percepção da ferrovia como fator gerador de progresso já era presente. Como afirma Helena Guimarães Campos:

Esta fase inicial, inaugurada com a Estrada de Ferro Mauá, a precursora das estradas de ferro brasileiras, ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis, assistiu à proliferação das ferrovias, então percebidas como fator de riqueza e de desenvolvimento, [...]. (CAMPOS, 2002: 36).

Campos mostra que as ferrovias, transportando passageiros e mercadorias “refletiam as expectativas e o empenho em prol da modernização nacional ainda que apoiados em bases econômicas frágeis.”(2002: 36). Borges, citado por Inácio também expõe uma visão importante das ferrovias no Brasil em seus primeiros tempos:

...a implantação de estradas de ferro na América Latina, particularmente no Brasil, serviu, numa primeira etapa, ou seja, até o final do século passado, quase que exclusivamente à economia agro-exportadora, ligando os centros produtores aos portos de exportação. Num segundo momento, a partir das primeiras décadas deste século, as ferrovias passaram a servir também, como vias de expansão das relações capitalistas de produção (2003, p. 14).

Ao promover ligações entre regiões urbanizadas e os sertões brasileiros, a ferrovia também possibilitava um novo ritmo de vida, proporcionando a formação de novos hábitos sociais, que criam o imaginário do progresso possível. Assim, no sertão “a ferrovia aparece como uma mensageira da civilização industrial e urbana” (LESSA, 1993: 59), caracterizando os “ideais de progresso e modernidade que cercam o discurso sobre a ferrovia no Brasil” (MAIA; ARRUDA, 2003: 24).

No Império ou na República, a ferrovia atendia aos interesses de desenvolvimento da economia capitalista e da integração geográfica, política e cultural do país. No caso da República, de acordo com Lessa:

Encontramos nos planos ferroviários dos governos republicanos uma expectativa de homogeneizar o país nos moldes da civilização urbana, para assumir hegemonicamente o controle da “nação brasileira unificada”. A ferrovia será atribuída uma imagem de instrumento da civilização industrial e urbana. Desta imagem emergirá o discurso de que as ferrovias levariam para o interior o ambiente salubre e saneado das cidades invadidas pelos “aparelhos do conforto”: sistemas de água e esgoto, de trânsito, circulação, etc. Seguindo as diretrizes dos planos de viação férrea os grandes centros

urbanos serão os núcleos irradiadores e centralizadores do fluxo ferroviário (1993: 84).

A ferrovia seria o agente de transformação das regiões mais distantes dos centros brasileiros em lugares civilizados nos moldes urbanos. Além de garantir a integração – que no fim das contas não garantiu, por não ter havido no Brasil uma malha ferroviária bem integrada ou mesmo suficiente para suas dimensões territoriais – a ferrovia traria consigo toda a gama de estruturas para a urbanização e modernização dos longínquos sertões. Assim, devemos assumir um novo papel das ferrovias: delimitar as fronteiras do urbano, que no caso dos sertões brasileiros poderiam se definir apenas com a presença da ferrovia em localidades que, apesar de cortadas por uma linha férrea, não viram outras “melhorias urbanas” em seus cenários.

Com todos estes significados associados ao progresso, à unidade territorial, à inserção social de pessoas antes isoladas pela falta de transporte e de contato com o que lhes era externo, às fronteiras culturais entre o urbano e o rural, descritos até agora é que a Estrada de Ferro Bahia e Minas chegou ao nordeste de Minas Gerais, ligando-o com o Porto de Caravelas, na Bahia, e transformou-se em personagem que mudou a vida das pessoas desta região por sua presença e, depois, por sua ausência. Mas de qualquer forma é personagem vivo, nas memórias das pessoas que passaram pela experiência de conviver com o trem-de-ferro.

### **2.3. A Estrada de Ferro Bahia e Minas e o Nordeste Mineiro**

Muitos são os títulos atribuídos à EFBM por memorialistas e estudantes da região pela qual a ferrovia passava: “estrada que foi vida” e “ferrovia do adeus” são alguns exemplos que demonstram que a ferrovia tem forte presença no imaginário de toda a região que era por ela abrangida.

Nesta parte de nosso trabalho dialogaremos, principalmente com dois trabalhos acadêmicos que privilegiaram a história e a memória da EFBM. Um é a tese de doutorado de José Marcello Salles Giffoni intitulada *Trilhos Arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878 – 1966)* onde o autor analisou o olhar do Estado sobre a EFBM durante os anos de sua existência. Nas palavras do próprio, a “questão central do trabalho é o entendimento do processo de como essa ferrovia se estabeleceu com o signo do progresso e redenção de uma região e foi erradicada sob o signo do

atraso” (2006: 15). Outro é a dissertação de mestrado de Weber Bezerra Novaes intitulada *Bahiminas: Lugar de Memória na cidade de Teófilo Otoni* que, como o próprio título sugere, o foco central é o papel da ferrovia na “formação da memória do teófilo-otonense” (2007: 03).

Começemos então nossa viagem ao nordeste mineiro do século XIX, e analisemos as condições de possibilidade para o surgimento de nossa ferrovia para compreendermos seus significados na região.

O nordeste mineiro era uma região pouco povoada e suas matas abrigavam os povos indígenas que genericamente são chamados de “Botocudos”. Contudo, principalmente no tocante ao vale do rio Mucuri, a fertilidade de suas terras já eram “conhecidas” por homens “civilizados” e desde o começo do século XIX se tem notícia de expedições que procuravam explorar e reconhecer a região (NOVAES, 2007: 21).

A primeira tentativa de desenvolver a região por meio de transporte que a ligasse a outros centros se deu a partir de 1847, quando “legaliza-se a Cia. de Navegação do Mucuri. Organizada por Teófilo e Honório Otoni, tendo como sócios parentes e amigos como Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá” (GIFFONI, 2006: 41). Por diversos fatores, que não cabem discutir aqui, tal companhia não obteve êxito, mas, de acordo com Giffoni,

Mesmo depois do fim da Companhia do Mucuri as promessas de uberdade e riqueza da região continuaram a ecoar na opinião e no imaginário do Estado Imperial, das elites provinciais que desejavam ocupar e produzir as terras até então pouco conhecidas do país dos Botocudos (2006: 52).

Neste sentido, a idéia de uma ferrovia que ligasse a região ao litoral da Bahia tem lugar. Coube ao engenheiro Miguel de Teive Argolo liderar a “constituição de companhia de estrada de ferro para construir uma ferrovia que ligasse, mais uma vez, a produção e riqueza naturais do norte/nordeste de Minas Gerais com o litoral” (GIFFONI, 2006: 59). O processo que se segue é resumido por Giffoni como “um processo político e econômico que se aproxima do esforço da Companhia de Navegação do Mucuri e de várias ferrovias construídas no final do Império. Subvenções por quilômetro construído, empréstimos no estrangeiro, decretos e leis se sucedem” (2006: 59).

Ligar Minas Gerais ao porto de Caravelas-BA, seria a função da ferrovia, que começou a ser construída no dia 16 de maio de 1881. Giffoni encara esta integração como “a construção de um território que representa a civilização” (2006: 58). E de acordo com Novaes “A Estrada foi pensada num contexto onde se privilegiava o desenvolvimento tecnológico, como símbolo de modernidade, como promotor da civilização e do desenvolvimento econômico” (2007: 37). Percebe-se que o discurso que acompanhou as implantações ferroviárias pelo mundo interiorizava-se nos sertões de Minas, apontando para a ferrovia como meio de solucionar os problemas de ocupação, economia, atraso e falta de civilização. Como se percebe nas palavras de Otoni: “[...] brevemente, locomotiva vitoriosa cortará as nossas montanhas, e seu silvo é qual clarim sonoro que anuncia o progresso. A sua aproximação dá vida, encoraja e faz surgir em suas múltiplas manifestações, a indústria e as artes” (trecho do jornal *O Serro*, de 1891, *apud* GIFFONI, 2006: 70).

O que o entusiasmado e otimista Otoni não antecipou é que a prática se mostraria mais difícil. Desde o início foram várias as dificuldades enfrentadas pela Bahia - Minas. A começar pelos protestos de comerciantes de Caravelas/BA gerados pela mudança do ponto inicial de construção da estrada para Ponta de Areia/BA (NOVAES, 2007: 40). As dificuldades financeiras são percebidas nos débitos da empresa, que, com a conclusão do trecho inicial, ultrapassava a 20.000 contos de réis; na demora nas construções que levaram 18 anos para atingir a cidade de Teófilo Otoni e 61 anos para chegar até Araçuaí, a última cidade de Minas a ser servida pela ferrovia. A essas dificuldades somavam-se outras de ordem humana. Novaes mostra que “Abrir uma estrada em região tropical, com terrenos alagadiços e infestados de insetos, produziu uma epidemia de febres que muitas vezes degeneravam em tifo, trazendo muitas baixas entre os trabalhadores e espantando outros que nem mesmo vieram para a região” (2007: 41). Mas a importância política de uma ferrovia chamava a atenção do Estado e, neste sentido, Giffoni afirma que ela “se mostra como um esforço estratégico do Estado de se impor numa região ‘inóspita’ e ‘deserta’” (2006: 69).

As dificuldades da ferrovia são também flagrantes pelas constantes trocas administrativas. Em 1883, organizou-se a Companhia de Estrada de Ferro Bahia-Minas, substituindo a empresa Estrada de Ferro Bahia e Minas. Com aquela, o governo de Minas Gerais se comprometeu por meio de contratos acerca do prolongamento da

estrada, de Aimorés, na divisa da Bahia com Minas, até a cidade de Filadélfia, hoje Teófilo Otoni.

O acúmulo de dívidas da Cia. Estrada de Ferro Bahia e Minas e o fato de seu maior credor ser o estado de Minas fizeram com que em 1897, quando o Brasil já havia se tornado uma república, o governo de Minas Gerais assumisse o controle do trecho mineiro da ferrovia. Entre 1904 e 1911, uma nova Companhia Estrada de Ferro Bahia e Minas administrou a via férrea. Em 1911 é a vez do Governo Federal assumir a responsabilidade pela ferrovia e seus prolongamentos. Assim entre 1911 e 1934 a ferrovia esteve arrendada à Estrada de Ferro Federal Leste do Brasil. Mas os desafios se mostraram grandes (NOVAES, 2007: 45), e o Governo Federal acabou entregando, em 1912, a direção da estrada de ferro à uma companhia francesa chamada *Chemins de Fer Federaux de L'Est Brésilien*, através de contratos que comprometiam a companhia francesa a prolongar os trilhos até a cidade de Araçuaí (GIFFONI, 2006: 108).

No governo de JK foi criada a Rede ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Os investimentos feitos através da RFFSA, que podiam parecer um incentivo às ferrovias, perdem este status quando lembramos que o presidente Juscelino priorizou a construção de rodovias e que a popularidade do automóvel como transporte de passageiros ganhou impulso em seu governo. O trem foi pensado como transporte de matéria prima e o caminho para sua substituição como transporte de passageiros estava traçado.

Novas mudanças ocorreram nos anos finais da ferrovia, que teve uma “morte lenta”, mas não trataremos disso neste momento. O que realmente nos importa ressaltar é que a EFBM, apesar de suas diversas dificuldades chegava às cidades, ou mesmo contribuía para o aparecimento de cidades, trazendo consigo todo o imaginário do progresso possível, promovendo, ou melhor seria dizer, encenando o espetáculo do desenvolvimento capitalista. Seria ela a responsável pelo fim do isolamento e do atraso do nordeste mineiro, levando a região ao progresso que se pensava constante.

Mesmo que a ferrovia não tenha trazido todo o progresso esperado pelas pessoas das regiões por onde passou, ela ganhou, destas mesmas pessoas, significados importantes. Para regiões antes isoladas e sem nenhum meio moderno de transporte e comunicação, a EFBM trouxe a “inserção”, a possibilidade e a crença de melhoras de vida, de progresso, delimitou fronteiras entre o urbano e o rural, ajudou a formar identidades de grupos que a ela se ligaram direta ou indiretamente.

A ferrovia “foi erradicada sob o signo do atraso” (GIFFONI, 2006: 15) pelo estado que antes havia se utilizado dela como mensageira do progresso. Mas moradores de regiões que ela servia não incorporaram este discurso. A ferrovia havia se tornado muito importante para eles e não seria tão fácil aceitar que aquilo que, em muitas cidades, era, ou ainda era, o que havia de mais moderno, significasse atraso.

#### **2.4. A Ferrovia e a Cidade**

A bahiminas, como a ferrovia é chamada pela população da região, era e é parte integrante do cotidiano da população que vive nas margens da extinta ferrovia. Lembremos-nos da forma como João Viana Fróis nos ofereceu uma imagem de sua cidade: “casas singelas ao longo da linha férrea”<sup>26</sup>. Esta imagem parece bem viva para o autor, que publicou seu texto em 1988. Interessante é notarmos que nesta data já havia mais de vinte anos que o trem não passava pela cidade e que a linha de ferro não mais existia. Mas naquela época, assim como hoje, a ferrovia era parte do cotidiano da cidade. Em parte, graças ao trabalho de artistas que, como Fróis, fazem da Bahiminas, um lugar de memória para os novo-cruzeirenses. Esta memória é materializada nestes textos, que se tornam também lugares de memória do tempo em que a ferrovia movimentava a pequena Novo Cruzeiro. Veremos nas linhas que se seguem como a ferrovia estava presente em boa parte das atividades cotidianas dos moradores da cidade, e o que os “tempos da ferrovia” representam para os sujeitos de nossa pesquisa que, como Fróis, dela não se esquecem.

A ferrovia chega até Novo Cruzeiro no ano de 1924. Por certo em boa parte do mundo desenvolvido ela já não carregava mais aquela áurea de novidade que na segunda metade do século XIX a acompanhava. O automóvel caminhava para se tornar a “bola da vez”. No Brasil, um país extremamente agrícola, já caminhávamos para o “governar é abrir estradas” do senhor Washington Luís. Mas uma rede rodoviária ainda era uma realidade distante dos sertões brasileiros que, em sua maior parte, tinham na tração animal seu meio de transporte mais comum. Portanto, para pessoas destas regiões o trem de ferro era uma modernidade. Para muitas delas, que jamais havia tido contato com as inovações tecnológicas, a ferrovia era a inovação que presentificava a força de transformação que a tecnologia trazia consigo. Assim, a ferrovia representava, mesmo na década de 20 quando ela já não era tão novidade assim nas partes

---

<sup>26</sup> Ver página capítulo I, página 28.

industrializadas do mundo, uma novidade, uma mudança, que jamais havia se experimentado.

Para a pequena cidade de Novo Cruzeiro, a chegada do trem pode ter significado a possibilidade de melhoria e progresso para seu povo. Quanto à inauguração da estação de Novo Cruzeiro, Gomes descreve o que isso, para ele, significou:

Em 1924 o trem chega a Gravatá num alvoroço de progresso que despertou o pacato povoado. Na voracidade do trem de ferro, tomando ares de cidade com a facilidade de exportar suas riquezas e produtos que deslizaram pelos trilhos do desenvolvimento, até ganhar foros de cidade em 1942, no auge do seu progresso e com o nome de Novo Cruzeiro, [...]. (2006: 49).

O autor associa a ferrovia com o desenvolvimento e o progresso, e responsabiliza a ferrovia pela formação da cidade a partir do povoado que fora despertado com sua presença. Conhecedor da cidade, ele localiza no período da emancipação, e subtendido o período de plena atividade da EFBM, o auge do progresso do lugar. Já Pedrelina Rocha de Jesus, moradora da cidade, procurou descrever em uma crônica intitulada *Chegada do Trem de Ferro a Novo Cruzeiro*<sup>27</sup> sua impressão da situação do povoado e a reação dos seus moradores quando da chegada da ferrovia: identificando os moradores da cidade como caipiras que se espantaram ao ver a máquina.

Aos fins de maio de 1922, vim para São Bento. Havendo perdido o pai, no dia 10 do mesmo mês, com cinco anos de idade.

Aqui não havia farmácia, dentista, posto de saúde, escola, não havia nada. Apenas uma casa de comércio, pertencente ao meu tio Antônio Chácara, conjugada com a sua residência. Esta casa supria a necessidade do povo deste arraial e seus arredores. Havia apenas cinco casas de morada e umas barraquinhas na rua do puxa, onde todas as noites havia brigas, saindo muitas vezes gente baleada, esfaqueada e até mesmo morta. É o que se podia observar, pois nem mesmo policial tinha.

Havia muitos garimpeiros trabalhando na construção da estrada de ferro Bahia e Minas. Digo garimpeiros, pois eram chamados assim os homens que trabalhavam na construção e conservação de estradas.

Pelo fato de encontrarem muitas cobras venenosas, os trabalhadores do arraial deram o nome a ele de São Bento, porque criam que S. Bento era o protetor contra as cobras.

Bom, até que enfim (já) terminaram a construção da estrada. Estavam colocados os dormentes, trilhos, já haviam construído a casa da estação, as casas de turma. Estava tudo pronto, só esperavam o dia em que o trem chegasse pela primeira vez.

<sup>27</sup> In: COENA, Comissão Organizadora de Encontros de Neocruzeirenses Ausentes (org.). **I Livro Coletivo de Novo Cruzeiro**. Novo Cruzeiro: ed. independente, 1988.

Haviam diversos trens: o pagador, o carregador, de dormentes, lenha e, outros materiais. Havia também aquele que conduzia passageiros, uma máquina com cinco ou seis vagões. A este davam o nome de horário, pois tinha hora certa de chegar. Mas aquele povo caipira não sabia falar horário, eles falavam oral.

Estava já programada a chegada do horário e todo o povo já estava esperando na estação. Mas quando o trem apitou lá no Triângulo o povo começou a correr, gritar, desmaiar. Quando foi se aproximando da estação, apitando, fazendo aquele barulhão aí é que foi o alvoroço... Uns gritavam, corriam, outros caíam de joelhos com as mãos estendidas gritando: É o santo oral! Bença Santo oral!...

Foi com muito trabalho que meu tio Antônio e o Sr. Joaquinzinho Pereira conseguiram acalma-los. Como o meu tio era metido a farmacêutico arranjou alguns calmantes e tudo correu bem. Aos poucos foram se acostumando.

Sabe quem (*sic*) passava bem? Eram os maquinistas, pois todos os dias o povo trazia frangos, ovos, requeijão para presentear o santo oral. Eu, com meus seis a sete anos de idade, observava aquilo, só não dava má nota, pois nunca fui muito boba, (modéstia à parte).

Bem, os anos se passaram. 15 anos depois, uma menina da roça, com oito anos de idade, ainda não conhecia o trem, sua mãe a trouxe para conhecê-lo. Quando estavam chegando na boca do corte, o trem deu um apito. Ela gritou: Mãe isso é o jumento da vovó que está urrando? Sua mãe respondeu: não, isso é o oral. E terminando a minha história, eu sou: Pedrelina Roca de Jesus.

Percebe-se em sua crônica a relação da ferrovia com horários certos. O horário estava programado para chegar. A partir daquele momento as viagens tinham horários, o movimento tinha horário, o trabalho, para muitos, começava a ter horário, as correspondências tinham horário. Como o sino que anuncia um ritual, o apito do trem avisava os acontecimentos que o sucediam. Isso nos sugere um novo ritmo cotidiano alinhado ao ritmo que a ferrovia impunha.

Com bom humor a autora revela a novidade que ganhava *status* de santidade pelo povo humilde do pequeno povoado. Contudo, ao fazer um salto temporal de quinze anos, já se nota a divisão de identidades entre pessoas da roça e da cidade, aquelas tidas por ela como mais “ingênuas” que estas, demonstrando a influência do trem, enquanto modernidade capitalista na identidade de todas estas pessoas. Isto, como foi sugerido no capítulo anterior, indica, também, que o trem era um componente que delimitava as fronteiras do urbano e do rural, assim como contribuinte para a formação das identidades locais.

Com a presença da ferrovia, o ritmo do pacato povoado mudou. Diariamente o trem de ferro passava pela cidade. Pela manhã, com sentido à cidade de Araçuaí, e à

tarde, com sentido ao litoral da Bahia. Nestes horários, a população se movimentava. Num povoado de pequenas proporções, é possível imaginar o alvoroço que o trem de ferro causava com seu apito estridente e ranger de trilhos. Onde carroças e cavalos eram os transportes mais comuns, a máquina, com toda sua magnitude, começou a dar suporte para novas práticas e costumes cotidianos. Os escritos literários da época comprovam isso ao rememorar tais práticas, além de serem eles mesmos parte delas.

A ferrovia deu impulso à ocupação do povoado que se desenvolveu e se tornou cidade às suas margens. Isto pode ser percebido facilmente em fotografias aéreas da cidade<sup>28</sup>, onde o maior aglomerado de casas – sobretudo mais antigas – é visto margeando o antigo leito da estrada de ferro, o que fez com que a cidade ganhasse o apelido de “lagartixa do vale”, dado sua distribuição de imóveis.

Tinha importância substantiva como meio de comunicação e transporte de pessoas e cargas. Seu serviço de telégrafo se encarregava das correspondências cujos remetentes tivessem pressa para a chegada ao destinatário, já que era a única a possuir este serviço na cidade. Pela mesma empresa se faziam a maior parte das viagens. Era o principal meio de ligação da cidade com outras regiões, como se pode verificar no quadro<sup>29</sup> abaixo:

<b>Especificação</b>	<b>Distância (Km)</b>	<b>Meio de Transporte</b>	<b>Observações</b>
Araçuaí	96	Ferroviário	Estrada de Ferro Bahia e Minas
Caraí	54	Rodoviário	
Ladainha	40	Ferroviário	Estrada de Ferro Bahia e Minas
Malacacheta	127	Ferroviário	Estrada de Ferro Bahia e Minas
Minas Novas	115	Rodoviário	
Teófilo Otoni	105	Ferroviário	Estrada de Ferro Bahia e Minas
Capital de Estado	659	Ferroviário e rodoviário	EFBM até Teófilo Otoni; BR 116 até Governador

<sup>28</sup> Ver página 25.

<sup>29</sup> Fonte: Arquivo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro.

			Valadares; Estrada de Ferro Vitória – Minas até Belo Horizonte
--	--	--	--

Boletos e prestações de contas da prefeitura mostram que os principais serviços que a ferrovia prestava à administração da cidade era o transporte de produtos comprados em outras regiões, mais comumente peças e maquinários, ferramentas e filmes para exibição no cine teatro; viagens oficiais, as quais o destino mais comum era a cidade de Teófilo Otoni; passagens para indigentes, que curiosamente não constam do destino. Na cidade que foi descrita por Ciço como um lugar onde “todos se conheciam”, a ferrovia era também importante para expulsar os indesejáveis.

A cidade mantinha relações econômicas, sobretudo, com Teófilo Otoni, que chega a ser identificada pelo senhor Pio Wilton Sant’Ana Guedes como o “celeiro de Novo Cruzeiro”<sup>30</sup>. Era esta cidade que supria a população de Novo Cruzeiro de gêneros que ali não eram encontrados. Gêneros que dependiam da ferrovia para chegar até a cidade. A produção da cidade, destacadamente o alho e a aguardente, em sua maior parte escoava-se pela ferrovia.

O Senhor Pio Wilton Sant’Ana Guedes ao relatar sua última viagem pela Bahia – Minas, que segundo ele seria também a última viagem da ferrovia, nos fornece pistas da importância desta para o escoamento da produção local. Nas palavras do entrevistado, “[...] meu comércio é vender cachaça, eu uso a Bahia – Minas aí, eu passo duzentas, trezentas grade de cachaça. Mando para Araçuaí, pra Nanuque, pra Teófilo Otoni, pra Novo Cruzeiro [...]”<sup>31</sup>. Veremos no próximo capítulo que a desativação representou um golpe para os produtores que, como o Senhor Pio, necessitavam da ferrovia.

Além da evidente importância da ferrovia como meio de transporte de produtos e pessoas, ela ainda era responsável pela geração de empregos diretos, indiretos e informais, como no caso das pessoas que vendiam comida na estação ou os “muleiros” que carregavam em suas carroças as bagagens ou as mercadorias que chegavam ou eram embarcadas no trem. Dona Delícia nos conta da importância da ferrovia para estas pessoas, que, como ela, dependia da ferrovia:

Eu não tinha tempo de ficar em casa. ficava era na Bahia – Minas vendendo comida. [...] O trem dava partida, saía com um tabuleto com comida de

<sup>30</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant’Ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

<sup>31</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant’Ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

mais de trinta quilo e botava isso e os menino cada um com uma... uma botijinha de lado, entendeu? (pergunta: Que tipo de comida a senhora vendia?) Era feijão, arroz, frango, farofa... Vendia pra os guarda freio, vendia pro pessoal que... tinha hora que eles levavam meus prato, tornava trazer... (pergunta? E dava movimento na estação quando o trem chegava?) Dava, graças a Deus dava, graças a Deus que foi isso que eu pude manter meus filhos né. [...]. Tinha vez que ele (o trem) quebrava também, quebrava não, desencarrilhava, eu ficava a noite toda na... quando era de manhã ele passava... (pergunta: a senhora ficava esperando na estação?) Ficava. Lá eu ficava vendendo a comidinha àquele povo que ficava na estação. Tinha hora que a hora que o trem chegava eu já tinha vendido tudo também.<sup>32</sup>

Para Dona Delícia – e outras pessoas – a estação era quase uma extensão da própria casa. A contar pelo tempo que ela passava no lugar – às vezes até o dia e noite inteiros –, e a presença de seus filhos trabalhando junto, a estação se tornava mesmo a casa que a abrigava, além de garantir seu sustento e o de seus filhos. A construção de afetividade junto à ferrovia é transparente quando Dona Delícia afirma que “a Bahia-Minas era um pai e uma mãe pra mim”<sup>33</sup>, demonstrando que a ferrovia e sua estrutura lhe proporcionavam abrigo, segurança, sobrevivência.

O senhor Alípio Maravilha dos Santos também se lembra do movimento na estação e das pessoas que dependiam dela para o sustento:

Era bom. Muita gente... Muita gente. O pessoal mais pobre vendia comida, vendia fruta, vendia... Era um comércio praticamente lá na Bahia – Minas, na estação. Todo mundo vendia as coisas lá. Eles trazia (*sic*) de fora pra vender... Levava daqui...<sup>34</sup>

Em sua fala se nota a consciência de que a ferrovia era importante para o comércio da cidade com outras regiões, e também proporcionava um centro de comércio para a cidade, além de servir de sobrevivência para pessoas pobres que, diga-se de passagem, eram maioria na cidade. Embora seja dedutível que não havia espaço para todos, pelo menos algumas pessoas eram privilegiadas e não viviam, graças a presença da ferrovia, na miséria absoluta. Vê-se que, mesmo pessoas que não tinham produtos para escoar, que não recebiam encomendas com frequência, que não tinham dinheiro para viajar, também se favoreciam com a ferrovia.

O movimento relatado por Dona Delícia e pelo Senhor Alípio foi por diversas vezes perenizado pela lente fotográfica de Epaminondas, que “capturou” diversos destes momentos. A ausência de “atores” que se destaquem como “a personagem” em

<sup>32</sup> CARDOSO, Delícia Soares Ornelas – Depoimento – Teófilo Otoni, 28/01/2008.

<sup>33</sup> CARDOSO, Delícia Soares Ornelas – Depoimento – Teófilo Otoni, 28/01/2008.

<sup>34</sup> SANTOS, Alípio Maravilha dos – Depoimento – Novo Cruzeiro, 17/01/2008.

suas fotografias nos sugerem que o foco do fotógrafo era a própria cena que acontecia, com a ferrovia em destaque, como se observa na figura 10. Aliás, é oportuno ressaltar que a fotografia está entre as inovações tecnológicas surgidas durante o século XIX, e que com a ferrovia, o telégrafo e outros, ajudam a compor a face da modernidade daquele século. E para lugares como Novo Cruzeiro que pouco via ou mesmo sabia, como já disse Ciço, de novidades do mundo afora<sup>35</sup>, é permitido se pensar que a fotografia e seus atrativos ainda possuíam a capacidade de encantar pessoas.

Turazzi ao considerar que “a fotografia foi também um dos fenômenos mais importantes de universalização da cultura e cosmopolitização da vida moderna” (1995: 20) nos permite comparar os efeitos culturais da fotografia com aqueles do trem de ferro, já que ambos contribuíram com a aproximação entre pessoas e lugares, tornado o que estava longe mais perto e possibilitando o contato entre diferentes povos e culturas. Ao registrar e tornar imóvel um dado instante, por mais breve que tenha sido “a fotografia não só revolucionou a memória individual – aspecto já bastante destacado na história atual – como também contribuiu decisivamente para uma dada construção da memória social, objeto da história” (TURAZZI, 1995: 31,32).



Figura 10: Estação e trem. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro. Sem data.

A fotografia imóvel de Epaminondas remete-nos, antes de tudo, ao movimento. Um movimento de anônimos, já que não há personagens humanas em destaque. O foco de sua lente abrange toda a máquina que se sobressai a qualquer pessoa.

---

<sup>35</sup> Ver páginas 29 e 30.

Também na crônica de João Viana Fróis algumas imagens desta movimentação na estação nos é fornecida:

Um povaréu irrequieto – gente da roça que viera de madrugada ou ali pernoitara cercava-a turbulento e frenético. Sacos empilhados, balaios de queijos, de galinhas, alho, cebola, e um amontoado sem fim de bugingangas (sic), tudo a esperar a chegada do trem.

Como uma lagarta, apontou ele, afinal, a deslizar de mansinho na reta quilométrica. O ranger enfadoso da velha máquina fumegante, no vai-vem de suas manivelas obsoletas e o apito estridente da chegada, a todos inquietaram. A estação remexeu. Às janelas despontaram curiosos.<sup>36</sup>

No trecho acima, além do movimento na estação, outras práticas nos são reveladas, sugerindo seus significados. A ferrovia era responsável pela chegada de pessoas e coisas novas na cidade. A novidade de ferro se tornou o veículo de todas as outras. Chegar à janela ou ir até a estação, e verificar quem e o que chegava pelo trem, era uma prática cotidiana que quase se comparava ao lazer, como se percebe na fala do senhor Pio Guedes: “Às vezes a gente ia mesmo só pra ver o pessoal passar. A gente ia ver as novidades né. Se tinha alguma coisa, se chegava alguma coisa também diferente no local, que só ele que podia trazer alguma coisa diferente”<sup>37</sup>. O memorialista Tadeu Martins deixa isso ainda mais explícito ao descrever práticas das quais sente saudade: “As rodas de causos no bar do Dezim; o ‘Vê quem chegou no trem’ na estação da Bahia-Minas; as serestas; o futebol; o ajudar na celebração das missas; o teatro; as conversas de putaria na praça; a cachoeira [...]”<sup>38</sup>. A atividade relacionada ao trem ao lado de outras rotineiras revela que a ferrovia, como suporte de hábitos sociais, era um membro do corpo social da cidade, necessário ao seu funcionamento. Não se trata de lembranças de um passado morto. Cachoeira, teatro, conversa na praça, futebol ainda são hábitos comuns na cidade. O autor se recorda de um tempo que essas coisas eram prazerosas para ele. Portanto, é como se o trem também ainda passasse por lá, mas não mais ao alcance do nosso nostálgico autor.

A presença da ferrovia na vida da população está sempre presente nos textos de moradores da cidade. É possível construirmos imagens a partir destes escritos, que muito nos revelam sobre a experiência do convívio com a ferrovia. Pelo texto de João

<sup>36</sup> In: COENA, Comissão Organizadora de Encontros de Neocruzeirenses Ausentes (org.). **I Livro Coletivo de Novo Cruzeiro**. Novo Cruzeiro: ed. independente, 1988. p. 33.

<sup>37</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant’Ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

<sup>38</sup> In: CIÇO, Dedim de. **A Doce Voz de Suas Vidas**. Belo Horizonte: Arte Quintal, 1988.

Viana Fróis conseguimos, também, algumas imagens possíveis das viagens rotineiras, repletas de sons, no interior do trem:

No interior dos carros de cadeiras duras e rotas, gente de pé tomava os corredores, crianças de colo choramingavam. Um violão acompanhava a voz sinuosa de um baiano ou cearense entusiasmado. Um vozeiro incessante.

Da caldeira da máquina despregavam faíscas que iam de encontro aos viajores. Vez por outra, do porta malas caía uma. Alguma pobre cabeça a recebia. [...].<sup>39</sup>

Pelo texto notamos que as viagens não eram totalmente tranqüilas e que o autor não se mostra necessariamente satisfeito com as tais. O tom de reclamação do texto sugere que as viagens poderiam ser mais confortáveis. Por certo, não se trata de um texto de um entusiasta com a ferrovia. Por se recordar de tais fatores, o autor certamente guarda em sua memória os tempos em que a ferrovia já passava pelas dificuldades que antecederam sua extinção. Contudo a existência do texto já reflete a vontade de rememoração da ferrovia.

Além das estações, o trem por vezes parava próximo às casas de turmeiros, que eram funcionários da EFBM. Ciço se lembra como os viajantes aproveitavam estas paradas, mais propriamente a que ocorria entre Novo Cruzeiro e o distrito de Queixada, onde ficava a turma 115:

Em condições normais, o trem parava lá, recebia a carga de água e lenha, e algum passageiro aproveitava para tomar um café, comer batata doce, uns biscoitos de goma, brevidades e até uns pedacinhos de gôia com uma cachacinha direto do alambique. A demora era de uns quinze minutos.<sup>40</sup>

O trem era o “símbolo da novidade”. Mesmo quando sua presença se tornou parte do cotidiano, e as viagens rotineiras já não eram tão atraentes, ele nunca perdeu esse significado. O senhor Ary nos conta que uma de suas atividades preferidas era ver o modelo da máquina que chegava. O que nos aponta seu fascínio assumido por estas desde a infância:

Nessa época, nós morava junto, pertinho da rua. Toda vez que o trem apitava a gente saía na garagem para ver o trem. Passava aquele trem com vagões e primeira, segunda, e aquele movimento. A gente olhava de longe né, nesse tempo. Mas depois que eu voltei... que eu saí de lá, eu passei a frequentar, toda vez que o trem chegava eu já ia na estação pra mim ver o movimento, que eu gostava muito de ver qual é a máquina que chegava naquele dia. Que todo dia era uma máquina. Por exemplo: segunda feira

<sup>39</sup> In: COENA, Comissão Organizadora de Encontros de Neocruzeirenses Ausentes (org.). **I Livro Coletivo de Novo Cruzeiro**. Novo Cruzeiro: ed. independente, 1988. p. 33.

<sup>40</sup> In: CIÇO, Dedim de. **A Doce Voz de Suas Vidas**. Belo Horizonte: Arte Quintal, 1988. p. 43.

vinha 280, terça-feira vinha 281, quarta vinha 283, e aí ia trocando de máquina. Eu gostava muito de ver a máquina em movimento sabe. Até entrava pra ver.<sup>41</sup>

Nossas fontes nos indicam que a população tinha orgulho da ferrovia. Isto pode ser percebido nas fotografias de Epaminondas, onde, como já observamos, geralmente a ferrovia é a principal personagem retratada. Em outras ocasiões, o desejo de algumas pessoas em posar para fotos ao lado da ferrovia também indica seu estima e orgulho por parte da população, como se observa na figura 11. Usando as palavras de Turazzi, estas fotografias mostram “Sentimentos e sensações almejados pelos clientes para serem cristalizados na artificialidade da pose e eternizados no ‘realismo’ da imagem fotográfica” (1995: 15). O orgulho ou a admiração pelo trem é capturado e congelado para a posteridade e ganha usos, torna-se suporte para memórias diversas deste da cidade à época da ferrovia. Não há mais como ouvir o apito do trem nem mesmo sentir o cheiro de sua fumaça, mas é possível vê-lo. A imagem que é oferecida aos olhos do espectador aviva a ferrovia, mais que isso, aviva a cidade que existia junto a ela. Assim como o sentimento que foi congelado para ser visto, a fotografia causa sensações e possibilita uma lembrança ativada pelo sentido.

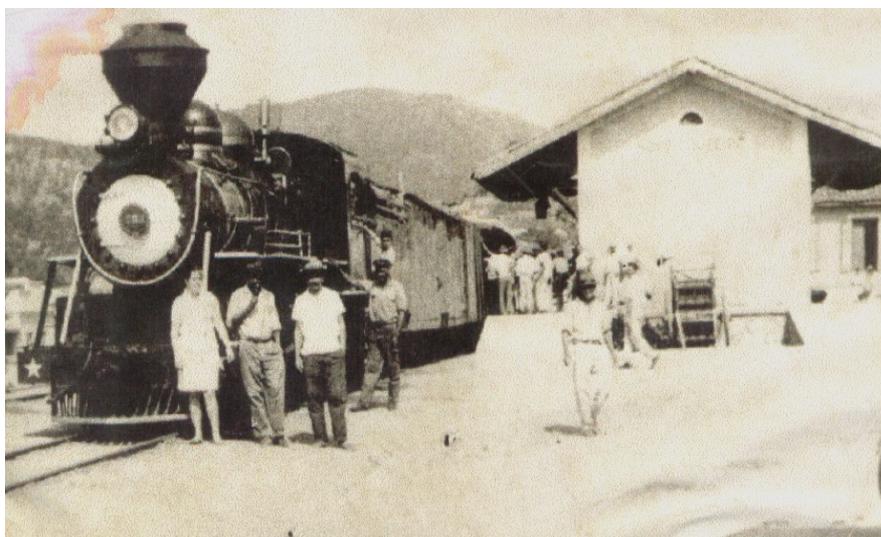


Figura 11: estação e trem. Acervo pessoal de Senhor Antônio Loyola. Novo Cruzeiro, sem data.

<sup>41</sup> CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007.

Mas não é só. A ferrovia e a estação ocupando geralmente o centro da fotofotografia reflete sua importância. É como se todo o restante fosse apenas seu cenário. Imagens que sugerem movimento, do trem e das pessoas, embora estas, pequenas em relação ao trem de ferro que mereceu a ação do fotógrafo de se distanciar para melhor enquadrá-lo ao custo da desfocalização das pessoas e seus rostos que mal podem ser identificados. Ele (o fotógrafo) não se importou em identificar as pessoas, mas sim o trem de ferro que serviria para identificar a cidade. Se, como ressaltou Roland Barthes citado por Turazzi, a pose é “o que funda a natureza da fotografia” (1995: 13), na maior parte das suas fotografias Epaminondas procurou a melhor pose do trem de ferro no cenário da estação.

A fotografia aqui identificada como figura 11 tem, inclusive hoje em dia, grande circulação na cidade, podendo facilmente se conseguir uma cópia, seja com fotógrafos locais ou com a prefeitura. Poucos sabem quem são as pessoas que ali aparecem (na verdade, não encontramos quem o soubesse), mas é muito fácil encontrar esta fotografia em várias casas da sede municipal. Como também é fácil se conseguir uma cópia da figura 12, uma quase replica da fotografia que estamos analisando, mas sem pessoas ao lado da máquina, nada que desvie a atenção de sua magnitude. Apenas o nome da cidade bem visível na representação da estação e o trem, nos sugerindo o que para o autor (desconhecido) da pintura era o mais importante: Novo Cruzeiro e a ferrovia, isso bastou na própria. Há uma simbiose dos dois. A cidade é a ferrovia e vice-versa, tornando-se mais que símbolo da cidade, transformando-se na cidade.



Figura 12: representação iconográfica da estação ferroviária de Novo Cruzeiro.

A ferrovia, antes de sua completa extinção, enfrentou um período de decadência que não passou despercebida pela população que era servida por ela. No jornal *O Novo Cruzeiro* do dia vinte e oito de fevereiro de 1962 é possível observar o interesse da prefeitura municipal, responsável pelo jornal, em noticiar melhoramentos na via férrea :

A Estrada de Ferro Bahia e Minas vem prestando relevantes serviços a toda (*sic*) região por ela servida. Praticamente (*sic*) normalizado seu tráfego, graças à enèrgia (*sic*) e eficiente atuação do seu Superintendente, Engenheiro Oscar Leite Pires, a Bahia e Minas acaba de receber quatro possantes Máquinas a óleo, prometendo, assim, dentro de pouco tempo, coma reforma que está sendo realizada em suas linhas, oferecer ao público rapidez, segurança e uma completa normalidade em seus serviços.<sup>42</sup>

O jornal tentava noticiar que a ferrovia iria oferecer aquilo que, em seus últimos tempos, não estava oferecendo: rapidez, segurança e normalidade nos serviços. Contudo, dois anos mais tarde, o Senhor Nuno Lages, morador do distrito de Queixada, não teria melhores notícias para enviar para sua filha. Em carta escrita no dia 31 de março de 1964, o senhor Lages contava o seguinte:

Querida filha e amiga, CARMEN.

[...]. As notícias daqui são quasi (*sic*) as mesmas: - monotonia e pasmaceira em nosso pequeno vilareijo (*sic*), que parece filho abandonado dos poderes públicos; - mas, sempre á espera de melhores dias. - De saúde vou bem melhorado, graças ao bom DEUS. Quanto aos de nossa casa estão todos saudáveis (*sic*) e lhes mandam “carradas” de lembranças. A nossa querida Zezé, apesar de queixosa do máu (*sic*) funcionamento do sistema nervoso e consequente (*sic*) dormência nas pernas, - está ansiosa para regressar; dependendo, apenas, de transporte na famigerada Bahia e Minas, que parece estar sendo vítima de “feitiço” ou de urucubaca; - tal a o descaso de seus atuais dirigentes - , ou seja os possíveis “coveiros” de nossa infeliz via - férrea, - único melhoramento de que poderíamos nos orgulhar. - Espero que desculpe estas minhas “candongas”, ou ranzinsisses (*sic*) de velho, inconformado com as cousas (*sic*) desta época que estamos atravessando. - Escreva-me (*sic*) contando as novidades daí e, sobretudo, mandando notícias dos que nos são caros. - Abraços e saudades do velho pai e amigo, ex-corde,

Nuno Lages

O autor da carta parece preocupado em mostrar sua insatisfação com os poderes públicos e com os serviços da Bahia e Minas. Contudo procura ver a ferrovia como “vítima” do descaso de seus dirigentes, taxados de “coveiros” da infeliz ferrovia. De fato, pouco mais de dois anos depois ela seria definitivamente “sepultada”, e deixaria o

<sup>42</sup> O NOVO CRUZEIRO, Novo Cruzeiro, 28 de fevereiro de 1962.

Senhor Lages e toda a população do município sem seus serviços. Fica claro na carta que o Senhor Lages se preocupa em falar pela coletividade e nos indica que o abandono da ferrovia representava um ferimento no orgulho dos moradores que não contavam com outro melhoramento maior que a via – férrea. Mesmo com a decadência, a ferrovia ainda era o maior “progresso” que aquelas pessoas já haviam visto e como se percebe quando o senhor Lages menciona a “querida Zezé” era ela que ainda trazia de volta quem estava longe, que encurtava as distâncias entre as pessoas, mesmo que seus serviços não estivessem dentro do que era esperado ou de costume.

Ainda nos resta falar de outro papel da ferrovia. Trata-se necessariamente de um papel a que ela não se destinava. Ou mais precisamente, que dela não se havia calculado ou esperado. Ainda que a ferrovia tenha sido desde o início de sua expansão pelo globo, significada como o símbolo do progresso e do desenvolvimento e marcasse nos discursos oficiais o rompimento com o atraso do sertão brasileiro, o cotidiano das pessoas não se limita a isso apenas, uma vez que a ferrovia era “usada” pela população local de formas diversas. A todo aparato simbólico e material fornecido se integra as práticas de seus consumidores e, como destaca Michel de Certeau: “Desta atividade de formigas é mister descobrir os procedimentos, as bases, os efeitos, as possibilidades” (2000: 40). E, ainda com o pensamento de Certeau, são essas “maneiras de fazer” que “constituem as mil práticas pelas quais os usuários se apropriam do espaço organizado pelas técnicas de produção sócio-cultural” (2000: 41).

Neste sentido descobrimos que a ferrovia, como parte integrante do corpo social do qual os moradores da cidade eram membros, adquiria usos inesperados. Já dissemos e todos os nossos entrevistados se lembram que uma atividade comum entre a população era chegar da janela quando o trem parava na estação, era um hábito social. A ferrovia se tornou suporte de atividades que se aproximam ou se igualam ao lazer. O senhor Ary se lembra que ele e alguns amigos costumavam ficar até tarde na rua esperando o trem passar com seu farol que iluminava toda a rua, e que gostava quando o trem atrasava e passava de madrugada com seu farol iluminando toda a rua<sup>43</sup>.

Os contos e casos, muitas vezes fantásticos, envolvendo a ferrovia não eram incomuns. Ciço, sempre com bom humor, relata os casos de assombração contados pelo radialista da cidade antes de encerrar a programação. Procurando se lembrar das palavras do radialista, ele detalha alguns:

---

<sup>43</sup> CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007.

Esse é um programa de utilidade pública, servindo aqueles que pouco dormem ou perambulam pela cidade. Aqui vai (sic) os nossos conselhos: [...]. E você que caminha pelos trilhos da Maria-Fumaça, evite fazer isso quando estiver chovendo (sic), pois o seu Dente-de-Ouro pode atrair raio mais que a linha do trem. Prá (sic) que passa em cima do pontilhão, não olha para o lado do barranco, pois lá sempre está a mulher grandona, de cócoras, e voce jamais conseguirá ver onde está sua cabeça. – O pessoal que não conseguiu dormir e fica deitado olhando para o telhado, faça o possível pra dormir antes de uma hora da madrugada, evitando assim de ouvir o galopar do cavalo-dourado que passa todos os dias rasgando as suas ferraduras, tirando fâisca nos trilhos. [...].<sup>44</sup>

Para algumas crianças o trem de ferro significava diversão. O Senhor Alípio Maravilha dos Santos nos conta o que ele outras crianças faziam em sua época de infância:

Olha... a gente andava assim pongando, naqueles carros, na hora que passava a gente pongava. A máquina ia... Ela ia... A certa distância parava pra pegar água e lenha né. Então a gente entrava nos vagões né. Ela parava na frente, nós descia, e voltava a pé. (risos).<sup>45</sup>

O Senhor Luis Henrique Guimarães Lisboa também se lembra de suas brincadeiras e travessuras envolvendo o trem de ferro, na época de sua infância no distrito de Queixada:

Lembranças das brincadeiras, quando nós queríamos que o trem ficasse parado a gente colocava lenha no trilho para o trem desencarrilhar e a gente ficar brincando. Nós corremos muito do chefe da chave. Antes da estação tinha uma chave. Quando tinha bandeira branca a gente já sabia que o trem ia passar direto e quando não tinha a gente virava a chave. Aí o chefe corria atrás da gente. Chamava-se José Fraga.<sup>46</sup>

A ferrovia era uma referência da e para a cidade e mesmo os comerciantes da sede municipal a utilizavam como referência para seus pontos comerciais indicando que mais do que um meio de transporte, ela era parte dos elementos de identificação da cidade como se percebe na figura 13, que se trata de uma nota de venda de um comércio local não mais existente.

<sup>44</sup> CIÇO, Dedim de. **A Doce Voz de Suas Vidas**. Belo Horizonte: Arte Quintal, 1988.

<sup>45</sup> SANTOS, Alípio Maravilha dos – Depoimento – Novo Cruzeiro, 17/01/2008.

<sup>46</sup> In: GIFFONE, Marcello Salles. *Trilhos Arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878 – 1966)*. Belo Horizonte: UFMG. Tese de doutorado, 2006.



Figura 13: Nota de venda, 1966. Fonte: Arquivo da Prefeitura Municipal.

É impossível não deduzirmos que tais práticas colaboraram para a construção da identidade das pessoas da cidade que moravam não apenas em Novo Cruzeiro e no estado de Minas Gerais, mas também na Estrada de Ferro Bahia e Minas.

Essas práticas foram responsáveis por criações de novos significados para a ferrovia. Inauguraram representações a partir da experiência. Concordamos com Certeau ao afirmar que tais credibilidades “atestam o que há de mais frágil, de mais móvel também, porém de mais fundamental na vida social. Elas expressam invenções” (1995: 34). São construções inventivas que deixam claro que as pessoas que vivenciaram a experiência do convívio com a ferrovia não foram apenas consumidoras passivas de significados pré-concebidos. Aliás, sobre o termo experiência, Thompson já considerava que:

a experiência é um termo médio necessário entre o ser social e a consciência social: é a experiência [...] que dá cor à cultura, aos valores e ao pensamento: é por meio da experiência que o modo de produção exerce uma pressão determinante em outras atividades, e é pela prática que a produção é mantida. (1981: 112).

De certa forma, todos os moradores do município se beneficiavam com a EFBM. Era um meio, ou melhor, o único meio de transporte para produtores e viajantes, e também garantia o sustento de outras pessoas por meio dos trabalhos que sua presença proporcionava. Neste sentido é que nas linhas anteriores vimos a ferrovia, que foi envolvida por discursos onde o progresso e a inserção foram palavras chaves, ser usada de forma diversa. Mesmo quem não precisava dela para sobreviver, a “usava” de diversas formas. Era diversão e brincadeira para crianças, distração para os adultos

que se habituaram a chegar da janela, encantamento para o senhor Ary, cenário de casos de assombração do radialista, referência de endereço de alguns comércios, personagem para as fotos de Epaminondas e diversos outros usos que não pudemos alcançar com nosso trabalho.

Vimos que a Estrada de Ferro Bahia e Minas era parte integrante do corpo social novo-cruzeirense, e que dava suporte não só para o funcionamento econômico e estrutural da cidade, mas também para práticas sociais e construção de identidades. Mas em 1966, a Bahiminas foi completamente extinta deixando uma vasta região sem seus serviços, e Novo Cruzeiro sem um de seus importantes suportes econômicos, sociais e culturais. Passaremos a ver o que essa extinção representou para os moradores da cidade.

### **CAPÍTULO III**

#### **O TREM PARTIU**

A desativação da “Bahiminas” se encontra dentro de um contexto mais amplo de desativações ferroviárias no Brasil durante a Ditadura Militar. Portanto, é necessário refletir sobre as condições sociais desta desativação.

A decadência das estradas de ferro brasileiras se associa ao processo de industrialização do país a partir da década de 50, onde o transporte rodoviário foi opção da política econômica e, por conta disso, os investimentos nestes foram alavancados em detrimento do setor ferroviário. Em artigo escrito para a revista *Ciência e Cultura* de maio de 1984, Anísio Brasileiro de Freitas Dourado afirma que,

O setor ferroviário é bastante atingido pelo processo de industrialização. Construído para atender a uma economia exportadora, com a reorientação da demanda, visando atender o mercado interno, o acesso das ferrovias aos produtos torna-se bastante difícil, e isso contribuiu para sua decadência. O surgimento de produtos de alto valor unitário, colocava a necessidade de transporte rápido, seguro e pontual. As ferrovias dadas as precárias condições de operação, não atendiam a essas necessidades. (DOURADO, 1984: 735).

O autor identifica aspectos econômicos que contra-indicam o uso das ferrovias, mas reconhece que elas não atendiam as necessidades da industrialização brasileira devido às suas condições precárias. Tais condições não seriam as mesmas se o governo tivesse investido nas ferrovias de forma adequada, o que não foi feito.

Durante a década de 50 teve início uma política que visava erradicar os ramais ferroviários tidos como antieconômicos. Essa política foi reforçada com criação da Comissão Mista Brasil e Estados Unidos em 1951, que, em muitos de seus projetos relacionados às ferrovias, recomendava que se extinguissem empresas ferroviárias praticamente inteiras. Mas esse tipo de discurso, usado para justificar a extinção dos ramais ferroviários tidos como deficitários, encontrou resistência. Tal resistência foi percebida “no próprio aparelho de Estado e nas regiões onde passavam os caminhos de ferro” (PAULA, 2005: 94). Mas com a falta de investimentos no setor ferroviário e o crescimento destes nos transportes rodoviários, as oposições, vozes dissonantes ao discurso oficial do Regime Militar, silenciaram-se ou se tornaram mais dispersas. Entretanto, a Estrada de Ferro Bahia e Minas não era um ramal, mas sim, uma estrada independente que atendia uma vasta região entre o sul da Bahia e os vales do Mucuri e Jequitinhonha mineiros, o que não foi levado em conta pelo governo que a incluiu dentre os diversos ramais que foram extintos.

No final do século XIX e início do século XX, as ferrovias eram tidas como redentoras de regiões isoladas e portadoras do progresso no discurso oficial do Estado brasileiro dos governos locais. Quando foram desativadas, o governo construiu um discurso que a elas reservava a imagem do atraso.

O Regime Militar, com suas práticas autoritárias, possibilitou o sucesso dessas desativações, legitimando-as em suas propagandas oficiais, reprimindo e tentando silenciar possíveis vozes de protesto. De acordo com Paula não foi por acaso que “o quinquênio mais ativo da erradicação foi durante o período de maior acirramento ditatorial, de 1966 a 1970” (2005: 105). O discurso do Regime se fazia ouvir, pela

persuasão ou pela força, ao mesmo tempo em que era acompanhado e apoiado pelo discurso de eficiência das rodovias.

Uma rodovia asfaltada que chegasse até Novo Cruzeiro era uma realidade muito distante. Apenas no ano de 2004 a principal rodovia de ligação entre a cidade e a BR 116 foi devidamente pavimentada. Assim, como taxar de atraso o que ainda era o melhor e maior dos avanços para a cidade? Fato é que isso não fora levado em conta para que a Estrada de Ferro Bahia e Minas, assim como várias outras no período, fosse desativada. De acordo com Greco,

[...] representou um trauma social e econômico muito grande para a região; em primeiro lugar porque era o principal empregador e o que pagava os melhores salários, perdendo então a região esta massa salarial com a erradicação; em segundo lugar porque a ferrovia tinha seu centro em Teófilo Otoni, que era o principal centro comercial da região, de forma que a maior parte da produção da região era enviada para esta cidade de trem, onde era comercializada; em terceiro lugar porque a população da região, apesar de seus serviços deficientes, tinha um grande estima pela ferrovia, e em quarto lugar porque apesar de erradicado o trecho entre Teófilo Otoni e Araçuaí, este nunca foi substituído por uma estrada de rodagem razoável. (2004: 242).

Novo Cruzeiro se localiza justamente neste trecho, sendo a última cidade antes de Araçuaí, o que nos leva a pensar, para evitar usar o termo “concluir”, que seus habitantes passaram pelo trauma social e econômico citado. Talvez, uma ferida ainda aberta ou um fantasma ainda não exorcizado, já que a estação e o trem, que não é visto na cidade desde 1966, ainda hoje são utilizados como “o símbolo” da cidade em todas as suas comemorações públicas, oficiais ou não.

Era de se esperar que os políticos da cidade se manifestassem de alguma forma, mas o que predominou neste grupo foi o silêncio. Pensamos que o silêncio possui suas condições tanto quanto a mais explícita das expressões, e analisando as atas de reuniões da Câmara de Vereadores da época, buscamos uma reflexão possível.

### **3.1. O Silêncio dos Políticos: uma reflexão possível**

Cabe-nos pensar as Atas de reunião da Câmara de Novo Cruzeiro e outros documentos oficiais dentro de seu contexto social, cultural e político. O Regime Militar vigorava no Brasil e discordar dele, ou ainda pior, registrar insatisfações em documentos oficiais poderiam gerar medo em muitos políticos. Não é de se estranhar que em diversas Atas observamos que os discursos nelas presentes se relacionam de

forma positiva com o discurso oficial do Regime Militar. Embora em alguns momentos vemos sinais de insatisfação e de resistência, mesmo que velada.

Embora nada haja escrito sobre a erradicação da ferrovia, já em Ata do dia dez de fevereiro de 1967 consta um abaixo assinado pelos vereadores pedindo “Melhoramentos das Estradas” (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1967: 75). Em Ata do dia dezesseis de outubro do mesmo ano, vemos a idéia de se aproveitar o leito da extinta ferrovia para a construção de uma estrada:

Havendo número legal, declarou (*sic*) iniciados os trabalhos, passando a relatar o que foi o primeiro encontro Estadual dos Municípios mostrando inclusive, rascunho da Moção apresentada naquela reunião. A dita moção refere-se ao pedido de ligação de Nôvo (*sic*) Cruzeiro, à Ladainha, à Arrassuaí (*sic*), aproveitando o ramal da extinta Estrada de Ferro Bahia e Minas. (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1967: 80).

E no dia dezoito do mesmo mês, foi posto em votação, projeto que previa a construção de um campo de pouso na cidade (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1967: 85), ainda hoje inexistente. É como se os vereadores procurassem, através de propostas de obras, manter a cidade no caminho de um progresso que tanto havia sido alvo dos discursos oficiais.

O certo é que a cidade perdeu seu principal meio de transporte e comunicação, a força motriz de sua economia e talvez seu maior orgulho público. Mas a Ditadura controlava os discursos oficiais, e protestos explícitos poderiam causar problemas aos seus autores. Os Atos Institucionais oficializavam a vontade do regime e ditavam suas interdições e rejeições. E a câmara parecia estar ciente disso. Na já citada Ata do dia dezesseis de outubro de 1967 temos o seguinte trecho:

Continuando, fez suas explanações, o senhor presidente, fez ciente à casa das obrigações que impões (*sic*) aos senhores vereadores, os atos institucionais e serviço nacional de informação [...] (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1967: 80).

Vale sublinhar que não estamos dizendo que nada foi dito ou comentado sobre o assunto nas reuniões, mas que nada consta em suas Atas que, como documentos, devem ser analisadas com um olhar crítico, vistas como fontes com as quais devemos pensar e dialogar, e não como as quais devemos pensar. Os documentos que estamos analisando foram produzidos por uma instituição que está envolvida em relações de poder institucional. Ao mesmo tempo em que exerce poder, o poder é exercido sobre ela. Trata-se de uma instituição que produz e é produzida por uma rede de poder.

Neste sentido, manter-se no exercício do poder era uma questão de escolha: ou se estava a favor da “revolução” dos militares e confiantes nela, ou corria-se o risco da cassação e, no extremo, de ser considerado subversivo. Tal situação se torna mais aguda a partir de 1968 com o Ato Institucional número 5 (AI-5) e, pelo que indica os textos das Atas analisadas, os vereadores preferiram não correr o risco da segunda opção, como se observa numa Ata do dia quatro de março de 1969:

Prosseguindo o senhor presidente agradeceu em nome da mesa a confiança nela depositada pelos ilustres pares lembrando que devemos estar sempre unidos e com os interesses (sic) voltados, em auxílio do movimento revolucionário, afim (sic) de que possamos emprestar a nossa modesta colaboração ao grande Presidente Costa e Silva. (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1969: 98).

De fato, a maioria dos vereadores pertencia à ARENA, partido de apoio ao regime, que havia sido criado após Castelo Branco ter baixado em outubro de 1965 o AI-2, cujo principal propósito, segundo Skidmore, “era tornar mais difícil qualquer vitória eleitoral da oposição” (1988: 101), extinguindo os partidos políticos existentes até então, passando a existir apenas dois partidos: a ARENA (Aliança Renovadora Nacional) que apoiava o governo, e o MDB (Movimento Democrático Brasileiro) agrupando opositores de uma forma consentida pelo Regime. Nessa ótica, diríamos que a câmara cumpriu o papel que à maioria dos seus membros cabia: apoiar o regime. Mas isso seria óbvio demais. É necessário saber o que estava em jogo. Neste sentido, podemos pensar estes discursos como uma forma de manutenção de privilégios e de não ser atingido pela violência política que vigorava.

Os Atos Institucionais foram, em boa parte, formas de reduzir as resistências, levando a autoridade do regime até o nível municipal. No ano da desativação da Estrada de Ferro Bahia – Minas mais um Ato foi baixado. De acordo com Skidmore,

[...] em fevereiro de 1966 o planalto decidiu que necessitava de um terceiro Ato Institucional para se proteger nas próximas eleições. Os prefeitos das capitais dos estados e de outras cidades consideradas de “segurança nacional” seriam, nos termos do novo Ato, nomeados pelos governadores (agora eleitos pelas assembleias legislativas) (1988: 107).

Portanto, mesmo que em Novo Cruzeiro o prefeito e os vereadores fossem eleitos de forma direta, os exercícios políticos eram vigiados de perto, e não eram somente privilégios que estavam em jogo, mas o risco de ser considerado subversivo por um regime político onde não faltavam coerções.

Mas toda relação de poder permite resistência, seja ela velada, pública, direta, indireta, de fácil observação ou mesmo microfísica. Assim, podemos ver a já citada Moção apresentada no Primeiro Encontro Estadual dos Municípios pedindo a ligação entre Novo Cruzeiro e Ladainha, aproveitando o leito da extinta ferrovia<sup>47</sup>, como resistência ao isolamento causado pela desativação. Antes disso, está presente em Ata do dia dez de fevereiro de 1967 uma menção ao abaixo assinado dos vereadores encaminhado ao prefeito pedindo melhoramento das estradas (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1967: 75). Na Ata do dia vinte e seis de abril de 1967, após discutir os problemas de transporte e comunicação, consta que

Deliberou a casa em dirigir radiogramas aos senhores deputados Aécio Cunha, Murilo Badaró e Antônio Pereira, aos Ministros do Planejamento Minas e Energia, Transporte e Comunicação, ao Governador do Estado, às diversas Secretarias, ao Presidente da Assembléia, tendo os mesmos a redação seguinte: Levamos ao conhecimento de Vs. Excias nosso apoio e contamos com a colaboração na solução dos projetos e problemas mais (sic) afligem nossa comuna. (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1967: 78).

De forma “quase” implícita a Câmara demonstrava que algumas coisas não estavam bem, e que isso a afligia. Mas deixar registrado, em uma Ata, críticas, discussões ou desagrados com as medidas oficiais da Ditadura, poderia resultar em expurgo ou em prisão. Neste sentido, a opção da Câmara foi se posicionar a favor de uma nova forma de “progresso” e ligação com o mundo e não falar da extinção da ferrovia.

Há ainda um outro ponto que merece ser mencionado: a ordem pública. Para uma cidade que até então, estivera acostumada com jornal, emissora de rádio, cinema e teatro ligados aos poderes municipais<sup>48</sup>, os discursos poderiam ser mais que discursos apenas políticos, estes participavam ativamente na formação das opiniões e ações públicas. Se o exercício do poder é uma ação que tem por objetivo controlar a ação dos outros, silenciar diante de algo, pelo menos no caso da cidade que analisamos, seria uma forma de garantir o silêncio dos outros. Discursos contestadores por parte do legislativo municipal poderiam dar origem a ações contestadoras por parte da população, o que, por um motivo ou por outro, poderia não ser a vontade da câmara.

---

<sup>47</sup> Ver página 07.

<sup>48</sup> A tipografia responsável pela elaboração do jornal *O Novo Cruzeiro*, único da cidade na época, pertencia à prefeitura, bem como a emissora de rádio e o prédio do Cine-teatro, onde os funcionários também eram pagos pela administração da cidade.

Além disso, o senhor Guedes nos revelou, em seu depoimento, que aconteceram algumas prisões de políticos da cidade e que isso amedrontou os vereadores.

Embora poucos documentos do executivo municipal tenham sido encontrados, também é possível evidenciarmos a colaboração com o Regime em encaminhamentos de Prestação de Contas à Câmara de Vereadores. Em mensagem anexa ao ofício de encaminhamento da prestação de contas de 1968 se lê:

Estamos vivendo uma hora de crise, que é menos do Brasil que do mundo moderno. Nossa contribuição para a necessária preservação das tradições cristãs em que repousa nossa fé, há de ser através do fortalecimento dos valores que promoveram a vitoriosa Revolução de 31 de março de 1.964, atualmente sob a direção corajosa, humana e moralizadora do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Marechal Artur da Costa e Silva.

O prefeito João Matias reconhece uma crise que tornava mais complicada a administração da cidade, mas mostra seu apoio à “Revolução” militar, valorizando a imagem do presidente Costa e Silva. Pensamos que os motivos que propiciaram os discursos presentes nas Atas da Câmara são os mesmo que estiveram presentes na mensagem do prefeito. Em tempos de AI-5, manter-se no cargo de prefeito poderia depender do apoio e aceitação para com o Regime Militar.

Entretanto, observamos que até o ano de 1966 havia sempre nos discursos termos como “progresso”, “desenvolvimento” e “modernidade”, e após essa data se somam frases que expressam esquecimento e enfatizam problemas na cidade, como se percebe em ata do dia treze de fevereiro de 1968, quando, segundo o que consta, o senhor Pio Wilton Santana (*sic*) Guedes, após ter sido reeleito presidente da câmara,

[...] em poucas palavras, agradeceu em nome da mesa, a confiança renovada, propondo continuar a trabalhar com o mesmo empenho e continuar a merecer a confiança desta casa. Dizendo ainda esperar que esta casa muito útil há de ser ao município, pois, procura sempre não medir esforços, no sentido de auxiliar no progresso deste tão esquecido Novo Cruzeiro. (CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO, 1968: 87).

De uma cidade que figurava nos discursos oficiais como “em franco progresso”, a imagem oferecida na ata acima se mostra bem outra. A palavra “progresso” vem agora acompanhada da palavra “esquecimento”, revelando o isolamento a que foi empurrada a cidade, e que já era percebido por seus administradores.

No ofício de encaminhamento da prestação de contas de 1968 ao Tribunal de Contas da União o prefeito João Matias escreveu:

[...] permito-me encarecer de V. Excia. e dos demais Ministros dêsse (*sic*) Tribunal de Contas, que, imbuídos dos melhores conhecimentos das dificuldades por que lutam tôdas (*sic*) as Municipalidades interioranas, tanto pessoal como cultural e administrativas, considerem justas estas aplicações, em aprovando estas contas e dando mais uma oportunidade de vida a esta Municipalidade que tantos problemas tem a resolver, o que constituirá mais um crédito de confiança a êste (*sic*) Administrador que tanto interessa pelo desenvolvimento desta região.

O prefeito, na tentativa de convencer os ministros do Tribunal de Contas a aprovar seus esclarecimentos lembra que a cidade passa por vários problemas e que aprovar seria dá-la “mais uma” oportunidade de vida. O interessante é que os esclarecimentos tratam-se justamente de verbas aplicadas em abertura e conservação de estradas além da porcentagem permitida. Para a cidade que contava com a ferrovia fazendo as mais importantes ligações com outras localidades, a abertura de estradas seria uma tentativa de revigorar. A frase “mais uma oportunidade de vida” usada pelo prefeito expressa que a cidade tivera uma e que, naquele momento, as obras que ele julgou importantes significavam outra.

Aproximando-nos da população que vivia na cidade na época e passou pela experiência da desativação da Bahiminas, o que vemos é que nem as obras, citadas acima, que o prefeito João Matias eleva ao posto de redentoras, nem outras realizadas com o intuito de diminuir os impactos da desativação ou mesmo substituir a importância da ferrovia, tiveram grandes impactos. Passemos a ver as representações construídas por alguns moradores sobre o fim da Bahiminas e o lugar das obras municipais neste sentido.

### 3.2. Viúvas nos Portais

*POUSOU?*  
*Pousou, por que não?*  
*A Maria Fumaça sempre nos pareceu um grande*  
*Pássaro que carregava seus filhotes em forma de vagão.*  
*“CORTARAM AS ASAS DELE”*  
*Dedim de Ciço*

A epígrafe acima está presente no já citado livro de Dedim de Ciço, logo abaixo de uma fotografia em que aparece, segundo o autor, o último trem que passou pela cidade. Duas idéias nos chamam a atenção nestes versos. A primeira, a de que a Maria Fumaça era um pássaro que carregava seus “filhotes” nos leva a pensar que o autor vê a

população da qual ele faz parte como filhos da ferrovia e que, portanto, haviam ficados órfãos. A segunda, a de que cortaram as asas deste pássaro, indica que o autor, assim como outras pessoas, via a ferrovia como vítima de uma ação cruel que a levou ao derradeiro fim.

Se não houve, no período mais próximo à extinção da ferrovia nenhum protesto explícito, Ciço se faz porta-voz de uma coletividade – o autor usa a primeira pessoa do plural – e demonstra a insatisfação que permaneceu.

Este sentimento de atribuir vida e mesmo paternidade e maternidade à Bahiminas não é único de Ciço. Dona Delícia nos contou que a “a Bahiminas foi um pai e uma mãe pra mim”<sup>49</sup>. Mais que viúvas, como na conhecida canção de Minton Nascimento e Fernando Brant, em Novo Cruzeiro a Bahiminas deixou órfãos. Muitas pessoas, que nem mesmo eram funcionárias da ferrovia, precisavam dela para garantir o sustento próprio e da família. Estas pessoas passaram por momentos de grande dificuldade e muitas tiveram de contar com a solidariedade de outras pessoas.

Os últimos dias de decadência da ferrovia, que culminaram com sua completa extinção foi acompanhada com tristeza pela gente da cidade. Em sua entrevista, o Senhor Ary Blasco Castro narra que:

[...] tinha uns dizer lá (na estação)<sup>50</sup> né: a Bahiminas vai ser desativada e tal coisa e tal... todo mundo assustou com aquilo. E aí? Aí foi começando a parar tudo. Todo mundo parou, daqui ali, pra lá pra cá, e cabô (*sic*). Esperando o trem, tem gente que ficava (balbucios) esperando o trem passar, num passava. Já tava acabando. Quer dizer... Eu casei em setembro... outubro, novembro, dezembro... foi questão de meses ela... não sei se em maio, eu não guardo direito, começou parar o trem mesmo, não rodava mais não. Definitivamente parou, e aí a tristeza sô, todo dia cê esperava o trem e ele num vinha. E ocê acostumar com isso? O apito da máquina, o movimento da estação, povo carregando galinha, porco, vaca, rapadura, pra Teófilo Otoni, pra Araçuaí, alho, cadê o movimento? Cortou tudo. Não seguia mais nada, a máquina não rodava mais.<sup>51</sup>

Na fala do Senhor Castro está presente uma idéia de expectativa para a tristeza que viria a seguir com a desativação da ferrovia. O entrevistado revela o susto e a falta de ação que a desativação gerou. Revela também que a desativação causara tristeza por romper com um cotidiano a que ele e, certamente, outras pessoas estavam acostumadas e gostavam, e que seria difícil se adaptar a este rompimento, à falta de ligação com

<sup>49</sup> CARDOSO, Delícia Soares Ornelas – Depoimento – Teófilo Otoni, 28/01/2008.

<sup>50</sup> Entre parênteses grifo nosso.

<sup>51</sup> CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007.

outras cidades. O Senhor Castro ainda nos remete ao som do apito do trem que movimentava o pequeno centro de Novo Cruzeiro, evocando sons e imagens que, na ordem por ele narrada sugerem que o trem chegava e o movimento com os produtos da cidade começava, levando-os então para outras regiões.

Com a proximidade já anunciada do fim permanente das atividades ferroviárias da Bahiminas, observa-se um crescimento do número de fotografias de pessoas junto à máquina. A figura 14 é um exemplo. A fotografia indica que as pessoas queriam se recordar da ferrovia, uma vontade de memória que mesmo antes do fim concreto já se manifestava. Interessamos destacar que o homem em pé na entrada da cabine é o prefeito João Matias e o último homem da esquerda para a direita é o maquinista Ladai, e junto a eles, pessoas conhecidas da pequena sede da cidade. Existem várias fotos desta ocasião, identificada por alguns dos presentes como a última Maria Fumaça a estacionar em Novo Cruzeiro.



Figura 14: prefeito João Matias, maquinistas e outros homens pousando para fotografia junto à última máquina que passou por Novo Cruzeiro, 1966. Acervo pessoal de Dona Geralda Lages.

A desativação trouxe consigo um sentimento de tristeza e impotência. Este sentimento é expresso por Dona Delícia Soares Ornela Cardoso em sua entrevista:

Ficou uma tristeza, e tristeza tá até hoje ali naquele Novo Cruzeiro né, depois que ela acabou. Aquilo ali era um movimento rapaz. Aquilo ali era bom, cê vê, a gente criar nove filha (*sic*) ali. Eu agradeço Deus primeiramente, e a Bahiminas e meus amigo (*sic*) também né. Eu tenho muito amigo lá. Os amigo (*sic*) me ajudou muito lá também.<sup>52</sup>

<sup>52</sup> CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007.

Dona Delícia não mora mais em Novo Cruzeiro. Hoje ela reside em Teófilo Otoni e possui um pequeno hotel ao lado da rodoviária desta cidade, chamado “Hotel Novo Cruzeiro”. Mas não é difícil a vermos em Novo Cruzeiro, já que alguns de seus filhos moram e trabalham na cidade com restaurantes ou entrega de marmitas. Para ela, a tristeza que a extinção da ferrovia deixou na cidade continua até hoje. Em sua fala percebe-se a comparação entre os dias atuais e o passado com a ferrovia que ela considera melhor. A importância da Bahiminas em sua vida é expressada ao estabelecer a que se deve a possibilidade de criação de seus filhos: Deus, Bahiminas, amigos. Religião, ferrovia, amizade, estes termos são valores para a entrevistada que, após a desativação ferroviária teve de contar com a solidariedade de filhos e amigos e com o trabalho pesado. Como é explícito em sua fala:

Quando eu trabalhava na Bahiminas que o filho meu foi pra São Paulo, ele mandava pra mim cinquenta mirréis. Ele ganhava lá, partia o dinheiro e mandava pra mim cinquenta mirréis, que lá num ganhava muito também. Cê sabe que naquele tempo né, num tinha salário, o salário era tabelado. Aí, eu ia juntando esse dinheiro lá na Caixa e comprei uma casinha lá na grota e tava já morando nessa casa. já num tava pagando aluguel, num tava mais nada. Tudo que, acabou a Bahiminas, eu juntei esse dinheirinho, cento e cinquenta mirréis e comprei essa casa lá na grota, na mão da menina. Aí eu já tava morando lá com meus filhos, morando lá... Aí um dia Deúde falou comigo assim... eu lá se virando buscando lenha, buscando lenha pra controlar eles pra eles estudar né. Buscando lenha na cabeça, eu e os outros meninos tudo. Todo dia nós subia (*sic*) naquela chapada alí e ia buscar lenha, até que comprei essa casa. Mas comprei com o dinheiro que meu filho mandava pra mim de lá. E minha menina também pegou dá aula, já ajudava nas despesa (*sic*), a Mara. Coitada, com pouco ela num tinha nem casa de bem direito, pra ajudar né. Aí eu fui lutando assim. Aí quando foi um dia, Deúde falou comigo assim: eu tenho um restaurantzinho – lá no bar, onde era o hotel de Novo Cruzeiro né – ; Deúde falou comigo assim: ô Dona Delícia, a senhora... eu não quero nada do bar, eu não quero nada não, a senhora pode ficar com esse restaurante, a senhora trata dos seus meninos. Aí eu peguei vendendo lá a comidinha, mexi lá.<sup>53</sup>

Para Dona Delícia a desativação da ferrovia significou o começo de uma vida mais sofrida e dependente. Os filhos que ela criara com o trabalho na estação agora eram responsáveis por ajudá-la na sobrevivência. Assim como Dona Delícia, outras pessoas que precisavam da Bahiminas para o sustento, certamente, foram obrigadas a buscar novas táticas de sobrevivência. A migração foi uma delas.

Nos censos realizados entre a emancipação do distrito de São Bento e a extinção da Bahiminas, observamos expressivo crescimento populacional. Em 1950 a cidade

---

<sup>53</sup> CARDOSO, Delícia Soares Ornelas – Depoimento – Teófilo Otoni, 28/01/2008.

contava com 28.581 habitantes<sup>54</sup>. Este número cresce para 36.290 em 1960<sup>55</sup>, um aumento expressivo de quase 27% em relação a 1950. O crescimento populacional pode ser entendido como pouca necessidade de migração para outras regiões.

Embora a sede municipal tenha demonstrado crescimento ocupacional, o crescimento populacional do município demonstrou paralisação e queda após a década de 1960. Em 1970 o censo registrou 31.422 habitantes e, em 1980, 31.213 habitantes. O crescimento observado entre 1950 e 1960 não aconteceria mais em Novo Cruzeiro. Os números populacionais a partir do ano de 1990 são expressos pelo gráfico seguinte:



1991	1996	2000	2007
30.748	26.433	30.453	30.331

Gráfico 01: Evolução Populacional de Novo Cruzeiro a partir de 1991. IBGE.<sup>56</sup>

<sup>54</sup> Fonte: IBGE.

<sup>55</sup> *Idem.*

<sup>56</sup> Disponível on line em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> > no link: Infográficos.

O decréscimo de mais de um ponto entre 1991 e 1996, na escala que vai até dez, além de mostrar que o crescimento populacional em Novo Cruzeiro caminhava na contramão das tendências do estado e do país, também aponta para a necessidade de migração, e acusa a falta de oportunidades na cidade. A Novo Cruzeiro da década de 1990 não era muito diferente daquela deixada pela ferrovia quando foi extinta. O isolamento era evidente. Apesar das obras de urbanização da sede, não havia estradas pavimentadas que ligassem a cidade a outras regiões, o que dificultava o escoamento da produção. Em algumas épocas de chuvas constantes, isso era praticamente impossível, o que forçava parte da população a buscar sobrevivência em outras regiões.

Entre os anos de 2000 e 2007 verifica-se uma ligeira queda, após um crescimento entre 1996 e 2000. A vigência de políticas de ajuda financeira para famílias pobres nos governos de Fernando Henrique Cardoso e Luis Inácio Lula da Silva podem ter contribuído para estes números. Períodos de esperança que já se mostram insuficientes, tendo em vista o ligeiro decréscimo registrado em 2007. A consequência é sempre a migração.

Migrantes que em sua maioria são jovens, e os destinos mais comuns são as plantações de cana no interior do estado de São Paulo. Muitos deixam filhos, namoradas, esposas, configurando o que a mídia já chamou de viúvas de maridos vivos. O que está explícito em tudo isso é a falta de oportunidades no lugar que, pelos dados populacionais atuais, pior que estagnado, parece retroceder. A cidade nunca mais foi tão populosa quanto no fim da década de 1950 e início da de 1960.

Muitos produtores deixaram de produzir ou tiveram sua produção drasticamente diminuída pela falta de transporte e isso afetou diretamente a geração de empregos e criação de oportunidades na cidade.

O senhor Guedes afirma que esteve na última viagem realizada pela Bahiminas, e conta que:

Eu estava dentro do último trem quando chegou a notícia de que ela não voltaria mais transportando gente. Então foi um golpe muito forte. Então eu fiquei sem saber, eu fiquei voando assim... Meu comércio é vender cachaça, eu uso a Bahiminas aí, eu passo duzentas, trezentas grade de cachaça, mando pra Araçuaí, pra Nanuque, pra Teófilo Otoni, pra Novo Cruzeiro... Como que eu vou fazer agora?<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant'ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

Como já sabemos, o senhor Guedes, era político na época, e tinha uma condição financeira melhor que o Senhor Castro ou Dona Delícia. Assim, ele nos mostra que a desativação da ferrovia afetou não apenas as pessoas que tinham nela a sobrevivência ou suporte para práticas sociais, mas também os produtores, como era o seu caso. A ferrovia era responsável pelo escoamento da produção local, um transporte certo e diário, sem ele é como se a porta de saída para produtos da cidade tivesse se fechado. Um dado interessante neste sentido é verificado com a produção de alho. Giffone mostra que Novo Cruzeiro chegou a ocupar a posição de 3º produtor de alho no estado de Minas Gerais com mais de 8.000 arrobas no ano de 1949 (2006: 142). Após a desativação ferroviária essa produção caiu ao ponto de, hoje, se tornar praticamente inexistente. Nosso entrevistado define a extinção da Bahiminas como um “golpe muito forte” e novamente se percebe desorientação causada por ela, quando afirma que “a gente ficou assim... no ar. Parecendo um passarinho que soltou numa área que não era a dele”<sup>58</sup>, demonstrando que Novo Cruzeiro sem a Bahiminas era um lugar estranho para ele.

O último dia em que o trem de ferro passou pela cidade é visto com tristeza por nossos entrevistados, que preferem não lembrá-lo. O senhor Ary Blasco Castro nos revela seu sentimento em sua entrevista, dizendo que:

Não... eu não lembro desse dia. Se tem gente que guardou esse dia... que eu fiquei tão abolido que não pensei em mais nada não. Eu falei: e agora? A partir de... mil novecentos e sessenta e cinco, acho que em maio, não vinha mais trem não, que pôs o aviso lá que ia parar, foi parando, parando, parou. Mas o último trem ô moço... Eu nem queria tá perto do último trem. Era triste demais viu moço, quando viram o último trem. Agora, o que eu vi depois que parou tudo, desmanchando eu vi, e também cortando as máquinas lá em Teófilo Otoni. Eu cheguei na estação, tava lá cortando a locomotiva do povo... aquele aparelho de oxigênio que usa, e eu olhei aquilo rapaz, tava cortando uma máquina, jogando os pedaços, fiquei... cortou tudo.<sup>59</sup>

Um dia que não é para ser guardado. É o que nos transmite as palavras do senhor Castro. Uma tragédia que nosso entrevistado não quis presenciar. Sua fala nos remete a uma falta de expectativas futuras sem o trem de ferro. “E agora?” perguntou o entrevistado. A Bahiminas movimentava e dava suporte social para a cidade, sem ela a cidade perderia sua maior identificação, seu maior orgulho.

---

<sup>58</sup> *id.*

<sup>59</sup> CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007.

Em depoimento que tomamos de empréstimo de Giffone, o telegrafista Epaminondas Cajá, narra o que viu e sentiu durante o arrancar de trilhos em Novo Cruzeiro:

Fiquei como chefe especial em Novo Cruzeiro. Aí fomos arrancando os trilhos.

Quem fazia o arranque dos trilhos nesse momento era o pessoal da turma. Tinha o mestre de linha e os feitores. A locomotiva levava as pranchas na frente e tinha uns canos de ferro que eles adaptaram, tinha uma ferramenta para não empenar. Eram seis que pegavam naquilo: dois no meio, dois numa ponta e dois noutra ponta. O da primeira encostava e os de trás empurravam e caía dentro da gôndola. Assim num instantinho eles arrancavam. Aí a locomotiva ia puxando aos pouquinhos até encher aquela prancha. Colocava outra, ia enchendo, vinha para Novo Cruzeiro e trazia. Era assim que fazia. (...)

A parte mais chocante é essa hora aí. Quando nós saímos da estação, o povo aglomerava todo mundo de lencinho branco, acompanhava as duas locomotivas uma saía na frente apitando a outra atrás e o pessoal tudo chorando aquele pranto. E nós também chorando e o mais chocante foi isso aí.

Todo mundo chorando. O que nós íamos fazer? Nada.<sup>60</sup>

A cena que chocou o telegrafista justifica, em grande medida, a indicação dada pelo Senhor Ary Blasco Castro de que esses acontecimentos não devem ser lembrados. A imagem que nos é fornecida é de uma tragédia com pessoas aos prantos, e que deixou o Senhor Epaminondas chocado. O choro narrado nos sugere o carisma que a população tinha pela ferrovia e a falta de esperança que, por certo, tomou conta das pessoas que presenciaram aquilo tudo. Muita coisa se perdia ali: costumes, suporte para práticas cotidianas, uma parte da identidade. As frases do Senhor Ary, do Senhor Pio e de Dona Delícia, todas já citadas, respectivamente definem alguns sentimentos causados pela desativação: “E ocê acostumar com isso?”; “Como que eu vou fazer agora?”; “Ficou uma tristeza, e tristeza tá até hoje ali naquele Novo Cruzeiro né, depois que ela acabou”. Perda, desorientação e falta de esperança. Sentimentos expressados por pessoas que tiveram experiência com a ferrovia.

O fotógrafo Epaminondas, que captara tantas vezes o movimento da estação e que colocara em circulação fotografias que até hoje são usadas para identificar a cidade, também captou uma imagem que seus possuidores dizem ser a primeira fotografia de Novo Cruzeiro sem a ferrovia. Uma cidade estranha para seus próprios moradores,

---

<sup>60</sup> CAJÁ, Epaminondas Conceição – Depoimento – Betim, 18/12/2002. In: GIFFONI, Marcello Salles. Trilhos Arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878 – 1966). Belo Horizonte: UFMG. Tese de doutorado, 2006.

como relatou o senhor Guedes. Se a fotografia, aqui identificada como figura 15, é mesmo a primeira sem a ferrovia não conseguimos descobrir, uma vez que os trilhos estão presentes e poderia se tratar simplesmente de um momento em que o trem de ferro não estava passando pela cidade. Mas o uso que se faz da fotografia nos importa mais que a veracidade do momento que lhe é atribuído.

A estação, sempre no centro, como é comum nas fotografias de Epaminondas, vazia e com a pintura desgastada, a rua também vazia remetendo ao silêncio e imobilidade, bem diferente das fotografias do mesmo local analisadas nos capítulos anteriores que indicam sempre o movimento; as montanhas, cobertas de vegetação, ao redor dos imóveis transmitindo certo isolamento. O ângulo da fotografia mostra pela primeira vez como a estação era pequena em tamanho físico. Esta imagem foi escolhida para representar a cidade sem a ferrovia. Ela representa e transmite a memória do isolamento a que a cidade foi relegada, da solidão sem o apito do trem convidando para o movimento. Representa uma cidade que não se queria, que não se quis.



Figura 15: Estação de Novo Cruzeiro vazia, sem data. Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro

A extinção da Estrada de Ferro Bahia e Minas representou o fim de uma série de práticas sociais. Não existia mais a estação como ponto de encontro de pessoas, como comércio, como chegada de coisas e pessoas novas à cidade. As pessoas não tinham mais o apito quase ritualístico do trem de ferro que as faziam chegar às janelas ou ir até a estação para ver quem e o que chegava. Amigos foram separados por não terem mais como se locomoverem. O senhor Guedes se lembra que,

Quando eu ia pr'as festas, então, dançar a noite, cê não via mais os rapazes mais que não tava junto comigo. Ia pro campo jogar futebol, faltava dois, três deles. Faltava justamente numa posição que não tinha gente pra cobrir, não tinha cobrimento. Então, Nossa Senhora! Era um vazio terrível.<sup>61</sup>

O vazio da estação se estendia para o vazio de outros espaços e para o vazio interior. O próprio senhor Guedes revela que, sem o trem, “muitos assistentes não vinham”<sup>62</sup> para os jogos. Assim, mesmo as festas e jogos de futebol, práticas comuns na cidade não eram mais as mesmas dos tempos da Bahiminas.

Algumas medidas foram tomadas para minimizar o isolamento causado pelo fim dos trabalhos da Bahiminas, mas sem grandes impactos. O serviço de correios que era prestado pela ferrovia foi mantido pela prefeitura, mas, por meses, as correspondências chegaram até o distrito de Queixada em lombos de animais. No ano de 1967 verifica-se, através das prestações de contas do executivo municipal, um acentuado aumento de gastos com o patrolamento das estradas que ligam a sede aos distritos. Um caso especial é a estrada que liga a sede ao distrito de Queixada, antes abrangida pela Bahiminas. Em fevereiro de 1967, vários trabalhadores braçais foram contratados para alargar o leito da ferrovia e abrir a estrada de ligação entre as duas localidades. O Senhor Alípio Maravilha dos Santos foi vereador na época e se lembra que:

Foi na época que acabou a Bahiminas, veio o problema da estrada para Queixada, ninguém ia. Ele (o prefeito da época)<sup>63</sup> mandou para a câmara um projeto de abrir estrada até Queixada... estrada. Foi feito à mão. Até Queixada. Nós aprovamos. O Pio era presidente da câmara nessa época e eu era líder da oposição. Oposição mas que não havia briga, oposição no bom sentido né. E aí nós aprovamos o projeto. A estrada ficou muitos tempo (*sic*) a turma trabalhando de picareta, pá, enxada, enxadão, até chegar em Queixada. Aí já ia carro lá. Antes disso era só a cavalo.<sup>64</sup>

<sup>61</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant'ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

<sup>62</sup> GUEDES, Pio Wilton Sant'ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

<sup>63</sup> Entre parênteses grifo nosso.

<sup>64</sup> SANTOS, Alípio Maravilha dos – Depoimento – Novo Cruzeiro, 17/01/2008.

O senhor Santos nos fornece imagens da abertura desta estrada que se chocam com qualquer idéia de progresso. O trabalho foi “feito à mão”, o que de fato se comprova com as prestações de contas do período, e deste trabalho, de pessoas com ferramentas usadas em plantações no campo, dependeu o acesso de carros ao distrito de Queixada. Para uma comunidade acostumada com os serviços de transporte oferecidos pela Bahiminas, não é difícil imaginar a angústia que se abateu em pessoas que dela precisavam e foram forçadas, durante algum tempo, a voltar no tempo e utilizar cavalos para o transporte. A imagem que fica é a da contramão do desenvolvimento: o trem substituiu o cavalo e, décadas depois, para substituir o trem, volta o cavalo.

Serviços de roçada nas estradas e drenagem de córregos foram feitos ainda em 1966, na estrada que liga Novo Cruzeiro à divisa com Ladainha. Entretanto esta não era mais a melhor rota para atingir a BR 116 e a cidade de Teófilo Otoni, com a qual Novo Cruzeiro tanto se relacionava. Neste sentido, a estrada que passava pelo ex-distrito de Itaipé recebeu maiores atenções, com reparos em pontes, alargamento da estrada e constantes patrolamentos.

Existia o compromisso do governo federal de construir vias de transportes satisfatórias para as regiões que perderam os serviços ferroviários<sup>65</sup>. No jornal *Tribuna do Mucuri* de 21 de outubro de 1970 percebe-se que o cumprimento desta “promessa” já tardava. Nas páginas 2 e 3 do jornal se encontram as proposições da Comissão de Infra – Estrutura Econômica que em sua avaliação da situação dos transportes julga que:

CONSIDERANDO:

a) Que os Vales do Mucuri, Médio Jequitinhonha, e São Mateus sofreram forte impacto em sua economia, com a extinção da Estrada de Ferro Bahia e Minas;

[...]

PROPÕE:

[...]

3- Sugerir ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais (DER – MG) a construção dos seguintes trechos rodoviários:

a) – Araçuaí-Teófilo Otoni (compromisso anunciado pelo Govêrno (*sic*) Federal ao extinguir a E.F. Bahia e Minas).

---

<sup>65</sup> Ver GIFFONI, Marcello Salles. *Trilhos Arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878 – 1966)*. Belo Horizonte: UFMG. Tese de doutorado, 2006. P. 172.

Vemos no trecho acima um lembrete ao Governo de seus compromissos, mas também uma denúncia da demora em cumprir o compromisso assumido. O povo da região ainda esperaria por mais trinta e quatro anos para verem uma rodovia pavimentada chegar à sua cidade. E, é claro, muitos dos que choraram o “trágico” fim da Bahiminas, não viram.

De uma forma ou de outra, a impressão que fica é que os administradores da cidade procuravam prepará-la para um progresso ainda maior que, como já vimos, não veio. Assim, em 1966 são verificadas obras que davam a entender que o desenvolvimento da cidade não iria parar. Foram feitos calçamentos de ruas e praças, melhorias na hidrelétrica da cidade, construção de abatedouro municipal, embelezamento do cemitério e pequenos melhoramentos para os esgotos na sede, ou melhor para a praça principal, trilhos da ferrovia foram comprados para servir de postes para iluminação pública. Alguns destes feitos foram fotografados e as fotografias colocadas em circulação através de panfletos informativos<sup>66</sup>.

Na figura 16, foto pertencente ao acervo da prefeitura e, pela ausência de calçamento e trilhos, correspondente a um período bem próximo à desativação da ferrovia, observamos que a disposição que aparecem os veículos e a estação parece demonstrar a substituição do trem de ferro por automóveis. No mesmo espaço, por onde passava o trem, a prefeitura escolheu fotografar seus veículos, sinalizando que a cidade não perdera os rumos do desenvolvimento e que estava se adaptando aos seus novos tempos. Mas, entretanto, não observamos uma movimentação semelhante àquelas proporcionadas pelo trem de ferro. E para sermos fieis ao observado, para uma cidade pós – ferroviária, o que está explícito é mesmo seu caráter rural, ainda mais reforçado pela ausência dos trilhos e do calçamento.

---

<sup>66</sup> Não encontramos nenhum destes panfletos, mas existe a prestação de contas de sua confecção.



Figura 16: Centro de Novo Cruzeiro, data provável: entre 1966 e 1967. Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro

A substituição do trem de ferro pelos automóveis forçadamente ocorreu com o passar do tempo, mas sem contar com o asfalto prometido, os automóveis trafegaram por décadas em estradas poeirentas ou cheias de lama e poças de água, por vezes, em períodos de chuvas intensas, ficando sem utilidades. Longas viagens nestes períodos eram impossíveis e, para as pequenas viagens, os lombos dos animais eram (e já o eram mesmo no tempo da ferrovia) os mais comuns, até para quem a eles não estava acostumado.

Em 1967 seria inaugurado o primeiro posto de gasolina da cidade. Tal fato foi documentado em fotografia que compõe, hoje, o acervo da prefeitura. A construção do posto próximo à estação pode ter tido o empenho de resignificar o progresso que seria representado pelo automóvel, dando-lhe um ponto de parada, como a estação o foi para o trem. Em vão. Na figura 17, que no acervo da Prefeitura Municipal leva o título “*Inauguração do 1º Posto de Gasolina de Novo Cruzeiro*” o grande espaço observado

antes da estação, e o posto dividindo a praça com ela<sup>67</sup>, apenas chamam a atenção para a falta de planejamento e aproveitamento dos espaços vazios – e não eram poucos – da cidade. Além disso, a tamanha distância entre o fotografo e o local mesmo do evento, nos levam até a questionar seus propósitos: como praticamente não se vê o tal posto (o que se percebe é apenas um pequeno aglomerado de veículos que procuramos destacar), o interesse era realmente registrar o evento e o posto ou mostrar a pouca diferença que ele fazia no espaço deixado pela ferrovia e pelas barracas que acompanhavam seus trilhos? Seja como for, o posto não existe mais, mas a estação ainda está lá, ainda simbolizando a cidade.

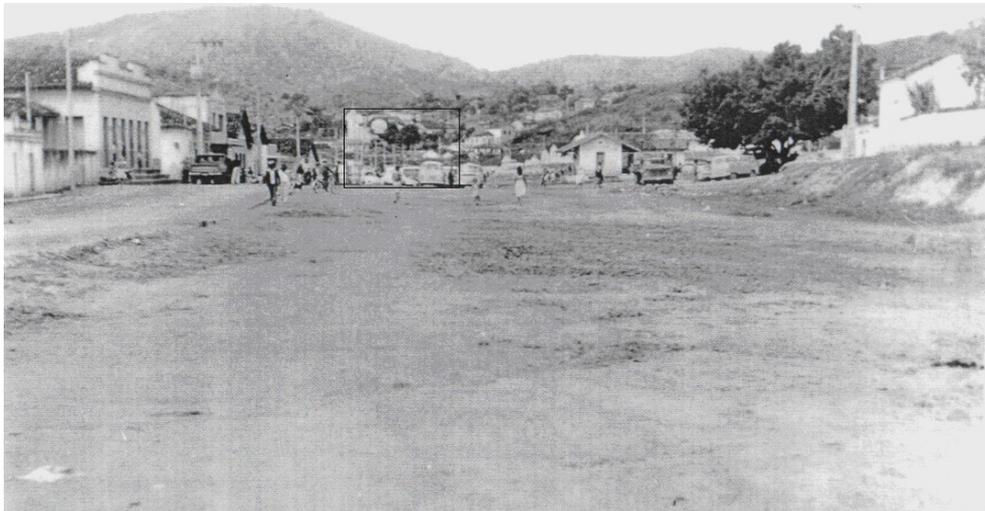


Figura 17: Inauguração do primeiro posto de combustíveis de Novo Cruzeiro. 1967. Acervo da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro.

As medidas tomadas pela administração, no fim das contas, não tiveram grande impacto, nem para minimizar os efeitos da desativação, nem para formar um novo imaginário desassociado da ferrovia e, muito menos para desviar a atenção da Bahiminas, ou melhor, da ausência dela. Nenhuma obra do período é mais lembrada que a ferrovia, e com o passar dos anos, nenhuma obra parece amparar sua falta. Não encontramos memórias registradas pelos moradores de nenhum feito administrativo, mas sobre a Bahiminas temos um bom aparato, inclusive, de registros literários.

<sup>67</sup> Para melhor identificação destacamos o posto com um retângulo.

Podemos entender as obras que tratam da Bahiminas, como resistência à sua desativação ocorrida em 1966 por ordem direta do Regime Militar, o que dificultava resistências explícitas. Uma forma de resistir ao esquecimento proposto pela oficialidade brasileira, mantendo a ferrovia viva na memória de moradores da cidade. Assim, seria de se esperar que algum texto tratasse da desativação da ferrovia, e de fato ao menos um trata. Para ser mais exato, uma canção. Um poema musicado que reflete a indignação com a extinção da Bahiminas. Vejamos um trecho:

*Os meninos na estação  
A bandeja ta vazia  
A miséria ta no bolso  
Pra poder comprar feijão  
[...]  
Vai embora Baiminas  
Agradar Revolução  
Deixa esse povo do vale  
Sem nenhuma condução  
Você não tem culpa alguma  
Pois você não pensa não  
Um dia você já volta  
E satisfaz esse povão  
Que tá com muita saudade  
[...]*

Vemos que o autor procura explicitar a pobreza causada pelo fim dos trabalhos da ferrovia. Deduzimos que ele se solidariza com as pessoas que vendiam comida na estação, o que não era seu caso, já que pertencia a família um pouco mais abastada, sugerindo mais uma vez a amizade como um valor para as pessoas da pequena sede do município. A preocupação com a condução nos leva ao quadro que se mostrou após a desativação: a cidade só foi contemplada com uma estrada de asfalto no ano de 2004, 38 anos após a retirada da estrada de ferro. Pessoas que tinham na Bahiminas o meio de transporte barato para si mesmas e para mercadorias ficaram simplesmente “órfãs” da locomotiva e tiveram que procurar outros meios para esses fins. E eram tempos em que a prefeitura, principal empregadora da cidade, contava com poucos automóveis. Uma volta aos veículos de tração animal pode ter sido inevitável.

A consciência do arbítrio inquestionável da Ditadura militar aparece de forma explícita, demonstrando que, na visão do autor, a desativação era um agrado à

“revolução” e não à população. Por fim a saudade e a esperança da volta da ferrovia (e o que é a saudade senão a vontade de ver de novo?) demonstrando que o compositor não passa despercebido pelo que observa na cidade, que tanto se lembra da Bahiminas.

Mas não encontramos nenhuma outra obra escrita, além desta canção e da citação que nos serve de epígrafe, que contemplem o fim da ferrovia. Desta memória não se tem muita vontade. Como já dito, não é um dia para ser lembrado.

Sem a ferrovia, outros aparatos se perderam. Os clubes deixaram de ter o mesmo número de torcedores em seus jogos e até alguns jogadores não conseguiam mais chegar para as partidas. A falta de estradas e de recursos dificultavam jogos times de outras cidades. Não obstante, o apoio financeiro que os dois principais clubes - Madureira e Valença – recebiam da prefeitura foi cortado, como é visto nas prestações de contas municipais, a partir do ano de 1966, ano da desativação da Bahiminas. No cinema, os filmes não chegavam mais e podemos induzir que até para realização de bailes e festas tudo se tornou mais complicado. Primeiro porque os clubes que se dedicavam a organizar bailes e festas não tinham mais recursos para este fim; em segundo lugar, porque não havia como bandas de outras regiões chegarem à cidade de forma financeiramente viável.

A decadência dos clubes e por consequência das festas e carnavais organizadas por eles deixaram para algumas pessoas uma nostalgia dos tempos dos “bons carnavais”, como é explícito na letra da música de Maria Geralda Lages intitulada *Doce Nostalgia*<sup>68</sup>:

O Carnaval vem chegando  
E a turma fica pensando  
Na folia que passou.  
Este ano não vai ter farra, nem nada,  
Não vai ter gente animada  
A alegria terminou  
Este ano não vai ter farra, nem nada,  
Não vai ter gente animada  
Tudo se acabou.

Só resta agora a saudade  
Daquela felicidade,  
De tão grande animação.  
Mas no meio desta doce nostalgia  
Fica um pouco de alegria  
No fundo do coração.

---

<sup>68</sup> LAGES, Maria Geralda. Doce Nostalgia. In: LAGES, Maria Geralda (Lalada). **Minhas Garatujas**. Novo cruzeiro: Gravação independente, 2006.

A folia passou. Da felicidade só restou a saudade. A tristeza causada pelo fim da ferrovia inaugurou a perda de outras alegrias que, paulatinamente, assolaram a cidade. A autora revela que o pouco de alegria está na nostalgia sentida, ou seja, na lembrança de que no passado havia gente animada mais alegria. Ela também fala por uma coletividade. Seu envolvimento social a tornou porta-voz de um grupo, ou de mais de um grupo, que sente o mesmo que ela.

A ferrovia identificava a cidade e, como acompanhamos até aqui, nada a substituiu, ao mesmo tempo em que fica a impressão que sua perda não foi suficientemente vivenciada, seja pela tentativa da administração de fazer de conta que estava tudo “normal”, seja pela falta de oportunidade para os moradores, que tanto apego tinham por ela, gritar aos ventos a revolta contida. De toda forma a sede urbana perdeu seu principal identificador de urbanidade.

Neste sentido, uma saída foi encontrada. Na cidade tem-se a construção de uma identidade coletiva associada à... Bahiminas! Como sugerimos no segundo capítulo, existiu e existe uma espécie de simbiose entre ferrovia e cidade em Novo Cruzeiro. É como se, sem a Bahiminas, a cidade também não existisse. A partir de agora, vamos nos aproximar da Novo Cruzeiro atual e vermos como o trem de ferro não passa mais pela cidade, mas a Bahiminas continua presente.

### **3.3. A Bahiminas está aqui**

A ferrovia faz parte do cotidiano de Novo Cruzeiro. Uma cidade pequena, com cerca de 30.331 habitantes de acordo com a contagem de 2007<sup>69</sup>, com a maioria residindo no meio rural. Não tem muitos prédios, nem construções de engenharia arrojadas, excetuando o Fórum, que fica ao lado da antiga estação ferroviária, gerando um contraste interessante entre o novo e o antigo. Até o ano de 2004 a cidade não possuía ligação asfaltada com nenhuma outra localidade. No final daquele ano foi asfaltada a estrada que a liga com a BR 116.

---

<sup>69</sup> Fonte: IBGE.

A economia da cidade é baseada na agricultura e na pecuária, com destaque para a produção de café. Indústria, apenas de queijo e cachaça. A maior parte dos trabalhadores se dedica ao trabalho no campo ou empregos no comércio da cidade, muitas vezes não legalizados. Em início de ano, é muito comum a migração de jovens do sexo masculino para o interior de São Paulo, onde trabalham em cortes de cana, retornando no final do ano com o que conseguiram juntar de dinheiro.

A cidade não possui teatro nem cinema. Há apenas um clube recreativo com estrutura apropriada, possuindo campo, academia, piscina e quadra. No centro comercial da cidade são realizadas as festividades fechadas como bailes e eventos solenes oficiais, e a feira aos sábados. A rua e os bares são os lugares de lazer mais freqüentados.

Neste ambiente a Bahiminas ainda se destaca. A começar pela distribuição de imóveis da cidade, que, em sua maior parte, margeiam seu antigo leito, hoje a principal avenida. Mas isso é material demais. O que se observa é que existe uma identificação da cidade, ou pelo menos de sua sede, com a ferrovia.

Pensamos com Stuart Hall, que considera que,

Na linguagem do senso comum a identificação é construída a partir do reconhecimento de alguma origem comum, ou de características que são partilhadas com outros grupos ou pessoas, ou ainda a partir de um mesmo ideal. É em cima dessa fundação que ocorre o natural fechamento que forma a base da solidariedade e da fidelidade do grupo em questão. (SILVA, 2007: 107).

E oferece uma apropriação do termo identidade

[...] para significar o ponto de encontro, o ponto de *sutura*, entre, por um lado, os discursos e as práticas que tentam nos “interpelar”, nos falar ou nos convocar para que assumamos nossos lugares como os sujeitos sociais de discursos particulares e, por outro lado, os processos que produzem subjetividades, que nos constroem como sujeitos aos quais se pode “falar”. (SILVA, 2007: 111,112).

Assim, percebemos que em Novo Cruzeiro existe uma constante construção da identidade “da cidade” vinculada à Estrada de Ferro Bahia e Minas, ou Bahiminas, como é mais conhecida pela população.

A ferrovia é o símbolo da cidade. Utilizada em eventos festivos e oficiais, pinturas e outras representações – da ferrovia indicam Novo Cruzeiro. Em visita à

cidade durante o Festival da Cachaça de 2007, o ex-governador do estado de Rondônia, Ivo Cassol, recebeu das mãos do atual prefeito um quadro com a Bahiminas representada, e o informativo sobre o evento, lançado pela prefeitura, trouxe uma foto desta entrega com os seguintes dizeres: “Governador Ivo Cassol e sua esposa Ivone recebem o símbolo de Novo Cruzeiro”. Mas não é o quadro este símbolo, e sim o que nele está representado, ou seja, a estação com o nome da cidade e a máquina ao seu lado.

O próprio Festival da Cachaça, principal festa da cidade realizada durante o mês de setembro tem papel importante nesta construção simbólica. Seus cartazes e folders trazem sempre uma representação da estação acompanhada do trem de ferro. O palco principal é sempre decorado com representações, de exagerado tamanho, da ferrovia simbolizando a cidade numa espécie de hibridação entre cidade e ferrovia.

Mas não é só. Até nos veículos públicos, representações da ferrovia estampados em suas latarias ou vidros indicam seu pertencimento ao poder público. É assim com os ônibus que fazem o transporte escolar e com o ônibus que leva estudantes universitários para a cidade de Teófilo Otoni. A ferrovia, que não existe mais, é o logotipo da cidade.

Concordamos com Tomaz Tadeu da Silva que considera que “Quem tem o poder de representar tem o poder de definir e determinar a identidade” (2007: 91). Neste sentido o poder público não parece ignorante quanto ao seu papel e coloca em circulação essas representações que tem o papel de identificar a cidade para os que chegam de outras localidades e também para seus moradores. Mas não é fato novo, há muito tempo representações da Bahiminas já são usadas como emblemas da cidade, e não apenas pelo poder público.

Assim é com o time de futebol mais conhecido da cidade, que se chama Bahiminas, e participa de torneios representando a cidade que nestas ocasiões se apresenta mais uma vez híbrida com a ferrovia.

Nas escolas esta identidade é construída dia a dia. Nos trabalhos de história da cidade, a Bahiminas é a verdadeira personagem. Não é incomum entrarmos em escolas da cidade e observarmos representações feitas pelos alunos, a pedido dos professores, sobre a ferrovia. No desfile de 07 de setembro de 2005, uma escola da cidade apresentou uma grande maquete do trem de ferro que passeou pelas ruas e em frente à

estação, acompanhada de cartazes e faixas com os mais diversos dizeres e outras representações da Bahiminas.

Todos os grupos relacionados até aqui – políticos, professores, sócios do time Bahiminas – tem participação na construção de uma identidade ligada à ferrovia. O que mais liga estes grupos? São todos moradores da sede municipal, são todos letrados e com um a condição financeira destacada da maioria da população. Não é exagero dizer que estes grupos detêm o poder de definir a identidade coletiva da cidade. Tem o poder de criar representações simbólicas para toda a cidade a partir de recursos materiais e ideológicos. Mas não só, o restante tem de se ver representado, e tais representações devem passar pela negociação social. Deste modo, por que estes grupos investiram numa identidade ligada à ferrovia?

A ferrovia beneficiou principalmente a sede municipal e mais ainda quem tivesse recursos para usufruir de suas prestações de trabalho. Daí que, se ela trouxe progresso para a cidade que se desenvolveu acompanhando seu leito, algumas pessoas se incluíram mais neste progresso que outras, embora dificilmente se possa negar que todos tenham se beneficiado mesmo que indiretamente. Só para exemplificar, lembremos das muitas pessoas trabalharam na estação vendendo comida ou carregando bagagens, outros prestavam serviços de hospedagem e restaurante.

A materialidade da cidade também contribui para essa construção. Por onde vamos encontramos rastros da Bahiminas. Há restos de trilhos por muitos lugares, que são usados como postes, cercas ou simplesmente como enfeite de casas ou de ruas. A casa do encarregado esta totalmente preservada ao lado da estação e nela, hoje, funciona um posto policial. Preservada também está a antiga estação ferroviária, em sua volta foi construída uma praça, a principal da cidade, e é com certeza o monumento mais celebrado da cidade. Em épocas festivas, como no natal, sua estrutura recebe enfeites especiais, o que a faz destacar ainda mais no cenário material do centro urbano, sinalizando sua importância como símbolo e representação da cidade.

Estruturas, como os pontilhões e a caixa de água para abastecimento do trem de ferro, são considerados pontos turísticos e históricos e, tal qual a estação, recebem atenção especial dos moradores e dos administradores.

A ferrovia, que no passado era referência de localização de comércios, deu nome a alguns deles, e mais que isso, nomes de localidades da cidade se prendem à

ferrovia. Onde, no passado, se estabeleciam as turmas – servidores braçais que davam suporte aos serviços da ferrovia em certas eventualidades como, por exemplo, quando o trem descarrilava – hoje são distritos que têm como nome o número de identificação da turma. Um exemplo é a localidade conhecida como Turma 115.

Assim como reveladora de jogos de poder, a construção de identidades também revela escolhas. Em Novo Cruzeiro a Bahiminas, uma ferrovia desativada em 1966, foi escolhida para identificar a cidade, para simbolizá-la, para os outros e para os moradores locais. Observamos esta escolha ao caminhar pela cidade, ao assistirmos suas festividades, ao conversarmos com seus moradores, ao entrarmos nas escolas, em alguns comércios, em jogos de futebol, e conversando com seus moradores, sobretudo os mais antigos.

É certo que nem todos participam desta construção. Mas, apropriando-nos da consideração de Kathryn Woodward sobre a mídia, pela qual, seus “anúncios só serão eficazes no seu objetivo de nos vender coisas se tiverem apelo para os consumidores e se fornecerem imagens com os quais eles possam se identificar” (SILVA, 2007: 18), não vemos como estas imagens se perpetuariam e se reproduziriam sem a adesão e consentimento de todos.

É como se a ferrovia fosse um ente de todos. De sua extinção, o que mais ficou na memória é o esquecimento preservado de que isso aconteceu. É mais que memória preservada e transmitida. A máquina não passa mais pela cidade, mas a ferrovia jamais saiu de Novo Cruzeiro. A cidade a celebra. Não é só um caso de não esquecimento. A ferrovia parece estar presente na cidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No século XIX, as ferrovias e os trens de ferro levavam consigo, pelos diversos lugares por onde foram implantados, o emblema da modernidade e do progresso. No decorrer de nossa dissertação, dialogamos com alguns trabalhos acadêmicos que mostram que, no caso do Brasil, sua montagem e chegada aos sertões foram acompanhadas de discursos que envolviam as idéias de progresso, integração e redenção para regiões isoladas. No caso da Estrada de Ferro Bahia e Minas, percebemos que o discurso que acompanhou as implantações ferroviárias pelo mundo interiorizava-se nos sertões de Minas, apontando para a ferrovia como meio de solucionar os problemas de ocupação, economia, atraso e falta de civilização.

Em nossa análise, vimos que apropriações deste discurso de modernidade tiveram lugar por pessoas que passaram pela experiência de conviver com a presença da ferrovia. Contudo, quando falamos em progresso e modernidade nos sertões, há que se relativizar.

Observamos que em Novo Cruzeiro, o moderno e o antigo conviviam. Se o trem de ferro era um enclave de modernidade, tínhamos um mar de antiguidades. Ao lado do trem via-se muleiros e casas humildes na rua sem calçamento, por exemplo. A própria ferrovia já não era mais tão modernidade assim quando chegou à cidade. Mas, apesar de não ter trazido o progresso idealizado, a Bahiminas, apelido dado à ferrovia por seus usuários e que optamos por utilizar em nosso trabalho ganhou significados importantes, e alguns, inclusive ligados à modernidade. Afinal, para as pessoas que habitavam os sertões mineiros, a ferrovia era uma inovação tecnológica maior do que qualquer outra que por ali havia chegado. Ela era isto no momento de seu implante e, de certa forma, também na sua desativação.

Na sede do município de Novo Cruzeiro quase não se podia observar elementos que lembrassem qualquer modernidade. As ruas não eram calçadas, a iluminação era precária, não existia rede de esgoto, notícias externas sempre chegavam com atraso, o índice de analfabetismo era de quase 80%. Mas as experiências vivenciadas neste espaço geraram representações as quais estes problemas são esquecidos.

Neste sentido, apesar da cidade não possuir todos os elementos que, dentro de um modelo internacional, a classificariam como “urbe”, a identidade construída pelos administradores e moradores da sede municipal a diferenciam do campo propriamente dito. Muitos fatores colaboraram para isso, a começar pelo ingresso do povoado de São Bento no itinerário da Estrada de Ferro Bahia e Minas, que possibilitou a formação de novos costumes cotidianos, marcados pela presença do símbolo do desenvolvimento capitalista, bem como a imagem de ligação direta com áreas desenvolvidas e o porto.

Com o crescimento do povoado e sua elevação ao posto de cidade em 1943, outros elementos, como cinema e clubes, se somaram. Contudo, o que constrói a identidade não são as coisas e sim as pessoas que produzem e fazem circular as imagens que as identificam. Como bem argumentou Kathryn Woodward é “por meio dos significados produzidos pelas representações que damos sentido à nossa experiência e àquilo que somos” (SILVA, 2007: 17). Assim, através das memórias registradas referentes ao início dos anos 60, vemos representações que distinguem os moradores da sede municipal dos moradores dos distritos, ou da roça, como está presente em textos de moradores da cidade.

Ainda concordando com Kathryn Woodward as “identidades são fabricadas por meio da marcação da diferença. Essa marcação da diferença ocorre tanto por meio de sistemas *simbólicos* de representação quanto por meio de formas de exclusão *social*” (SILVA, 2007: 39). Neste sentido a identidade urbana dos moradores da pequena sede municipal foi construída, por leitores da cidade, como diferente da identidade rural dos moradores dos distritos, o “outro” desta identidade. Cinema, clube, ferrovia, são símbolos da urbanidade que criaram condições, para que se representasse o pequeno povoado da sede como cidade, diferente da roça.

Constatamos que a construção de identidades ligadas a dicotomia urbano/rural – ou cidade/campo – não depende apenas de fatores materiais, e que o imaginário social, os usos do espaço, as práticas e experiência sociais tecidas pela comunidade – que aqui foram desvelados pelas representações produzidas pelas memórias de moradores – são fatores de suma relevância.

Neste sentido, também as memórias se revelam como construtoras de uma identidade de uma época em que os problemas são minimizados ou esquecidos em prol da manutenção de valores como amizade, família e engajamento social. Se as fontes oficiais se divergem demonstrando que escolhas eram feitas sobre o que se queria perpetuar, as memórias registradas em textos não fazem diferente. O silêncio desvela as escolhas. E nas entrevistas recentemente colhidas, com a finalidade deste trabalho, vemos que os entrevistados assim o fazem, assim se lembram, construindo identidades ancoradas nas imagens que suas próprias criações permitem.

Contrapondo estas imagens com as fornecidas por fontes oficiais, constatamos o aparecimento de diferentes cidades que conviviam no mesmo espaço. A história nos permite separar as fontes e formar imagens possíveis de um espaço vivido, reproduzindo a complexidade e variedade dos pontos de vistas. Imagens que se relacionam formando uma só cidade habitada por outras que surgem da experiência e do uso.

Esta cidade se relacionou de diversas formas com a Estrada de Ferro Bahia e Minas. A ferrovia é tida como responsável por dar impulso à ocupação do lugar. Em programa exibido pela TV Bandeirantes, a mensagem de que a ferrovia foi responsável pelo aparecimento da cidade é flagrante (mensagem atual que circula pelas casas dos novo-cruzeirenses).

A chegada da ferrovia mudou hábitos da população, ainda que não tenha afetado as relações a ponto de afirmarmos que ela as tenha tornado capitalistas burguesas. Como dissemos, o novo e o velho conviviam em Novo Cruzeiro. O cavalo levava a bagagem de quem chegava de trem. Mesmo assim a ferrovia era sinal de melhoria de vida e inserção às novidades do mundo externo.

Estava aberta a possibilidade de trocas materiais e culturais. Mesmo que isso não acontecesse, a possibilidade existia. Mesmo que as pessoas não pudessem viajar pelo trem de ferro (e muitas não podiam), a possibilidade existia. A linha de ferro e a idéia de ligação com o litoral que ela trouxe, deixava as pessoas mais próximas do contato com o mundo, mesmo que a maioria das pessoas que viviam na cidade da época jamais tivessem visto o porto. Possibilidade é a palavra, mesmo que nada acontecesse, que nada mudasse.

Embora a ferrovia não tenha trazido o progresso que seus idealizadores esperavam, ela representou a ligação com o que era externo e distante. Novidades na cidade chegavam pelo trem. O hábito social de freqüentar a estação mostra o interesse pelo novo, representa a conexão ao mundo, promove sociabilidades.

A ferrovia se constituiu como principal meio de transporte da cidade, prestava o serviço de telégrafo, era encarregada de transportar produtos de importância estruturais, comercial e artística – como os filmes que passavam no cine-teatro –, dela dependia o escoamento da produção do lugar, e sua presença criou a oportunidade de sobrevivência para diversas pessoas, como a Dona Delícia, que conhecemos neste trabalho. Onde pouco havia de progresso material, a ferrovia se destacou e com ela foram criados laços.

Para muitas pessoas, a ferrovia e sua estrutura proporcionavam abrigo, segurança, sobrevivência como é o caso todos que trabalhavam vendendo comida na estação, carregando bagagens, engraxando sapatos dos que esperavam o trem, montado diariamente suas barracas ao longo dos trilhos...

A ferrovia ganhou outros usos. Chegar da janela quando o trem parava na estação era um hábito social. A ferrovia era suporte de atividades que se aproximam ou se igualam ao lazer. Amigos esperavam o trem passar a noite iluminando a rua para ver, presenciar a cena. Com ela se criou causos, com ela as crianças se divertiam pulando

em seus vagões. Tornou-se referência de identificação da cidade – posto que não perderia mais – sendo utilizada como parte do endereço ou mesmo nome de comércios.

Nenhum personagem público novo-cruzeirense possui tantas fotografias em circulação quanto a ferrovia. A mais ilustre das pessoas não recebeu a quantidade de textos a seu respeito como a Bahiminas. Isso comprova que existe uma vontade de memória da ferrovia e de seu tempo, e que esta memória possui suporte para mantê-la e transmiti-la. Estas fotografias e textos são, ao lado da materialidade que ficou da Bahiminas, lugares de memória, e representam um passado experimentado, com as imagens que querem manter deste mesmo passado. Neste sentido, os textos e fotografias que analisamos fazem surgir uma cidade subjetiva e selecionada para permanecer lembrada e ser transmitida, e apontam para a ferrovia como parte do cotidiano e símbolo desta cidade que se quer manter. Não num passado distante, mas ainda em tempos presentes. Não obstante, se integram à realidade social por produzirem e serem produzidas por práticas sociais. Estas e outras práticas reveladas pela análise de entrevistas foram responsáveis por criações de novos significados para a ferrovia. Inauguraram representações a partir da experiência.

A desativação da Estrada de Ferro Bahia e Minas, acontecida dentro de um contexto de ditadura política e paralela a outras desativações ferroviárias no Brasil, representou um golpe para os moradores de Novo Cruzeiro e de praticamente todas as outras cidades que eram servidas por ela. Contudo, nenhuma outra região ficou tão explicitamente isolada como a compreendida entre Teófilo Otoni e Araçuaí. Nesta região o asfalto só garantiria ligações no ano de 2004. Mesmo assim, ainda não existe ligação asfaltada entre Ladainha e Novo Cruzeiro e entre Novo Cruzeiro e Araçuaí. Cidades que antes eram próximas e que poucos intercâmbios têm hoje.

Em Novo Cruzeiro vimos imagens criadas pelos depoimentos, textos e fotografias que em tudo nos remetem a uma tragédia que chocou a população. A divulgação da notícia, a angustiada expectativa de ver os trilhos serem arrancados e o choro por vê-los partir da cidade. A experiência de vivenciar a desativação da ferrovia se revelou melancólica. Entretanto não houve protestos explícitos.

Os políticos da época não se manifestaram de forma explícita. Mesmo que sejam percebidas resistências veladas, a posição política era de apoio ao Regime

Militar; o medo da violência pode ter contribuído para isso. A tentativa foi adaptar a cidade à nova realidade, que se mostrou complexa.

A falta de escoamento para os produtos trouxe o êxodo rural e a migração para outras regiões. Isso é comprovado pelo crescimento ocupacional da sede e os decréscimos e paralisações populacionais mostrados pelos censos de 1970 em diante. A rodovia pavimentada prometida pelo governo não chegou e aos poucos a cidade foi perdendo alguns de seus aparatos como o cinema, já que os filmes não chegavam mais, clubes, que não tinham mais tantos torcedores presentes e nem locomoção garantida para outras cidades e nem o apoio financeiro da prefeitura que tinha que investir em infra-estrutura, e os bailes que os clubes promoviam.

A cidade corria o risco de perder sua identidade. Boa parte daquilo que a identificava estava se perdendo e a tática foi buscar na memória a manutenção da identidade coletiva. De acordo com Kathryn Woodward:

Ao afirmar uma determinada identidade, podemos buscar legitimá-la por referência a um suposto e autêntico passado – possivelmente um passado glorioso, mas, de qualquer forma, um passado que parece “real” – que poderia validar a identidade que reivindicamos. [...].

[...]. Esse passado é parte de uma “co-munidade imaginada”, uma comunidade de sujeitos que se apresentam como sendo “nós”. (2007: 27,28)

Em Novo Cruzeiro este passado era com a ferrovia e tudo mais que a cidade possuía nos tempos em que ela era presente. Os textos literários que utilizamos explicitaram esta comunidade, e as entrevistas que analisamos glorificaram este passado. Manter vivo este passado é manter viva a identidade que ele proporcionou construir.

As representações deste passado possibilitam a manutenção da identidade no presente. E o que melhor simboliza este passado? Sem dúvida o que ele tinha de mais expressivo e atrativo: a ferrovia. E se assim o é, ela também simboliza a identidade que é reivindicada.

Neste sentido, em Novo Cruzeiro, o patrimônio, ou melhor, os suportes materiais transformados em lugares de memória que remetem à Bahiminas, são preservados. Na antiga estação, toda restaurada, funciona a biblioteca pública municipal, e já funcionou o correio. Ao seu lado, a casa de encarregado, que abriga um posto da polícia militar. Os pontilhões são tidos como pontos turísticos e a caixa de

água da EFBM, no distrito de Queixada é um belo monumento (e documento) histórico. Em algumas partes da cidade é possível encontrar trilhos da ferrovia com diversos usos como postes, cercas ou simplesmente adorno. Além disso, ainda vemos representações da ferrovia em vários lugares da cidade, em veículos, em comemorações da cidade, outdoors, escolas etc. É o logotipo da cidade.

Embora nossas pretensões fossem bem maiores quando começamos este trabalho e muito tenha nos escapado, esperamos ter atingido seus principais objetivos, que eram o de avaliar a importância da Estrada de Ferro Bahia e Minas para a construção da identidade novo-cruzeirense a partir de fontes diversas, e desvendar o papel da memória nesta construção.

Esta dissertação é resultado de dois anos de trabalho e muitos debates e análises de possibilidades de pesquisa com fontes variadas. Neste percurso, algumas problemáticas surgiram e espero desenvolvê-las em futuras pesquisas. Chamou-nos a atenção a possibilidade de analisar os olhares literários e fotográficos sobre a Bahiminas e sua relação com a construção e manutenção da memória por toda região que ela servia. O presente trabalho e outros comprovam a existência da memória preservada sobre a Bahiminas. Assim, qual o papel destes olhares nesta construção e preservação? Que subjetividades eles propõem? Perguntas que não pretendemos deixar sem respostas.

Resta-nos ainda uma resposta cabal à pergunta que dá título ao nosso trabalho: Quando o trem partiu? Em Novo Cruzeiro o trem partiu em 1966, e arrancou lágrimas na despedida. Mas, na mesma cidade, a Bahiminas vive, e vai muito bem, obrigado.

## FONTES

### Fontes impressas

BRASIL, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **VII Recenseamento Geral do Brasil**. Série Regional, vol. I, tomo IX: Minas Gerais. 1960.

GOMES, Jaime. **Um Trem Passou em Minha Vida**. Teófilo Otoni, ed. do Autor, 2006.

CIÇO, Dedim de. **A Doce Voz de Suas Vidas**. Belo Horizonte: Arte Quintal, 1988.

COENA, Comissão Organizadora de Encontros de Neocruzeirenses Ausentes (org.). **I Livro Coletivo de Novo Cruzeiro**. Novo Cruzeiro: ed. independente, 1988.

FERREIRA, Jurandir Pires (planejada e orientada por). **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Volume XXVI: Minas Gerais, M-Q. Publicação comemorativa do 23º

aniversário do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 29 de maio de 1959. Rio de Janeiro, 1959.

### **Arquivos da Prefeitura Municipal de Novo Cruzeiro**

CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO. **Livro de Atas número 4: 1963 a 1969.**

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO. **Prestação de contas de 1960, 1961, 1962, 1963 e 1964, 1965, 1966.**

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO. **Arquivo inativo. Notas e boletos. Caixas: 1961, 1962, 1963 e 1964, 1965, 1966.**

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO. Acervo de fotos.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO. Projeto de Lei Nº 22 de 28 de novembro de 1961.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO. Lei nº 292 de 30 de novembro de 1961.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO CRUZEIRO. **Prestação de contas de 1960, 1961, 1962, 1963 e 1964.**

### **Arquivos pessoais**

LAGES, Nuno. **Carta.** Novo Cruzeiro, distrito de Queixada: 31 de março de 1964. Acervo pessoal de Geralda Lages.

LAGES, Geralda. **Álbum de fotos.** Acervo pessoal.

LOYOLA, Antônio. **Acervo Pessoal de Fotos.**

### **Depoimentos**

GUEDES, Pio Wilton Sant'ana – Depoimento – Novo Cruzeiro, 24/11/2007.

SANTOS, Alípio Maravilha dos – Depoimento – Novo Cruzeiro, 17/01/2008.

CASTRO, Ary Blasco – Depoimento – Novo Cruzeiro, 28/10/2007.

CARDOSO, Delícia Soares Ornelas – Depoimento – Teófilo Otoni, 28/01/2008.

### Músicas

LAGES, José Emílio Guedes; JANUZZI, Eros. *Estrada de Ferro Bahia e Minas*. Novo Cruzeiro: CD de Gravação Independente, sem data.

LAGES, Maria Geralda. *Doce Nostalgia*. In: LAGES, Maria Geralda (Lalada). **Minhas Garatujas**. Novo Cruzeiro: Gravação independente, 2006.

### Jornais e revistas

TRIBUNA DO MUCURI, Teófilo Otoni, 21 de outubro de 1970.

O NOVO CRUZEIRO, Novo Cruzeiro, 28 de fevereiro de 1962.

AGE, Otacílio. Caminhos do Progresso: Novo Cruzeiro – De volta aos trilhos da esperança. **Revista Vida Industrial**, Belo Horizonte, Ano 40, n. 07, p. 33-35, Julho 1993.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAMPOS, Helena Guimarães. **Da Inclusão à Exclusão Social: Trajetória dos Trens de Subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte (1976-1996)**. 2002. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais: Gestão das Cidades) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte.

CERTEAU, Michel de. **A Cultura no Plural**. São Paulo: Papyrus, 1995.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 2000.

CHARTIER, Roger. **A História Cultural entre Práticas e Representações**. Lisboa: Difel, 1990.

DOURADO, Anísio Brasileiro de Freitas. *Aspectos sócio-econômicos da expansão e decadência das ferrovias no Brasil*. In: **Ciência e Cultura**, 36 (5), maio de 1984.

FADEL, Bárbara; MORAES, Cássia Regina Bassan de. *As ondas de inovação tecnológica*. In: **FACEF Pesquisa** – V. 8 – N. 1 – 2005.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. **Fragmentos da História dos Transportes**. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2001.

FAUSTO, Boris. **História Concisa do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2002.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Org. Trad. Roberto Machado. 13ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1998.

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

GRECO, Antônio do Monte Furtado. **As estradas de ferro em Minas Gerais: a rede mineira de viação, de sua criação à privatização**. Projeto de Pesquisa – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-graduação.

HOBBSAWM, Eric. **A Era do Capital**. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

INÁCIO, Paulo César. **Trabalho, Ferrovia e Memória: A experiência de Turmeiro (a) no Trabalho Ferroviário**. 2003. Dissertação (Mestrado). UFU. Uberlândia.

KNAUSS, Paulo. A cidade como sentimento: história e memória de um acontecimento na sociedade contemporânea - o incêndio do Gran Circus Norte-Americano em Niterói, 1961. **Rev. Bras. Hist.**, São Paulo, v. 27, n. 53, 2007. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01882007000100003&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882007000100003&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 14 Set. 2007.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 5ª edição. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003. p.p. 525 – 541.

LESSA, Simone Narciso. **Trem de ferro: do cosmopolitismo ao sertão**. 1993. Dissertação (mestrado). Unicamp, Campinas.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A Máquina, Tração do progresso: Memórias da Ferrovia no Oeste de Minas: Entre o Sertão e a Civilização 1880-1930**. 2003. Dissertação (mestrado). UFMG. Belo Horizonte.

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla. **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

MAIA, Andréia Casa Nova; ARRUDA, Rogério (orgs.). **Nos Trilhos do Tempo: memória da ferrovia em Pedro Leopoldo**. Belo Horizonte: Mazza, 2003.

- NOVAES, Weber Bezerra. **Bahiminas: Lugar de Memória em Teófilo Otoni**. Vassouras: USS. Dissertação de mestrado, 2007.
- PAULA, Dilma Andrade de. “Ditadura Militar, ferrovias e ferroviários”. In: CARDOSO, Heloísa Helena Pacheco e MACHADO, Maria Clara Tomaz (organizadoras). **História: narrativas plurais, múltiplas linguagens**. Uberlândia: EDUFU, 2005.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. In: **Revista Brasileira de História**, vol. 27, n° 53, junho de 2007.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Este mundo verdadeiro das coisas de mentira: entre a arte e a história. In: **Estudos Históricos, Arte e História, n. 30, 2002/2**. Disponível em <[http://www.cpdoc.fgv.br/revista/asp/dsp\\_edicao.asp?cd\\_edi=48](http://www.cpdoc.fgv.br/revista/asp/dsp_edicao.asp?cd_edi=48)>. Acesso em 14 Set. 2007.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito Além do Espaço: por uma história cultural do urbano. In: **Estudos Históricos**. Vol. 8, n° 16. Rio de Janeiro: FGV, 1995, p.p. 279-290.
- POLLAK, Michael. *Memória e Identidade Social*. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.
- SILVA, Tomaz Tadeu da (org.). **Identidade e Diferença, A perspectiva do Estudos Culturais**. 7ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.
- SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Castelo a Tancredo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- THOMPSON, E. P. **A Miséria da Teoria ou Um Planetário de Erros (uma crítica ao pensamento de Althusser)**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- TURAZZI, Maria Inez. **Poses e Trejeitos: A fotografia e as exposições universais na era do espetáculo (1839 – 1889)**. Rio de Janeiro: Funarte, 1995.
- VEIGA, José Eli da. *Nem tudo é Urbano*. In: **Ciência e Cultura**. Vol.56 no. 2. São Paulo, Abr./Jun. 2004.



# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)