

FERROVIAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM MINAS GERAIS: O CASO DA BAHIA-MINAS

Marcos Lobato Martins¹

As estradas de ferro simbolizaram, no decorrer do século XIX, a expansão da economia capitalista e da “civilização do progresso técnico-científico”. Os trilhos e os postes, as locomotivas e os ferroviários anunciaram a modernidade, uma modernidade que se concebia irresistível e irreversível. Modernidade plena de promessas de riqueza econômica e bem-estar social. No núcleo central do capitalismo e na sua gigantesca periferia, a estrada de ferro era a ponta-de-lança da transformação acelerada, entendida como superação do passado, e do atraso². Por isso mesmo, para as comunidades interioranas, estar na margem da ferrovia poderia significar dádiva de vida promissora. Caso contrário, talvez sobreviesse a maldição de estagnação, quando não de decadência lenta até a morte.

No Brasil oitocentista, os caminhos de ferro surgiram nas regiões solidamente integradas à economia agro-exportadora, especialmente nos domínios cafeeiros³. Em Minas Gerais, as locomotivas a vapor adentraram as áreas cafeeiras da Zona da Mata e do Sul. A Estrada de Ferro Dom Pedro II (depois Central do Brasil) e a Estrada de Ferro Leopoldina foram as duas principais companhias que operaram no território mineiro. Ao longo das últimas décadas do século XIX e primeiras décadas do século XX, o Governo mineiro envidou esforços no sentido de apoiar a expansão dos caminhos de ferro na província. Uma generosa política de concessões e empréstimos foi posta em prática pelas autoridades, que acreditavam na ferrovia como meio por excelência de promoção da colonização e do aproveitamento econômico de vastas partes de Minas Gerais⁴. Pensava-se que a ferrovia possibilitaria a introdução da máquina e, portanto, a superação dos “métodos [de produção] bárbaros e primitivos dos tempos coloniais”, o que compensaria os sacrifícios feitos pelo Estado. No caso das fronteiras agrícolas, a ferrovia seria o “melhoramento primordial”, como apregoava a Mensagem de 1902 do Vice-Presidente do Estado ao Congresso Mineiro:

Lá [no norte e leste] estão, por assim dizer, estranhos à vida econômica e financeira do Estado, poderosos elementos e incalculáveis riquezas, esperando apenas

¹ Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Professor Adjunto do Curso de História da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. E-Mail: <lobatohistoria@hotmail.com>.

² HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

³ SAES, Flávio de Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo – 1870/1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.

⁴ LANNA, Ana Lúcia Duarte. “Ferrovias no Brasil 1870-1920”. *História Econômica e História de Empresas*, São Paulo, vol. 8, n. 1, jan./jun. 2005.

*meios de comunicação para entrar como importantes fatores de aumento da fortuna pública e particular. A uberdade inexcedível das terras fronteiras do Espírito Santo e a vizinhança em que se acham dos portos de mar asseguram a toda aquela zona um futuro, que, espero, não será remoto, cheio de vida e prosperidade, e ao Estado novas e abundantes fontes de renda, uma vez servidas por ferrovias.*⁵

Nessa época, no nordeste mineiro havia 233,8 km de linha ligando a cidade de Teófilo Otoni ao porto baiano de Ponta de Areia. Tratava-se da Estrada de Ferro Bahia-Minas (EFBM), administrada diretamente pelo governo mineiro, que, décadas depois, alcançaria a cidade de Araçuaí, no Vale do Jequitinhonha. A história desta estrada de ferro, chamada carinhosamente no Vale do Mucuri de “Baiminas”, é o objeto deste texto. Pretende-se discutir a trajetória desta ferrovia a partir de uma chave de leitura específica: o *desideratum* do “progresso” econômico, acalentado pelas autoridades mineiras na virada do século XIX para o século XX. O fio condutor do trabalho é a pergunta relativa ao papel da EFBM no melhoramento do nordeste mineiro. Mais especificamente, busca-se avaliar a distância entre as expectativas associadas à construção da ferrovia e os efeitos modernizadores que ela conseguiu gerar na região do Mucuri. Mais do que a intenção de trazer à luz algum fato novo, procura-se realizar síntese do conhecimento histórico existente sobre a Bahia-Minas e propor interpretações relativas ao significado regional da ferrovia.

A pesquisa lança mão de memórias escritas sobre a EFBM, documentos oficiais, jornais mineiros e depoimentos de ferroviários e moradores de localidades situadas ao longo da linha de Ponta de Areia a Araçuaí.

A idealização e a construção da EFBM

Em relatório de 1857 da Companhia do Mucuri, Teófilo Otoni escreveu que haveria muitas vantagens econômicas para o “Norte de Minas” na transformação de Caravelas, localidade litorânea baiana, em porto dotado de alfândega. Ele pensou em ligar Caravelas diretamente ao Norte de Minas, por meio de uma rede de estradas, visando facilitar o escoamento da produção agrícola e estimular o desenvolvimento regional⁶. Por isso determinou o levantamento do traçado de uma estrada de ferro entre Santa Clara (atual Nanuque) e Caravelas⁷.

A proposta de Teófilo Otoni foi formulada no âmbito de uma visão específica sobre o desenvolvimento do Brasil que adquirira corpo entre setores das elites oitocentistas do Serro e Diamantina. Políticos e homens de fortuna dessas cidades

⁵ MENSAGEM dirigida pelo Vice-Presidente do Estado, Dr. Joaquim Cândido da Costa Sena, ao Congresso Mineiro em sua quarta sessão ordinária da terceira legislatura no ano de 1902. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1902.

⁶ CHAGAS, Paulo Pinheiro. *Teófilo Otoni, ministro do povo*. 3. ed. Belo Horizonte: Itatiaia; Brasília: INL, 1978.

⁷ GOMES, Jaime. *Um trem passou em minha vida*. Teófilo Otoni: edição do autor, 2006, p. 19.

mineiras criticavam o centralismo excessivo do Rio de Janeiro. Eles desejavam, alguns por meio da instalação do regime republicano (caso de Teófilo Otoni e dos Felício dos Santos), outros por reformas nas instituições do Império (caso dos Matta Machado), mais espaço para projetos regionais de desenvolvimento, mais autonomia em relação ao Rio de Janeiro. Grupos políticos do Serro e Diamantina almejavam a gradual formação de um país de pequenos e médios proprietários rurais, politicamente mais democrático, baseado no trabalho livre e nas “indústrias naturais” (agricultura, mineração, agroindústrias – como a tecelagem de algodão – e a siderurgia), com arranjos regionais diferenciados, embora articulados. Para isso, os negócios mineiros, especialmente do vasto “Norte mineiro”, não poderiam continuar rigidamente subordinados ao “monopólio” carioca. Nesse sentido, conviria explorar as possibilidades abertas pela navegação no rio São Francisco e pela construção de uma ligação com o litoral baiano, de modo a dotar o “Norte” de seu porto marítimo⁸.

O fracasso da Companhia do Mucuri no início da década de 1860 colocou em banho-maria o projeto de construção da ferrovia que ligaria Filadélfia (atual Teófilo Otoni) a Caravelas. Porém, o lento e contínuo avanço da colonização das terras do Mucuri, dotadas de enormes recursos naturais, principalmente madeiras de grande valor comercial, impediu que o projeto dessa ferrovia caísse no completo esquecimento. Assim, em 1878, a Lei Provincial n. 2475, apresentada e defendida pelo Conselheiro João da Matta Machado, autorizou a concessão a particulares de uma estrada de ferro em direção a Caravelas. Dois anos depois, o engenheiro Miguel de Teive e Argolo assinou contrato com o governo mineiro relativo a essa concessão. Os termos da concessão foram os seguintes: a) Privilégio por oitenta anos, a contar do início do tráfego em toda linha; b) Preferência para o prolongamento da ferrovia até o Serro e ramais para Araçuaí e Minas Novas; c) Concessão à ferrovia de terras na extensão de 40 km para cada lado da via permanente. Este último item recebeu nova interpretação no Decreto n. 2966, de 1880, que determinou a concessão à ferrovia de 6 km de terras devolutas de cada lado da estrada, entre Filadélfia e Caravelas⁹.

No ano de 1881, em 16 de maio, Miguel de Teive e Argolo assentou no litoral baiano o primeiro trilho da Estrada de Ferro Bahia-Minas. A locomotiva “Pochixá”, a primeira que trafegou na ferrovia, entrou na estação de Teófilo Otoni em 3 de maio de 1898. Os jornais do Brasil inteiro noticiaram, então, que se podia ir da urbe mineira, situada na margem do rio Todos os Santos, até Caravelas em um dia de viagem. A EFBM alcançou Araçuaí somente em 1942, atingindo sua extensão máxima, 578 quilômetros (143 km em território baiano e 435 km em Minas Gerais). Esse dado indica as dificuldades que marcaram a trajetória da ferrovia, cuja construção amargou períodos de lentidão das obras e longos intervalos de interrupção.

No que concerne às técnicas de engenharia, a Bahia-Minas teve sua construção sempre marcada por muitos problemas. O traçado era defeituoso, cheio de curvas apertadas e declives fortes. Em muitos trechos, principalmente entre Engenheiro

⁸ SOUZA, José Moreira de. *Cidade: momentos e processos – Serro e Diamantina na formação do Norte Mineiro no século XIX*. São Paulo: ANPOCS/Marco Zero, 1993.

⁹ GOMES, *Um trem passou...*, p. 20.

Schnoor e Alfredo Graça, Ariri (km 62) e Peruípe (km 66), os trilhos eram de segunda mão, desgastados e leves (de 24,8 kg por metro linear; hoje, o normal é trilho 57). Isso provocava descarrilamentos frequentes, além de obrigar a redução da velocidade das locomotivas. Nas baixadas baianas, a leste do rio Peruípe, inundações e deslizamentos interrompiam o tráfego, uma vez que os dormentes da linha ficavam diretamente sobre o terreno, sem lastro. No início da década de 1920, o Governo Federal reconheceu estes problemas da via permanente da Bahia-Minas nos seguintes termos:

Descurada na sua maior extensão, [...] mostra a linha irregularidade nos seus alinhamentos, calços, nivelamento e lastro, este excessivamente deficiente, além de aterros estreitos, acrescidas essas falhas com a avultada quantidade de dormentes em mau estado. Ocorre, demais, que inúmeras obras de arte existem necessitando de uma completa restauração, devido ao seu estado, a par de outras exigindo a sua definitiva reconstrução, pois ainda guardam, injustificadamente, o seu primitivo caráter provisório, construídas, como são, na quase totalidade, inteiramente de madeira [...]. Em complemento a essas irregularidades, vêm as caixas d'água e o telégrafo, cuja patente precariedade grandes embaraços ocasiona aos serviços.¹⁰

É fundamental ressaltar que os problemas mencionados perduraram, a ponto de uma publicação especializada brasileira, na década de 1940, lamentar que o “desenvolvimento [da EFBM] vem sendo demoradamente lento”:

Nesses últimos anos, com seu desligamento da Leste Brasileiro, à qual foi subordinada durante algum tempo, e sua administração direta pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a Bahia a Minas melhorou em parte. Ainda assim, contudo, é uma estrada precária, de más condições técnicas, onde são poucos os recursos materiais e escasso o braço do homem para a sua condição de melhor satisfazer.¹¹

No trecho mineiro da “Baiminas”, dois pontos destacaram-se em função das instalações e do pessoal neles lotado: Teófilo Otoni e Ladainha. Em Teófilo Otoni, além de grande estação, construída em “estilo arquitetônico neoclássico-gótico,

¹⁰ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. José Pires do Rio, no ano de 1918*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920, p. 187-188.

¹¹ *Revista Ferroviária, Suplemento Estradas de Ferro do Brasil*, Rio de Janeiro, 1946, p. 72. Biblioteca da RFFSA/BH.

destacando singelas ogivas ornamentadas por um grande relógio mecânico”¹², a ferrovia instalou oficinas, depósitos, hospital (1950), a cooperativa de consumo (com armazéns em Ladainha, Nanuque e Ponta de Areia) e o clube dos ferroviários, ambos fundados nos anos 1950¹³. A cidade foi, portanto, o centro de administração da EFBM. Ladainha, por sua vez, abrigou estação, armazém, centro esportivo e de recreação (década de 1950) e oficina, inaugurada em 1924. Os tornos, prensas, serras e plainas dessa oficina foram alimentados por motores a vapor até 1950. Nesse ano, a direção da Bahia-Minas construiu represa e usina hidrelétrica de 500 HP, cujas sobras de energia iluminaram a cidade de Ladainha. Logo depois, a ferrovia implantou clube recreativo e a Escola Profissional Ferroviária de Ladainha, destinada a preparar jovens para serviços especializados requeridos pela Bahia-Minas.

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

*Eu cheguei a Ladainha em 1946, procedente de Setubinha (distrito de Minas Novas). Eu era ferreiro. Comecei a trabalhar na oficina da EFBM, na função de mecânico. De 1947 a 1951 trabalhei na oficina, que era chefiada por João Batista Eleutério. Nessa época, a oficina tinha 130 funcionários. Cuidava dos consertos das locomotivas e dos vagões. Fazia também a montagem das máquinas novas que chegavam para a estrada de ferro. A gente pegava os desenhos das locomotivas e montava, trabalhando dia e noite, com base na experiência do pessoal. Não tinha engenheiro na oficina. Lá os fazendeiros da região pediam auxílio. Eu fabriquei muitos engenhos e alambiques na oficina para os fazendeiros*¹⁴

Esta foi a tônica na Bahia-Minas: pessoal prático, formado no dia-a-dia para o exercício de funções especializadas, que atendia algumas demandas da população do entorno relacionadas à fabricação e ao reparo de instrumentos e máquinas simples.

Muitos estudos e projetos para realizar extensões da EFBM foram feitos, entre as décadas de 1890 e 1930. Leis autorizativas federais e estaduais foram aprovadas, contratos de concessões entre o governo mineiro e diversos empreiteiros e companhias chegaram a ser assinados. Contudo, nenhum prolongamento da Bahia-Minas saiu

¹² GOMES, *Um trem passou...*, p. 43.

¹³ O Serviço de Assistência e Cooperação Educacional à Família dos Ferroviários (SACEEF), responsável por essas ações, teria instalado, na mesma época, escolas primárias ao longo da linha em todas as turmas de conserva e, assim, “abolido por completo o analfabetismo” entre os filhos das famílias ferroviárias da EFBM. Cf. BRASIL. MVOP. *Relatório apresentado ao Exmo Sr. Presidente da República pelo Eng. Álvaro de Souza Lima, Ministro dos Negócios da Viação e Obras Públicas no ano de 1952*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1953.

¹⁴ Depoimento de Paulo Salvátara, 82 anos de idade, mecânico, morador de Ladainha. Depoimento colhido pelo autor, Ladainha – MG, 04 jun. 2009.

do papel¹⁵. Por isso, a linha de Ponta de Areia a Araçuaí terminou isolada, sem entroncamento com a Central do Brasil, a Vitória-Minas e a Leste Brasileiro. Destino escrito pela tumultuada história administrativa da Estrada de Ferro Bahia-Minas e também pelas ambiguidades e contradições das políticas de transporte no país. Os jornais mineiros, ao noticiarem a situação de crise aguda da “Baiminas” no início da década de 1960, lembraram esses antigos projetos:

*Hoje, quando se fala na possibilidade de extinção da EFBM, por ser deficitária, este problema merece ser tratado com uma atenção especial por todos aqueles que se interessam pelo progresso daquela vasta região. A ligação da Bahia-Minas à Vitória-Minas em Governador Valadares – obra perfeitamente viável – permitirá a imediata recuperação financeira da ferrovia que tem sua sede em Teófilo Otoni. Estendendo-a até Montes Claros, ficaria interligada com a Central do Brasil e a Leste Brasileiro, que é parte do sistema ferroviário do nordeste, e futuramente poderá atingir Brasília, através de Formosa, no estado de Goiás, com o que se transformaria no sistema dorsal do transporte ferroviário de uma ampla região.*¹⁶

A turbulenta história administrativa da EFBM

A Bahia-Minas começou a ganhar materialidade no ano de 1878, quando o engenheiro Miguel de Teive e Argolo escreveu uma série de artigos sobre um plano de ligar o Norte de Minas ao Atlântico. Teive e Argolo obteve, em negociações com o governo mineiro, privilégio para construir a estrada de ferro que idealizara, com ponto terminal no Sul da Bahia. Procurou, em seguida, obter a concessão baiana para o empreendimento, o que lhe custou muita luta para convencer os dirigentes e políticos daquela província. A concessão foi aprovada por Salvador em agosto de 1879. Restava, então, ao engenheiro Miguel de Teive e Argolo amealhar o capital requerido para construção do empreendimento. Para isso, ele viajou ao Rio de Janeiro¹⁷.

Na capital do país, o engenheiro Argolo dirigiu-se ao Conselheiro Sinimbu, Ministro da Agricultura, a quem solicitou verbas para o início das obras. Não obteve sucesso. Frente à negativa do governo, Miguel de Teive e Argolo reuniu-se com três homens de fortuna – Dr. Carlos Theodoro de Bustamonte e os Comendadores Francisco de Paula Mayrink e José Pereira Rocha Paranhos –, com os quais formou a Empresa Estrada de Ferro Bahia-Minas. A referida empresa, após alcançar aprovação do projeto pelos governos provinciais de Minas Gerais e da Bahia, bem como a sanção imperial, em 26 de agosto de 1880, iniciou a construção da ferrovia¹⁸.

¹⁵ GIFFONI, José Marcello Salles. *Trilhos arrancados: história da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2006.

¹⁶ *Estado de Minas*, 31 ago. 1961.

¹⁷ BARBOSA, Waldemar de Almeida. *História de Minas*. Belo Horizonte: Comunicação, 1979, p. 482-483.

¹⁸ ELEUTÉRIO, Arysbur Batista. *Estrada de Ferro Bahia e Minas: a ferrovia do audeus*. Teófilo Otoni:

Mas logo surgiram as primeiras dificuldades financeiras para a empresa, no início do ano de 1882, que levaram à dependência de verbas públicas e de empréstimos bancários, situação que ocorreu com outras companhias ferroviárias brasileiras. No ano de 1883, Miguel de Teive e Argolo dirigiu a formação da nova Companhia de Estrada de Ferro Bahia-Minas, constituída com capital inicial de 12 mil contos de réis, e sede no Rio de Janeiro. Diversos aportes de capital socorreram a Companhia, frequentemente às voltas com atrasos nas obras e problemas de suprimento. Recursos públicos mineiros tornaram-se essenciais para a Bahia-Minas, bem como os empréstimos obtidos no Banco de Crédito Real de Minas Gerais, com garantias hipotecárias lastreadas na faixa de terras devolutas concedidas pelo estado à ferrovia. Isto resultou, em 1897, na encampação da Bahia-Minas pelo Governo de Minas Gerais.

O governo estadual, no ano de 1904, decidiu arrendar a Companhia a José Bernardo de Almeida, fato autorizado pelo decreto n. 1693, de 22 de abril. O arrendatário tratou de concentrar seus esforços na exploração de madeira, de modo que os investimentos na ferrovia não cresceram. Insatisfeito com os resultados do arrendamento da EFBM, tanto no que se refere ao fomento da economia regional quanto ao melhoramento da via, o governador Júlio Bueno Brandão rescindiu o contrato com José Bernardo de Almeida, em 8 de outubro de 1910, por meio do decreto n. 2971. Em seguida, Bueno Brandão assinou o decreto n. 2972, que possibilitou a encampação da EFBM pela União. A ferrovia foi, então, incorporada à Rede de Viação Geral da Bahia¹⁹. Para o mandatário mineiro, a transferência da EFBM para o governo federal representou excelente negócio, uma vez que Minas Gerais, além de receber grande quantia em dinheiro, livrava-se de despesa pesada decorrente da operação da ferrovia.

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

Dois anos depois, em 1936, a EFBM ficou diretamente subordinada ao recém-criado Departamento Nacional de Estradas de Ferro. A modificação lhe custou perdas consideráveis em termos de autonomia administrativa. No ano de 1939, a Bahia-Minas passou ao controle do Ministério da Viação e Obras Públicas, alteração que significou ganhos de autonomia para a empresa. Talvez por isso os depoimentos de moradores e antigos ferroviários da EFBM apontem o período da década de 1940 como sendo a “idade de ouro” da ferrovia, quando “tudo funcionava certo e organizado, os trens corriam no horário, com poucos acidentes e os trabalhadores da Bahia-Minas eram respeitados na região”²⁰.

edição do autor, 1998, p. 21-22.

¹⁹ ELEUTÉRIO, *Estrada de Ferro Bahia...*, p. 41.

²⁰ Depoimento de Antônio Geraldo de Souza Campos, 60 e tantos anos de idade, fazendeiro e comerciante em Queixada, Novo Cruzeiro - MG. Depoimento colhido pelo autor, Novo Cruzeiro - MG, 09 jan. 2008.

Mas essa situação não durou muito. No início dos anos 1960, a EFBM vivia grave crise e entrou para a lista das ferrovias que o governo federal desejava extinguir. Em 1966, a Bahia-Minas foi desativada. A partir de maio de 1966, vagões-pranchas recolheram, no leito da linha, os trilhos, postes, fios, dormentes e pregos que empreiteiras arrancaram do chão. As locomotivas e vagões foram desmanchados a maçarico. Todo material recolhido foi levado para Teófilo Otoni, de onde seguia, em caminhões, rumo à cidade de Divinópolis e aos fornos da CSN, em Volta Redonda (RJ). Em junho do mesmo ano, a maioria das famílias ferroviárias deixou a região, para trabalhar em outras ferrovias integrantes da RFFSA.

Esta trajetória administrativa turbulenta revela, em primeiro lugar, que órgãos distantes e alheios à realidade dos Vales Mucuri e Jequitinhonha ditaram os rumos da ferrovia. Fato que contribuiu para que os melhoramentos nos serviços e nas condições da “Baiminas” não ocorressem em sintonia com as necessidades regionais. Em segundo lugar, pode-se inferir desta história que as diversas mudanças de comando da EFBM devem ter contribuído para forjar clima de certo “descontrole” na empresa, gerando dificuldades de fiscalização e rupturas constantes no planejamento das prioridades e ações. Isto ajuda a explicar as numerosas referências que os antigos ferroviários oferecem sobre corrupção e desmando na Bahia-Minas: a prática crônica de desvios de dinheiro e de material, de furtos e vendas fraudadas de lenha e carvão (declarações de volumes maiores do que os efetivamente entregues à ferrovia), de subfaturamento dos fretes, de desaparecimento de cargas nos vagões, estações e armazéns, favorecimentos políticos e/ou apadrinhamentos entre funcionários.

A Bahia-Minas e o Vale do Mucuri

Na primeira metade do século XX, a Estrada de Ferro Bahia-Minas foi o principal meio de transporte das exportações e importações do Vale do Mucuri. Os trilhos possibilitaram a circulação de mercadorias e pessoas no interior da região. Os relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas possibilitam visualizar a dinâmica do transporte efetuado pela EFBM, embora faltem dados sobre diversos anos do período. As informações disponíveis estão organizadas na tabela a seguir:

TABELA 1
TRANSPORTE EFETUADO PELA EFBM – 1913-1937

ANO	PASSAGEIROS	ANIMAIS	BAGAGENS/ ENCOMENDAS (T)	MERCADORIAS (T)
1913	6.620	147	16	26.357
1914	5.537	26	14,5	20.744
1920	12.182	634	-	13.927
1921	-	-	-	21.812
1922	20.941	770	104,1	45.859
1923	20.196	-	-	46.124
1924	32.091	-	-	51.284
1926	77.052	3.497	348	49.279
1927	119.894	5.204	668	122.680
1936	73.229	2.911	407	77.763
1937	89.574	4.211	306	81.335

Fonte: BRASIL. MVOP. *Relatórios de 1914, 1921, 1922, 1924, 1927 e 1937*. Para 1920, MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Serviço de Estatística Geral. *Atlas Chorographico Municipal*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926. Vol. 2. A base de dados é o Recenseamento de 1920.

A leitura dos números da Tabela 1 sugere que o volume do tráfego na Bahia-Minas cresceu até os anos 1930, comportando oscilações anuais consideráveis. A partir da década de 1940, a tendência começou gradualmente a sofrer inversão, a julgar pelo que dizem ex-ferroviários e antigos moradores da região. A ferrovia enfrentou, então, a baixa da atividade econômica decorrente da Segunda Guerra e, logo em seguida, a crise regional do café e a concorrência da rodovia Rio-Bahia. Quanto ao transporte de passageiros, pela EFBM fazia-se o trânsito de gente entre uma estação e outra, e de pessoas que precisavam resolver problemas e fazer negócios em Teófilo Otoni. As composições da Bahia-Minas eram as conduções do povo do entorno da linha. Elas também carregavam as miudezas vendidas na feira da cidade mais próxima, a mulher que ia dar a luz, o doente que precisava de médico. Papel social relevante, do ponto de vista das populações assentadas na faixa mais próxima do leito da ferrovia.

Os depoimentos de ex-ferroviários da “Baiminas” evidenciam nitidamente o que transportaram as composições da ferrovia, nos anos 1940 e 1950:

Naquele tempo, havia muito café em Valão. Por isso, era deixado no povoado um vagão vazio. Quando o trem voltava de Araçuaí, pegava o vagão carregado de café limpo e trazia para Teófilo Otoni. Até que não havia muito passageiro. Pela Bahia-Minas, a pessoa viajava mais barato. Ia o trem de passageiro, a locomotiva e o carro-bagageiro, onde se podia colocar muita mercadoria a preços baixos. [...] Quem mandava mercadorias podia requisitar um, dois, três ou mais vagões. Dependendo do movimento,

*mandavam um trem de carga.*²¹

*Na época de férias tinha muito movimento de passageiros por causa da praia de Alcobaça. O trem descia lotado. Tinha que colocar seis, sete carros de passageiros, transportando 400, 500 pessoas. [...] Fora da temporada, o fluxo de passageiros era pouco. Os trens transportavam muita miudeza e madeira. Madeira tinha muito. Ia tudo para São Paulo. A princípio ia pelo porto de Ponta de Areia, depois as toras passaram a vir para Teófilo Otoni e, daí, por carreta, iam para São Paulo.*²²

A respeito das mercadorias transportadas entre Ponta de Areia e Ladainha, os dados do Ministério de Viação e Obras Públicas possibilitam a construção da tabela seguinte:

TABELA 2
MOVIMENTO DE MERCADORIAS NA BAHIA-MINAS –1921-1927

MERCADORIAS (T)	1921	1923	1924	1926	1927
Madeira	10.909	16.148 t	27.491 t	22.462	24.381
Café	8.568	5.784 t	9.046 t	9.044	18.566
Cereais	-	1.451 t	942 t	-	-
Sal	2.353	3.074 t	3.365 t	4.243	3.666
Outras	-	19.667 t	10.440 t	13.530	76.067

Fonte: BRASIL. MVOP. Relatório sobre as ferrovias, 1921 (p. 188), 1924 (p. 161) e 1927 (p. 179).

Os números oficiais e os depoimentos convergem. A partir deles pode-se inferir que a EFBM teve no café e na madeira suas principais cargas, exportadas através de Ponta de Areia. A ferrovia recebia do Rio de Janeiro sal, açúcar, querosene, cimento e artigos industrializados, distribuídos, a partir das estações, por tropas de burros.

Vale ressaltar que o Governo mineiro estava ciente de que era preciso fomentar a atividade econômica no nordeste do estado, de modo a viabilizar a própria Bahia-Minas. Para isso, os instrumentos seriam a abertura de estradas e a fundação de colônias agrícolas. Sobre as estradas de rodagem, a Mensagem de 1904 explicita o ponto de vista governamental:

Para aumentar o tráfego dessa estrada, o Governo se esforça pela abertura de estradas que facilitem as comunicações do interior para as suas estações, já tendo

²¹ Depoimento de Oronides Sarnei de Oliveira, telegrafista, morador de Teófilo Otoni, recolhido por Luciana Amormino. Disponível em: <<http://www.escritoriodehistorias.com.br/>> Acesso em: 14 jul. 2009.

²² Depoimento do Engenheiro José Penna Magalhães Gomes, apud GIFFONI, *Trilhos arrancados...*, p. 244.

*mandado iniciar a abertura da importante estrada de Urucu [hoje Carlos Chagas] a S. Miguel do Jequitinhonha [hoje Jequitinhonha], por meio da qual grande parte do comércio do Norte do Estado se fará pela Bahia e Minas, concorrendo para aumentar o seu tráfego.*²³

Nesse campo, porém, a iniciativa governamental foi absolutamente tímida. A estrada Urucu – São Miguel do Jequitinhonha, terminada em 1908, não passava de uma trilha de tropa, bastante precária em muitos trechos. Somente na década de 1950 ela recebeu melhoramentos para o trânsito de automóveis e caminhões²⁴. O Recenseamento de 1920 registrou apenas doze quilômetros de estradas para carros de bois no município de Teófilo Otoni, que, nessa época, abrangia quase toda a bacia do Mucuri²⁵. Em 1930, o Atlas das Estradas de Rodagem do estado assinalava a existência de apenas duas estradas no nordeste de Minas: a estrada de Itambacuri a Teófilo Otoni e a estrada de Figueira (atual Governador Valadares) a Itambacuri (em construção)²⁶. Muito pouco para alimentar a Bahia-Minas com mercadorias e passageiros e, sobretudo, para tornar a ferrovia espinha dorsal da circulação no vasto “Norte mineiro”.

Quanto à implantação de colônias agrícolas na área de influência da EFBM, o Governo mineiro também ficou muito aquém do que pretendia. No ano de 1922, iniciaram-se os trabalhos de instalação da colônia “Francisco Sá”, no município de Teófilo Otoni. Este núcleo colonial, tido como o mais próspero dos vinte e sete existentes no estado, voltou-se para a cafeicultura (300 mil cafeeiros em condições de frutificar, valor da produção estimado em 115:475\$346)²⁷. O êxito deste núcleo estimulou o Governo a criar, em 1928, a colônia “Mucuri”, também situada em terras marginais da Bahia-Minas, em Teófilo Otoni. No ano de 1929, as colônias “Francisco Sá” e “Mucuri” ocupavam, respectivamente, 2.188 e 2.896 hectares e abrigavam, a primeira, 415 habitantes (80 famílias) e, a segunda, 188 habitantes (36 famílias)²⁸. Mas as promissoras iniciativas de colonização na região cessaram, afetando negativamente o desenvolvimento da agricultura comercial.

No sul baiano atravessado pela EFBM, a atividade agrícola comercial manteve-se reduzida entre as décadas de 1890 e 1960, pouco contribuindo para o tráfego de cargas na ferrovia. As áreas circunvizinhas às estações de Aparaju, Juerana, Helvécia, Posto da Mata e Argolo concentravam fazendas decadentes

²³ *Mensagem dirigida pelo Presidente do Estado, Dr. Francisco Antônio de Salles, ao Congresso Mineiro em sua 2ª sessão ordinária da 4ª legislatura no ano de 1904.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1904, p. 48.

²⁴ SANTOS, Péricles R. *Pioneiros de Águas Formosas.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1970.

²⁵ *Atlas Chorographico Municipal.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926. Vol. 2.

²⁶ MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Diretoria de Viação e Obras Públicas. Inspeção de Estradas de Rodagem. *Atlas das Estradas de Rodagem no Estado de Minas Gerais.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1930.

²⁷ *Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado de Minas Gerais, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, ao Congresso Mineiro e lida na abertura da 2ª sessão ordinária da 10ª legislatura no ano de 1928.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1928, p. 135.

²⁸ *Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado de Minas Gerais, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, ao Congresso Mineiro e lida na abertura da 4ª sessão ordinária da 10ª legislatura no ano de 1930.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1930, p. 287-289.

e propriedades camponesas, remanescentes dos tempos movimentados da Colônia Leopoldina. Esta colônia, estabelecida em 1818 por suíços e alemães, na margem do rio Peruípe, dedicara-se à cafeicultura com mão de obra escrava e respondeu, por volta de 1850, quase exclusivamente pela produção baiana de café. Na década de 1880, porém, a cafeicultura da região do Peruípe entrou em colapso, em razão da abolição da escravatura e da competição do café colhido no Recôncavo Baiano. Os colonos brancos deixaram as terras da antiga colônia, ao passo que os trabalhadores negros que permaneceram dedicaram-se à agricultura de subsistência²⁹.

Por outro lado, a Bahia-Minas não conseguiu participar significativamente do transporte de gado, cuja expansão regional foi notável entre as décadas de 1920 e 1960, especialmente nas porções leste e norte da bacia do Mucuri. A ferrovia não dispunha de número suficiente de vagões adequados para transporte de animais, nem havia instalações frigoríficas nas localidades servidas pela “Baiminas” que pudessem atrair os rebanhos regionais. O Governo implantou grande frigorífico em Santa Luzia, na área central do estado, mas deixou o nordeste de Minas – talvez a região de maior crescimento pecuário – sem esse melhoramento. Por conseguinte, enormes boiadas atravessavam o Mucuri, rumo aos matadouros de Campos (RJ), a cada seis meses, com regularidade quase perfeita, reproduzindo cenas típicas do Brasil oitocentista³⁰. A partir de meados dos anos 1950, o transporte de gado serviu-se exclusivamente do concurso de caminhões que percorriam a Rio-Bahia.

A operação da EFBM foi dificultada também pelas condições do porto de Ponta de Areia, em Caravelas. Desde os tempos coloniais eram conhecidas as qualidades excepcionais de Caravelas como porto, considerada o melhor atracadouro existente na extensa faixa litorânea entre Rio de Janeiro e Salvador. Teófilo Otoni foi um dos que reconheceu as qualidades do lugar. Em Relatório para os acionistas da Companhia do Mucuri, datado de 1857, Otoni escreveu: “logo que os produtos agrícolas e o comércio avultarem no vale do Mucuri e adjacências, Caravelas será o empório do comércio estrangeiro, a nossa alfândega e o nosso Rio de Janeiro”. Todavia, as instalações portuárias do lugar nunca foram adequadamente modernizadas e ampliadas. Os píeres de Caravelas e Ponta de Areia eram acanhados e havia deficiências no serviço de balizamento dos portos, especialmente no de Caravelas. Não há qualquer notícia de investimento significativo na melhoria do cais e dos armazéns de Ponta de Areia desde a instalação ali da estação da Bahia-Minas, no ano de 1881. Os relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas sequer mencionam Ponta de Areia e Caravelas. Entre as décadas de 1880 e 1930, apenas a Companhia Bahiana atuava em Caravelas com pequenos vapores, realizando duas viagens redondas mensais entre este porto e o de Salvador³¹. Entretanto,

²⁹ Sobre a história da região no entorno de Helvécia, ver: NESSER, Hermann. *A Colônia Leopoldina*. Salvador: Centro de Estudos Baianos, 1951.

³⁰ Joaquim Teixeira, 98 anos de idade, pecuarista e ex-prefeito de Umburatiba. Depoimento colhido pelo autor. Umburatiba – MG, 31 out. 2008.

³¹ Ver, por exemplo: BAHIA. *Fala com que o Conselheiro Dr. Manoel do Nascimento Machado Portella, presidente da província, abriu a 1ª sessão da 27ª legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 3 de abril de 1888*. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1888, p. 149 e seguintes.

queixas constantes de irregularidade da navegação em Ponta de Areia e Caravelas caracterizaram toda a história da “Baiminas”. Os comerciantes e exportadores que usavam esses portos denunciaram o grande intervalo entre a atracação dos navios cargueiros, a imprevisibilidade e a lentidão dos embarques e desembarques, o que afetava seus negócios.

As estruturas obsoletas de Ponta de Areia – antiga aldeia de pescadores que possuía, nos anos 1950 e 1960, só uma praça, com as casas dos ferroviários, as oficinas para consertar locomotivas e uma serraria a vapor – são descritas no depoimento do ex-telegrafista Oronides de Oliveira:

De Caravelas para Ponta de Areia costumavam ir pessoas e cargas pequenas, como peixe. Lá ancoravam navios que eram carregados com madeira bruta, que vinha de Aimorés, Argolo e Artur Castilho. (...) O Areriacararí era um navio de dois porões, que saía pendendo de madeira. Tinha as pitombas, lugares que eram enchidos com madeira bruta. Em cada galpão daqueles, trabalhava-se com pranchas dia e noite, descarregando. Havia uma pessoa que ia emendando as toras em cordas, para embarcar nos navios.³²

José Marcello de Salles Giffoni considera que, no decurso da história, a Bahia-Minas propiciou a formação e consolidação de um *território ferroviário*, que se estendia do litoral baiano, em Caravelas, até o divisor de águas das bacias do Jequitinhonha e Mucuri, em Ladainha e Novo Cruzeiro. Um espaço que Giffoni considera, por um lado, demográfica e economicamente dinâmico e, de outro lado, integrado e controlado pelo poder da Bahia-Minas. Espaço autoconsciente de sua especificidade, uma rede de lugares que se percebia dependente da ferrovia. Dessa forma, a EFBM, assevera o pesquisador, teria trazido “contribuição efetiva na constituição de uma identidade regional da qual [há] sinais expressivos na década de 1960”³³.

É preciso matizar as afirmações de Giffoni. Em primeiro lugar, o dinamismo demográfico e econômico da região atravessada pela Bahia-Minas é algo que cessou nos anos 1930. No período 1940-1960, a economia regional enfrentou dificuldades crescentes e o Mucuri passou a expulsar população³⁴. Processo decorrente da expansão da pecuária extensiva e do desflorestamento, que solapou as bases de reprodução no espaço da sociedade regional. A simples existência da EFBM não poderia contra-arrestar essas tendências.

Em segundo lugar, a questão do papel da Bahia-Minas na construção da identidade regional não pode ser tratada circunscrita ao âmbito das memórias dos habitantes do eixo da ferrovia. De fato, para as populações que viveram ao longo da via permanente da EFBM, o movimento dos trens e a presença dos ferroviários

³² Depoimento de Oronides Sarnei de Oliveira.

³³ GIFFONI, *Trilhos arrancados...*, p.21.

³⁴ PAULA, João Antônio de (org.). *Biodiversidade, população e economia: uma região de Mata Atlântica*. Belo Horizonte: UFMG, 1997.

foram marcantes. Porém, em Araçuaí e no Médio Jequitinhonha, até pelo pequeno tempo que a ferrovia operou (de 1942 a 1966), a Bahia-Minas deixou pequeno legado. Nas cidades do norte da bacia do Mucuri, os contatos foram mais intensos com o Baixo Jequitinhonha do que com Teófilo Otoni e a ferrovia. Os moradores antigos de Novo Oriente de Minas, Catuji, Fronteira dos Vales, Águas Formosas, Crisolita, Pavão e Umburatiba lembram-se das tropas de muares, sendo raros os que dizem ter viajado nos trens da Bahia-Minas. As populações desses lugares não construíram o núcleo de seu imaginário com os símbolos e práticas referentes à ferrovia. O maquinista, o chefe de estação, o guarda-chave, o telegrafista, o mestre de linha, o feitor ou o “garimpeiro” (trabalhador das turmas de conserva) nunca ocuparam posições semelhantes, no plano simbólico, àquelas ocupadas pelo vaqueiro, agregado, camponês ou tropeiro.

Outra questão que merece ser mais discutida é a afirmação de Giffoni de que a ferrovia teria exercido “papel importantíssimo na introdução de um ritmo capitalista” entre os Vales do Mucuri e Jequitinhonha³⁵. Novamente, convém matizar. Por si só, a “Baiminas”, a despeito de necessitar de alguns suprimentos produzidos localmente (principalmente madeira), não parece ter sido capaz de gerar efeitos multiplicadores expressivos sobre a economia regional, de modo a alargar os circuitos de transações a dinheiro. Cerca de dois mil ferroviários (por volta de 1964), dispersos ao longo de 578 km de linha, inseridos numa região cuja população era superior a quatrocentos mil habitantes, não poderiam fazer tanta diferença assim. Hipótese que se torna mais plausível se se observa que boa parte do quadro de funcionários da EFBM sempre foi composta por trabalhadores “provisórios”, homens não-qualificados, submetidos a alta rotatividade e péssimas remunerações. Também deve ser considerado o fato, amplamente mencionado nos depoimentos e documentos da direção da empresa, de que os investimentos na ferrovia sempre foram ínfimos³⁶. Ora, como a variável-chave para a dinâmica do crescimento e mudança estrutural capitalista é o investimento, isto significou séria restrição à capacidade da Bahia-Minas de gerar efeitos de encadeamento na sua atividade principal, bem como de entrar diretamente na produção de bens agropecuários e da indústria extrativa³⁷.

Por outro lado, a Bahia-Minas não alterou as relações sociais e de trabalho no mundo rural que a envolvia – e a região era, eminentemente, rural, tradicional! Não seria razoável esperar que, sozinha, a EFBM operasse mudança tão prodigiosa. A própria ferrovia empregou mão de obra sem contratos formais de trabalho, cuja remuneração se fazia pela entrega de mantimentos (feijão, açúcar, farinha, etc.) ou

³⁵ GIFFONI, *Trilhos arrancados...*, p. 20-21.

³⁶ Algumas evidências indiretas sinalizam o baixo investimento na ferrovia. Nas décadas de 1940 e 1950, as composições rodaram com velocidade média de 20 km/h, tracionadas somente por locomotivas a vapor. Enquanto outras ferrovias receberam máquinas diesel-elétricas já no fim dos anos 1940, a EFBM recebeu 4 locomotivas deste tipo apenas na década de 1960. Nessa época, os atrasos dos trens da Bahia-Minas passaram a girar em torno de 5 a 6 horas, em função da precariedade da via permanente.

³⁷ De um ponto de vista estruturalista, a contribuição de empresas que lidam com recursos naturais para o desenvolvimento econômico depende do transbordamento tecnológico e reinvestimento que elas promovem na região onde operam. Ver: FURTADO, Celso. *A economia latino-americana: formação histórica e problemas contemporâneos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

vales em papel, os denominados *boros*, que podiam ser “descontados” em armazéns específicos. Os *boros* responderam, em vários períodos, pelo pagamento de parte dos salários dos trabalhadores das oficinas e dos depósitos da Bahia-Minas³⁸. A ferrovia atraiu feitores, mestres-de-linha, agentes e chefes de estação, muitos dos quais oriundos de centros ferroviários mais desenvolvidos (Rio de Janeiro e São João Del Rei), com expedientes estranhos à pura lógica da empresa capitalista: além dos salários, estes funcionários receberam vantagens como a concessão de pequenos lotes de terra, os quais poderiam ser cultivados e ter os excedentes transportados a custo muito baixo pelas composições³⁹. Por conseguinte, eles se tornaram, simultaneamente, assalariados e pequenos sitiantes, adquirindo certa independência em relação à empresa e ao mercado.

Ademais, a ferrovia favoreceu outras situações estranhas ao *ethos* capitalista, na medida em que, frequentemente, afastou-se de condutas pautadas pela racionalidade, impessoalidade burocrática e valorização do mérito. Os depoimentos falam sobre a constante distribuição de privilégios aos funcionários graduados, o “tratamento de escravo” dispensado pelos chefes e diretores aos trabalhadores da via permanente e do movimento, a presença de favorecimentos e de perseguições envolvendo funcionários de todos os setores da empresa⁴⁰.

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

O estigma de ferrovia deficitária, corrupta e ineficiente

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

A Bahia-Minas acabou por um problema que ninguém sabe. Dizem que foi por um determinado deputado que anunciou que a renda dela não dava para pagar

³⁸ Conforme depoimento de Paulo Salvátara.

³⁹ Depoimento de Bernardo Alves Cajazeira, mais de 60 anos de idade, morador de São João do Meriti, cujo pai foi feitor na EFBM. Depoimento colhido pelo autor. São João do Meriti – RJ, 06 jul. 2009.

⁴⁰ Episódios deste tipo foram lembrados por Antônio Geraldo de Souza Campos, Alcino Rocha Pinto (79 anos, telegrafista, morador de Sucanga), Paulo Salvátara e Oronides Sarnei de Oliveira. O próprio Giffoni (2006) recolheu diversos depoimentos que aludem a estes fatos.

os funcionários. A renda era pouca. Quando a gente desconfiou, anunciaram que a Bahia-Minas ia ser extinta.⁴¹

*Faltou na Bahia-Minas administração competente e honesta. A corrupção, os desmandos e a politicagem dos chefes levaram a ferrovia a dar prejuízo. Foi assim desde o início da construção. Senão, como compreender que a Bahia-Minas demorou tanto tempo para ficar pronta? Os políticos da região também atrapalharam bastante.*⁴²

*O fim da Bahia-Minas tem razão política. O governo queria investir nas rodovias. Mas também pesou muito o fato de que a ferrovia tinha muitos problemas, corrupção. A Bahia-Minas virou um cabide de empregos desde os anos 1950. A oficina de Ladainha, que funcionava bem com 130, 150 pessoas, chegou a ter quase 500 funcionários em 1962-1963. Tudo por causa das nomeações de apadrinhados do deputado Tristão da Cunha.*⁴³

Na verdade, o estigma da gestão ineficiente foi apostado à Bahia-Minas já no fim do século XIX, graças ao próprio governo mineiro. É o que se vê na Mensagem de Silviano Brandão ao Congresso estadual no ano de 1899:

*Impressionado com o déficit da linha, que, situada na zona do extremo norte, dificulta imensamente a fiscalização do governo, mandei proceder a um inquérito que orientasse as minhas decisões no sentido de eliminar essa fonte de desequilíbrio orçamentário. A consequência foi uma primeira diminuição no quadro do pessoal, na importância anual de 362:320\$168. Uma vez paga e dispensada essa grande massa de operários inúteis, está resolvida uma segunda redução das folhas no valor seguro de 80:000\$000. (...) O desaparecimento do déficit é, pois, questão de pouco tempo. Nestas condições, conhecidos os inconvenientes da direção oficial, mormente a tão longa distância da sede do governo, é fácil concluir que se a linha fosse administrada comercialmente por uma empresa particular, ela produziria uma renda compensadora do capital empregado.*⁴⁴

O governo mineiro voltou à carga com o mesmo discurso na Mensagem de

⁴¹ Depoimento de Oronides Sarnei de Oliveira.

⁴² Depoimento de Antônio Geraldo de Souza Campos.

⁴³ Depoimento de Paulo Salvátara.

⁴⁴ *Mensagem dirigida pelo Presidente do Estado, Dr. Francisco Silviano de Almeida Brandão, ao Congresso Mineiro em sua 1ª sessão ordinária da 3ª legislatura no ano de 1899.* Cidade de Minas: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1899, p. 40-41.

1904. Nela, o Presidente do Estado Francisco Salles referia-se ao descalabro que tomara conta da Bahia-Minas: abandono do material fixo e rodante, indisciplina dos empregados, grande atraso dos pagamentos de pessoal e fornecedores, déficits a partir de 1897. Por isso, Francisco Salles promoveu o arrendamento da ferrovia à iniciativa privada, justificando-se nos seguintes termos: “a anulação completa destes [déficits] e a segurança de melhor situação econômica para essa estrada, acreditou o Governo poder obter por meio de administração particular”⁴⁵. Nas décadas seguintes, numerosas vezes autoridades governamentais insistiram nesta tecla: a gestão calamitosa da EFBM e os prejuízos econômicos decorrentes.

Não é intenção deste trabalho analisar detalhadamente a vida financeira da Bahia-Minas. Todavia, uns poucos números são suficientes para colocar em xeque a afirmação peremptória de que a ferrovia teria sido recorrentemente deficitária. Esta não foi a situação da empresa nos anos 1910 e 1920, período no qual ela obteve saldos expressivos, principalmente entre 1924 e 1927. Nas duas décadas seguintes, a Bahia-Minas alternou anos de pequenos saldos com outros de pequenos déficits. A tabela abaixo traz cifras relativas ao movimento financeiro da Bahia-Minas:

TABELA 3
MOVIMENTO FINANCEIRO DA EFBM –DÉCADAS DE 1910 E 1920

ANO	RECEITA	DESPESA	SALDO
1911	648:046\$582	476:678\$067	171:368\$015
1912	923:083\$184	830:231\$855	92:851\$329
1913	893:779\$140	778:570\$626	115:208\$514
1914	753:007\$984	669:522\$401	83:485\$583
1915	639:633\$396	595:733\$781	44:099\$615
1916	625:609\$735	710:248\$031	-84:638\$296
1917	649:703\$831	697:539\$118	-50:835\$287
1920	866:419\$600	-	-
1921	1.470:992\$469	1.295:625\$335	175:367\$265
1922	1.480:498\$653	1.316:157\$496	164:341\$157
1923	1.450:050\$125	1.328:117\$549	121:932\$576
1924	2.301:358\$071	1.649:495\$116	651:862\$955
1926	2.643:891\$588	3.435:722\$734	-791:831\$146
1927	3.540:572\$529	3.504:546\$022	-36:026\$507
1936	3.660:529\$400	2.914:993\$900	745:535\$500
1937	2.984:649\$990	2.999:995\$800	-15:345\$810

Fontes: Documentos diversos.⁴⁶

⁴⁵ Mensagem dirigida pelo Presidente do Estado, Dr. Francisco Antônio de Salles, ao Congresso Mineiro em sua 2ª sessão ordinária da 4ª legislatura no ano de 1904. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1904, p. 47.

⁴⁶ Para os anos 1911-1914, Mensagem do Presidente do Estado, Dr. Delfim Moreira da Costa Ribeiro, ao Congresso Mineiro em sua 2ª sessão ordinária da 7ª legislatura no ano de 1916. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1916, p. 116. Para o ano de 1916, Mensagem de 1917, p. 84. Para os anos 1915,

As informações fornecem indícios de que a situação financeira da EFBM não era diferente de outras companhias ferroviárias brasileiras. Há que se ressaltar, ainda, que a maioria dos anos deficitários corresponde a períodos de extensão da via permanente, que implicaram em obras vultosas, especialmente no trecho entre Ladainha-Novo Cruzeiro-Eng. Schnoor.

Todavia, os resultados financeiros da Bahia-Minas sofreram deterioração no decorrer do pós-1945. As dificuldades da economia regional, especialmente da cafeicultura e da indústria madeireira, certamente contribuíram para isso. A crônica falta de investimentos na via permanente e no material rodante da ferrovia catalisou o processo de perda de cargas decorrente da inauguração da rodovia Rio-Bahia, cuja construção teve início em 1948. Essa situação nova é anunciada no Relatório do Coronel Adalberto Pompílio, diretor da ferrovia em 1949. Ele escreveu que os caminhões, sem tarifas, ofereciam melhores preços e rapidez, de maneira que ganharam preferência do comércio e dos produtores do Mucuri. A *Revista Ferroviária* também noticiou o problema:

*Apesar do recente aumento nas tarifas ferroviárias, agravadas em cerca de 40% em média, a receita da estrada [Bahia-Minas] vem diminuindo sensivelmente, e será impressionante declarar que seu transporte está reduzido ao de exportação de madeiras, que é bastante volumoso e o de importação de sal, cimento e outros artigos que não interessam ao transporte rodoviário. Assim sendo, urgem providências na salvaguarda deste patrimônio nacional.*⁴⁷

Gradualmente, a Bahia-Minas ficou sem o que transportar. Todavia, essa falta de cargas tem mais a ver com os efeitos das políticas de desenvolvimento adotadas pela União e por Minas Gerais do que com supostos atavismos econômicos regionais e malfeitos da “Baiminas”. No âmbito estadual, os Vales do Jequitinhonha e Mucuri e o Norte de Minas foram abandonados à própria sorte pelos planos de desenvolvimento econômico, formulados e executados no pós-1930⁴⁸. Estes planos concentraram investimentos públicos e privados no eixo Rio – São Paulo e, no caso de Minas Gerais, na Região Metalúrgica. O Jequitinhonha, o Mucuri e o Norte de Minas foram mantidos na condição de áreas fornecedoras de mão-de-obra barata para os grandes centros industriais do Sudeste, imersas em atividades mineradoras e agropecuárias tradicionais, de baixa escala e produtividade. O que significa que não haveria cargas para a Bahia-Minas e para o porto de Caravelas, mesmo que fossem completadas as extensões para Serro, Diamantina, Minas Novas, Monte Azul e Montes Claros. Aliás, diga-se de passagem, a Estrada de Ferro Vitória-Minas foi, inicialmente, tão precária e deficitária quanto a Bahia-Minas dos anos 1950. A

1917, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1926, 1927, 1936 e 1937, Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas.

⁴⁷ *Revista Ferroviária. Suplemento Estradas de Ferro do Brasil*, Rio de Janeiro, 1949, p. 66. Biblioteca da RFFSA/BH.

⁴⁸ DULCI, Otavio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

decisão irredutível do governo mineiro de conferir-lhe o monopólio de transporte do minério de ferro extraído em Itabira permitiu que ela se tornasse empresa lucrativa e de boa técnica⁴⁹.

No plano nacional, as diretrizes da política de transporte experimentaram alteração substantiva, cuja compreensão possibilita colocar sob perspectiva adequada os argumentos das autoridades para justificar a desativação da “Baiminas” com base na necessidade de “eliminação dos ramais deficitários”. A emergência do “rodoviarismo” é o elemento que joga por terra as explicações reducionistas para a extinção de linhas ferroviárias, baseadas seja no argumento da viabilidade técnica e econômica, seja no combate às irregularidades administrativas e corrupção. Até os anos 1930, predominava, entre as elites e autoridades brasileiras, o discurso de que as ferrovias seriam prioritárias no desenvolvimento nacional, necessárias tanto para o processo de ampliação de fronteira quanto para assegurar a presença do Estado no interior⁵⁰. Por isso, as ferrovias deveriam manter tarifas baixas (o que reduzia a lucratividade potencial das empresas) e haveria necessidade de ferrovias públicas, principalmente nas áreas do território mais atrasadas ou recém-povoadas. A ferrovia era concebida como “um elo central para o progresso econômico, a segurança nacional e a integração territorial”⁵¹. A ferrovia seria mais do que simples empresa regida pela lógica do lucro.

Por isso, os governos (federal e estadual) elaboraram diversos planos de expansão das estradas de ferro. Todavia, por causa da vigência do ideário liberal, esses mesmos governos buscaram reduzir custos de operação das ferrovias sob controle estatal. Ambiguidade que implicou, na prática, restrições de investimentos na malha ferroviária.

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

*As estradas de ferro de penetração são os primeiros pioneiros da civilização, mas a sua ação é lenta ou incompleta, se ela não se continuar pelas estradas de rodagem. A estrada de ferro não é mais hoje o único meio rápido de comunicação e não corresponde a todas as necessidades [...], precisa da colaboração rodoviária. Para isto devemos fazer estradas de rodagem interligando as estradas de ferro.*⁵²

⁴⁹ COELHO, Eduardo José de Jesus & SETTI, João Bosco. *A Estrada de ferro Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2000.

⁵⁰ LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

⁵¹ TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987, p. 149.

⁵² OLIVEIRA, Maria Chambarelli de. *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986, p. 75.

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

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

Portanto, parece ter mais razão o ferroviário que pensa ser a extinção da Bahia-Minas questão muito mais política do que contábil-financeira, uma vez que a opção da União pelas rodovias, a continuidade dos problemas técnicos e administrativos da Bahia-Minas, a marginalização do Médio Jequitinhonha e do Mucuri nos planos de desenvolvimento criaram o cenário para a desativação da antiga ferrovia, ao longo do pós-guerra. A chegada dos militares ao poder, com o Golpe de 64, removeu obstáculos políticos que poderiam adiar, ou mesmo impedir, a decisão de extinguir a Bahia-Minas. Cumpriu-se, com ordens do General Castelo Branco, a desativação da “deficitária e ineficiente” EFBM, tal como havia recomendado a CMBEU, em 1951.

Na perspectiva histórica, pode-se pensar que o fim da EFBM foi mais uma derrota sofrida por Teófilo Otoni, Joaquim Felício dos Santos e outros republicanos do Serro e Diamantina, que, em meados do século XIX, sentiram a necessidade de enfrentar os problemas sociais, de promover transformações que recolocassem “a pirâmide social em equilíbrio estável, apoiando-se sobre a base e não sobre o vértice”.⁵³ Políticos-empresários que fundaram companhias industriais, de comércio e navegação no “Norte mineiro” almejando a desconcentração da riqueza, a democratização das instituições, o encorajamento do exercício da liberdade individual, o apoio ao ensino e à ciência e pensaram na articulação de iniciativas no campo da produção e do transporte, insistindo no desenvolvimento de ferrovias, portos e empresas de navegação⁵⁴.

É claro que a extinção da EFBM provocou impactos negativos sobre as cidades e povoados na margem da linha. Muitos trabalhadores foram transferidos para Belo Horizonte, Lavras e Divinópolis. Outros preferiram não abandonar suas

⁵³ *O Jequitinhonha*, 29 nov. 1869, “Editorial”. Biblioteca Antônio Torres. IPHAN, Diamantina – MG.

⁵⁴ MARTINS, Marcos Lobato. “Joaquim Felício dos Santos e a modernização republicana”. In: LOPES, Marcos Antônio (org.). *Grandes nomes da história intelectual*. São Paulo: Contexto, 2003, p. 465-480.

terras, familiares e amigos – deixaram o emprego. Os que tinham tempo suficiente para aposentar, aposentaram-se e permaneceram nas localidades onde viviam. A cidade de Teófilo Otoni perdeu massa salarial e negócios ligados ao suprimento da ferrovia. Mais do que isso, a cidade, atônita, acompanhou a destruição de símbolos do “progresso” e da “força política” que contribuíram para fazer de Teófilo Otoni polo regional. Em Ladainha, mais da metade da população foi deslocada, o que provocou muitos anos de dramática acomodação na economia local. Povoados menores, antes movimentados pela estrada de ferro, pararam no tempo ou encolheram. Foi o caso de Mayrink, conforme depoimento de Miguel Francisco do Amaral:

Eu vim de Jequitinhonha para Serra dos Aimorés nos anos 1950, trabalhar com madeira e gado. Moro aqui há quase quarenta anos. Eu viajei pela Bahia-Minas algumas vezes, antes dela ser desativada. Mayrink era bem movimentada, tudo por causa da ferrovia e das serrarias. Mas quando a Bahia-Minas acabou bruscamente, o povoado entrou em regressão. Mayrink sequer conseguiu virar distrito de Carlos Chagas. O lugar esvaziou. Perdeu população e o dinheiro que corria por causa da estrada de ferro⁵⁵

Mas a tibieza da reação política regional à extinção da Bahia-Minas demonstra que ela já não possuía importância no âmbito da economia do Mucuri. Nem os políticos nem a sociedade regional se mobilizaram para tentar impedir o desmanche da ferrovia, algo de que os ex-ferroviários se lembram com ressentimento. A questão, porém, era que a ferrovia estava, na prática, limitada ao transporte de madeira, cada vez mais rara na região.

Considerações finais

Quando foi idealizada pela primeira vez por Teófilo Otoni, em meados do século XIX, a ferrovia que ligaria o vasto sertão mineiro ao porto de mar baiano respondia a desejo ambicioso. As elites de Serro e Diamantina almejavam engrandecer o “Norte de Minas”, promover a expansão/ diversificação da economia regional e modernizar os padrões da vida social, especialmente nos núcleos urbanos. Nas décadas seguintes, o Governo mineiro também aderiu à ideia de que o desenvolvimento do Mucuri dependeria da ferrovia, considerada vetor privilegiado de introdução de métodos modernos de aproveitamento econômico das riquezas regionais.

Todavia, a Estrada de Ferro Bahia-Minas, inicialmente construída sob a liderança do engenheiro Miguel de Teive e Argolo, apresentou-se como realização amesquinhada, turbulenta e precária deste sonho de desenvolvimento do “Norte”.

⁵⁵ Depoimento de Miguel Francisco do Amaral, 70 anos de idade, comerciante, ex-funcionário municipal e ex-vereador de Carlos Chagas. Depoimento colhido pelo autor. Carlos Chagas – MG, 09 jun. 2009.

Sua operação, marcada por dificuldades técnicas e administrativas, foi prejudicada pela falta de iniciativas (públicas e privadas) de dinamização da economia regional e pela própria falta de investimentos na (e da) companhia. Isolada numa área de fronteira, a ferrovia não foi alimentada por estradas de rodagem, colônias agrícolas e agroindústrias.

Por esses motivos, a “Baiminas” terminou aprisionada dentro do limitado escopo que, de fato, lhe dera origem: lucrar com a exploração das reservas de madeira de lei do nordeste mineiro e do sul baiano. Portanto, é forçoso reconhecer que a Bahia-Minas, a partir dos anos 1940, acabou virando “inutensílio”, traste sem préstimo, para o desenvolvimento da economia do Mucuri. Quando sobreveio sua crise final nos anos 1960, a EFBM frustrou inteiramente as altas expectativas associadas ao seu papel regional, forjadas na virada do século XIX para o século XX. A culpa não foi só do rodoviarismo ascendente no pós-1945. Também pesou muito, até os anos 1920, a reduzida capacidade do Governo mineiro para planejar e induzir iniciativas de envergadura visando o aproveitamento econômico do Mucuri e Jequitinhonha e, depois, a partir da década de 1930, a opção política desse mesmo Governo de concentrar os esforços de modernização na região central do estado.



RESUMO

Na virada do século XIX para o século XX, o Governo de Minas Gerais esperava que a construção de ferrovias impulsionasse definitivamente o progresso da região do Mucuri. Este trabalho examina a trajetória da Estrada de Ferro Bahia-Minas, tentando avaliar a distância entre as expectativas associadas à EFBM e os efeitos modernizadores efetivamente alcançados por ela na região. As fontes utilizadas são narrativas de memorialistas, documentos oficiais, jornais mineiros e depoimentos de ferroviários e habitantes de cidades do Mucuri.

Palavras Chave: Ferrovia; Minas Gerais; Bacia do Mucuri; Desenvolvimento Regional.

ABSTRACT

In passage of the nineteenth century for twentieth century, the Minas Gerais Government hoped that railways construction boosted the definitive progress of the Mucuri region. This article examines the Bahia-Minas Railway' trajectory, attempting to evaluate the gap between the expectations associates to railroad and yours operational results in relation to regional development process. This article utilizes narratives of memoirists, official documents, regional newspapers and testimonies of railroad men and inhabitants of the Mucuri's cities.

Keywords: Railroad; Minas Gerais; Mucuri Basin; Regional Development.

Artigo recebido em 28 mar. 2015.

Aprovado em 17 abr. 2015.