

ESTRADAS REAIS E ESTRADAS DE FERRO: COTIDIANO E IMAGINÁRIO NOS CAMINHOS DE MINAS ¹

Profa. Ms.Helena Guimarães Campos²
Prefeitura Municipal de Belo Horizonte
helenagcampos@yahoo.com.br

Recebido em: 10 de março de 2007
Aprovado em: 27 de março de 2007

Resumo

Este artigo é parte de um estudo histórico que articula diversos aspectos ligados ao traçado, à construção, à economia, ao trabalho, à vida e ao imaginário dos caminhos coloniais e ferroviários de Minas Gerais. O caráter complementar dos papéis e funções desses caminhos, ao longo do tempo, reforça a associação que se busca no conjunto do trabalho: a aproximação entre o Projeto Estrada Real da Federação das Indústrias de Minas Gerais – FIEMG e a história das ferrovias mineiras. A título de esclarecimento, as estradas coloniais aqui referidas são as reais, ou seja, aquelas públicas e oficiais, cujo tráfego era tributado pela Coroa Portuguesa. Neste texto são abordadas relações dos caminhos e de seus agentes – tropeiros e ferroviários, principalmente - com a urbanização, os topônimos e diversos aspectos da vida social mineira: comércio, educação, comunicação, relações amorosas, criminalidade, redes de solidariedade e outros.

Palavras-chave: Minas Gerais; ferrovias; estradas reais; tropeiros; ferroviários.

Abstract

This article is part of a historical study that articulates several aspects tied to tracing, to the construction, to the economy, to work, to life and to the imaginary of the colonial and railroad ways of Minas Gerais. The papers and functions complementary character of these ways, along time, reinforces the association that if search in work set: the approach between Industries Federation Real Project Highway of Minas Gerais – FIEMG and the mining railroads history. In the quality of clearing, the colonial here referred highways are the reals, or be, that's public and official, whose traffic was taxed by the Portuguese Crown. In this text are boarded ways

¹ . Este artigo integra um estudo que associa as ferrovias mineiras com o Projeto Estrada Real da FIEMG. Em outra parte dele é comparado o traçado do Projeto Estrada Real com o das estradas de ferro, permitindo concluir que mais da metade dos municípios incluídos no roteiro da Estrada Real era ou é servida por ferrovia(s).

² . Graduada em História (UNI-BH), especialista em História da América Latina (PUC-MG) e mestre em Ciências Sociais (PUC-MG).

realations and of your agents – “tropeiros” (drivers of pack animals) and railroader, mostly – with the urbanization “topônimos” (own designation or name of locality) and mining social life several aspects: commerce, education, communication, loving relations, criminality, solidarity chains and others.

Keywords: Minas Gerais; railroads; real highways; drivers of pack animals (tropeiros); railroader.

Cotidiano e imaginário nos Caminhos de Minas³

Tanto as estradas reais quanto as de ferro desempenharam um marcante papel colonizador. Ao longo de ambas surgiram numerosos núcleos de povoamento. As estradas reais eram, praticamente, a confirmação das rotas bandeirantes que exploraram e semearam a ocupação do território mineiro pelos colonizadores. Ao longo dessas estradas, pousos de tropeiros, ranchos, vendas, estalagens, hospedarias e registros deram origem a arraiais e povoados que se desenvolveram e mais tarde alcançaram o *status* de vilas e de cidades.

A ferrovia brasileira, em seus primórdios, tinha na colonização e no povoamento, missões confessas, segundo Max Vasconcellos, autor de obra de referência sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil:

Linha de ferro não é linha da Light, que só se constrói onde há ruas, casas e ... passageiros que paguem à dita cuja Light. Linha de ferro, no Brasil é condição precípua para a entrada da civilização no riquíssimo e vasto território sertanejo, habitado por esparsos núcleos de população inculta, mas que ansiosa e acolhedoramente esperam ouvir o silvo da locomotiva, signal certo e infallível da aproximação do progresso. (VASCONCELLOS, 1928: 10).

De fato, com as ferrovias, sempre construídas por trechos, locais antes ermos, que haviam sediado a residência de turmas de operários, vieram a se tornar sólidos núcleos urbanos. Era evidente a tendência da ferrovia de orientar a ocupação do entorno, constatando-se o fato de que "*os telhados das estações são quase sempre mais velhos que os telhados vizinhos*" (BENÉVOLO, 1953: 402-A). Minduri e São Sebastião

³. Esse estudo foi inspirado na obra de BENÉVOLO (1953) que trata de diversos aspectos da história da ferrovia brasileira. Muitas das associações apresentadas ao longo do texto foram estabelecidas e/ou aprofundadas a partir de elementos trabalhados por esse autor.

do Rio Verde, ambas servidas pela Rede Mineira de Viação, são exemplos de cidades mineiras que surgiram a partir da estação ferroviária.

Mesmo atravessando grandes espaços desabitados, as estradas coloniais e as ferrovias buscaram, necessariamente, atender aos centros urbanos já existentes, geradores de fluxos de transporte. Os tropeiros estabeleciam suas rotas de maneira a servir regularmente a um grande número de localidades, em regiões distintas, intercambiando produtos entre elas. No caso das estradas de ferro, como a construção e todas as atividades necessárias à operação dos transportes eram custeadas pela empresa ferroviária, a viabilidade econômica deveria, naturalmente, ser buscada nos povoamentos com tradição na produção. Assim é que muitas ferrovias iniciavam-se ou passavam em áreas já povoadas desde os tempos coloniais. Na maioria delas as estradas de ferro se limitaram a tangenciar seus subúrbios, ficando um pouco afastadas dos centros urbanos de ocupação inicial. Este é o caso de Sabará, Ouro Preto, São João del Rei, Tiradentes, Itabirito, Santa Bárbara, Caeté, Diamantina e muitas outras cidades surgidas de núcleos mineradores coloniais. Nestes casos, a ocupação do entorno da estação e demais equipamentos ferroviários dava origem a uma nova dinâmica urbana, geralmente com a criação de estabelecimentos comerciais e moradias populares, enquanto os negócios e as famílias tradicionais permaneciam nas áreas antigas.

No meio ferroviário é conhecida a expressão "ponta de trilho" que indica o ponto extremo da linha férrea. Acontecia da última estação da linha ou ramal situar-se em um povoado sem expressão que, com a chegada da estrada de ferro se tornava referência como entreposto comercial. Expandindo-se com a fervilhante atividade econômica gerada pelos trilhos, o local progredia e se transformava em um pólo canalizador das riquezas de extensa região. Muitas pontas de trilho chegaram a superar vilas e cidades

antigas de sua região. Casos célebres de pontas de trilho, em Minas, são Teófilo Otoni, antiga Filadélfia, que durante anos foi a estação terminal da Estrada de Ferro Vitória-Minas, e Araguari, fim de linha da Companhia Mogiana, que quinze anos depois se tornou ponto inicial da Estrada de Ferro Goiás. Pirapora, apesar de ter sua história inicial ligada ao caminho colonial da Bahia, como ponta de trilho da primitiva linha tronco da Central do Brasil, encontrou prosperidade na integração intermodal da ferrovia com a navegação fluvial no Rio São Francisco, que até a década de 1970 foi bastante expressiva.

Buscar a relação entre os caminhos mineiros e os processos de ocupação do território e de urbanização não é tarefa difícil. O historiador João Camilo de Oliveira Torres já apontava que Minas sempre fora uma província, pois a oposição cidade/campo a diferenciava das demais regiões, tradicionalmente rurais, ainda no período das capitânicas (TORRES, IV: 1129).

De fato, não somente muitos núcleos urbanos devem sua existência aos caminhos terrestres, pois foram esses os eixos principais do processo de urbanização das Minas, como a origem de muitos topônimos deve ser neles buscada. Os caminhos coloniais imortalizaram muitos dos antigos pioneiros do povoamento do território e, posteriormente, importantes sesmeiros. Como exemplos, *Simão Pereira*, *Matias Barbosa* e *João Gomes* ao longo do Caminho Novo e, no multifacetado Caminho da Bahia, *Fidalgo* e *Matias Cardoso*, que lembram figuras históricas. *Fidalgo*, próxima a Pedro Leopoldo, antiga Sumidouro, fundada pela bandeira de Fernão Dias Paes, guarda a memória do local onde foi assassinado D. Rodrigo Castelo Branco pelo bandeirante que viria a se tornar intendente das Minas do Rio das Velhas, Borba Gato (BARBOSA,

1995: 133). Já *Matias Cardoso*, apesar de não ter sido fundado pelo bandeirante, presta reconhecimento à sua memória (BARBOSA, 1995: 200).

Igualmente, as ferrovias renderam homenagens a importantes ferroviários. Em Minas, engenheiros das diversas estradas de ferro determinaram a escolha de nomes de várias localidades, como ilustra o caso da Central do Brasil: *Cristiano Benedito Otoni*, *Miguel Noel Nascentes Burnier*, *José Ewbank da Câmara*, *Vascon Lassance*, *Pedro Leopoldo da Silveira*, *Honório Bicalho Hungria*, *João do Nascimento Navarro (Engenheiro Navarro)*, *Manuel Pires de Carvalho e Albuquerque*, *Caetano Lopes Júnior*, *João da Cunha Beltrão*, *Gustavo Adolfo da Silveira*, *Coronel Vespasiano Gonçalves de Albuquerque*, *Manuel Francisco Correia Júnior (Engenheiro Correia)*, *Francisco Sarzedo*, *Alfredo de Barros Vasconcelos*, dentre outros. Homenagem também prestou a ferrovia a seus benfeitores, atribuindo-lhes nome a estações, como é caso de *Paiva*, no Ramal de Mercês da antiga EFCB, que deve seu nome ao fazendeiro João Ferreira de Paiva que doou terras para a implantação da estrada.

Também particularidades das vias viriam a influenciar os topônimos. Nos tempos coloniais, conforme a largura das vias, os locais recebiam nome, como é o caso de *Passa Quatro*. Já as condições dos locais encontrados nas viagens também faziam fama, como é o caso de *Pouso Alto*, no Caminho Velho, desmembrado de Baependi e de *Pouso Alegre*, antigo Pouso do Mandu, local onde se instalou um registro para cobrança de impostos sobre produtos em trânsito. Na fase imperial, o bairro de *Cascadura*, no Rio de Janeiro, foi assim batizado graças às dificuldades encontradas para o trabalho das picaretas na construção dos primeiros quilômetros da Dom Pedro II, depois Central do Brasil. Antigas fazendas ao longo da linha também acabavam por dar nome às estações,

como é o caso de *Santo Hipólito*, no Ramal de Diamantina da EFCB, que também batizou o povoado que se formou ao redor da estação.

Muitas são as aproximações possíveis de se estabelecer entre as grandes vias de circulação e de comunicação do território, ao longo dos séculos coloniais, imperial e republicanos. Uma história em muitos sentidos linear, mas também reveladora de uma circularidade na qual se vê a recorrência de muitos fenômenos políticos, econômicos, sociais e culturais. Contudo, as estradas reais e as de ferro, com suas tropas e trens, apresentaram diferenças importantes que refletiram as mudanças tecnológicas, sociais e culturais operadas ao longo do tempo. E uma dessas mudanças refere-se à própria percepção do tempo como meio em que os acontecimentos se desenrolam numa sucessão constante.

De maneira geral, pensar o transporte implica em considerar duas categorias de análise que lhe são essenciais: tempo e espaço. Tem-se uma equação na qual a velocidade resulta como a expressão da relação de ambas. Na era das tropas, as viagens eram demoradas, as distâncias eram vencidas lentamente, se viajava poucos quilômetros por dia. Pode-se considerar que havia uma supremacia do espaço sobre o tempo. O mesmo tempo que subjugava os seres vivos que formavam as tropas - animais e seres humanos - determinando-lhes tanto a existência quanto as atividades, era vencido pelo espaço que impunha limites à natureza desses seres. Viajava-se do amanhecer até, quando muito, o meio da tarde, pois era imprescindível contar com a luz do dia para a escolha do local do acampamento e para a organização do necessário à alimentação e repouso de animais e pessoas.

Com a ferrovia inaugura-se uma modalidade de deslocamento na qual o espaço é continuamente vencido pelo tempo. A máquina, ignorando os limites biológicos, trafega

com velocidade superior a qualquer outro meio de transporte até então, alargando a dimensão do tempo que não só engole as distâncias, como rompe as fronteiras da escuridão. Trens trafegavam durante as 24 horas do dia. E havia aqueles cuja circulação se fazia prioritariamente à noite, como os noturnos de passageiros e muitos cargueiros que assim aproveitavam o período de maior folga na programação de trens, sobrecarregada no período diurno.

Essa transformação que a ferrovia operou sobre a percepção do tempo ficou nítida na rigidez do horário de trens que muito ordenou o cotidiano da população. Antes das estradas de ferro era a luz solar o grande relógio a disciplinar o dia-a-dia das pessoas que organizavam suas atividades de acordo com a hora em que o sol raiava ou baixava, a hora do sol quente, etc. Na era das ferrovias, o tempo fragmentou-se de acordo com a passagem dos trens: eram o "trem das seis", o "noturno", o "expresso", o "cargueiro de tal lugar"... que regiam os fazeres diários.

Todavia, esse horário draconiano que embaçava a atmosfera com a poluição das numerosas locomotivas, era responsável por um "arzinho" de democracia. Se antes o todo-poderoso local afirmava sua autoridade fazendo-se esperar em todos os eventos, pois nada tinha início sem a sua presença, a ferrovia lhe impôs a observância do horário. Lá estava ele, de pé na estação, junto com toda a "sua gente", aguardando a chegada ou a partida do trem que, cumprindo horário, não esperava por ninguém. Verificava-se, na verdade, a substituição da autoridade local pela figura do trem; afinal, era pelo trem, no horário ou atrasado, que todos aguardavam.

Acontecia também de a superioridade e o prestígio do figurão serem ignorados pela autoridade ferroviária local, o agente da estação (nos centros ferroviários mais importantes, o engenheiro residente), muitas vezes, transferido de outra cidade e até

mesmo oriundo de outra província/estado, portanto, alheio às relações de poder locais. O que dizer então dos ferroviários do tráfego - chefe de trem, maquinista, foguista, etc. - gente em constante trânsito que, pela ausência de laços que tal mobilidade implica, nenhuma obediência devia ao chefe local?! E ainda, os integrantes da segurança ferroviária que cuidavam do policiamento assistencial, ostensivo, preventivo e repressivo nas estradas de ferro que tinham total autonomia em relação às forças policiais ordinárias, comumente, “gente” do figurão?

E, se o trem subjuguou algumas tradicionais práticas locais de abuso de autoridade e de prestígio social, provocou mudanças também nos referenciais espaciais que refletiam hierarquias sociais. Na época dos muares, era comum caber ao tropeiro a ida à fazenda do mandatário local para prestar conta dos serviços feitos, para acordar novos transportes, para acertos a título de pagamento ou para outra tarefa, como dar-lhe informações relevantes colhidas ao longo da viagem. Já no reinado das ferrovias, era o todo-poderoso quem se deslocava até a estação para despachar ou receber mercadorias ou uma pessoa querida ou para utilizar-se do telégrafo. Ele até poderia ter influenciado a construção da ferrovia para servir à sua propriedade ou a sua área de influência, mas era como o comum dos mortais que se submetia aos imperativos burocráticos da operação das estradas de ferro.

A dicotomia flexibilidade/rigidez que caracterizou as estradas reais e suas tropas e as ferrovias e seus trens também pode ser percebida nas relações comerciais que lhes eram correlatas. Geralmente o valor dos fretes das tropas era previamente estabelecido pelos prestadores do serviço, mas numa época em que as relações comerciais eram menos monetarizadas, os tropeiros "*... combinavam todos os preços e todos os modos de pagamento: a vista, no destino, no regresso, a prazo, a dinheiro, em permuta de*

aluguel de pasto ou em barganha de animais ou escravos. [...] Tudo era humano, concessivo e adaptável...” (BENÉVOLO, 1953: 518).

Já os rigores de uma empresa ferroviária exigiam que tudo fosse regulamentado. Considerando-se que: a) a empresa atuava em diferentes regiões, com demandas de transporte e com especificidades culturais definidas; b) as mercadorias transportadas eram bastante variadas em função das inovações tecnológicas dos modos de produção e da elevada capacidade de transporte do modal ferroviário; c) o transporte de cargas envolvia diversas operações - recebimento, pesagem, armazenamento, carregamento, baldeação, descarga, etc.; eram necessários critérios práticos e uniformes, determinados pela racionalidade empresarial, para ordenar os trabalhos ferroviários. Para uma sociedade acostumada desde os tempos coloniais a ter seus negócios a crédito - muitas vezes convivendo com as desagradáveis conseqüências das dívidas, como calotes, juros, processos judiciais, penhora de bens – “a ferrovia foi o fim do fiado”. Tudo era registrado em notas de expedição e os fretes eram pagos nos locais de procedência ou de destino e, somente mediante o pagamento se permitia a retirada das mercadorias.

Mesmo no mundo colonial iletrado, havia tropeiros que passavam recibo dos serviços contratados, em duas vias até. Sendo agentes comerciais acostumados ao trato com diversificadas cargas, grandes valores e com muitas pessoas e locais diferentes, havia tropeiros que mantinham alguma escrita contábil e/ou se precavam usando comprovantes dos acordos firmados, não se fiando exclusivamente na oralidade para a regência de seus contratos. Certamente, assim agindo destacavam-se do universo de analfabetos da época, pois a educação formal nunca fora política metropolitana, dada a aversão da Coroa a colonos letrados, mais propensos às idéias e aos questionamentos.

No caso de Minas Gerais a situação foi mais grave que no resto da colônia, pois o temor do contrabando de ouro e de diamantes foi responsável pela proibição das ordens religiosas secundárias, tradicionalmente ligadas à formação educacional, como foi o caso dos jesuítas. Sendo os conventos e mosteiros territórios inacessíveis à fiscalização da Coroa, cedo foram proibidos. E, sem esses educadores, a população das Minas contava apenas com a incerta e tímida iniciativa das câmaras municipais, às voltas com muitos outros problemas, principalmente os decorrentes da opressiva política fiscal e da desordenada ocupação urbana. Mas para os abastados, solução sempre havia: professores particulares ou educação além-mar.

Situação bem diferente viveu a educação sob os auspícios da ferrovia, que contava com uma política educacional própria e pioneira. As empresas ferroviárias costumavam manter escolas para a formação de seu pessoal técnico, necessário à manutenção e reparo de seu material rodante: locomotivas, carros de passageiros, vagões, automotrizes, carros de linha, troles. Além da Matemática e da Língua Pátria, os jovens estudantes tinham formação no necessário à operação das marias-fumaças e seus vagões e carros com mancais de bronze, se especializando nas áreas de calderaria, funilaria, solda, ajustes e outras. Com a tração diesel-elétrica, a partir dos anos de 1950, a formação voltou-se para as especificidades da nova tecnologia que exigia conhecimentos sobre eletricidade e sobre motor de combustão interna. Geralmente, nas áreas próximas a depósitos ou oficinas, havia uma escola para qualificar os futuros operários ferroviários que usavam equipamentos da própria ferrovia nas aulas. Na Central do Brasil, escolas profissionais fluminenses de renome funcionaram no Rio de Janeiro, em Barra do Pirai e em Três Rios; em Minas, seguindo a linha do centro, em Santos Dumont, Lafaiete, Belo Horizonte, Sete Lagoas, Corinto e Montes Claros. Como

a ferrovia não conseguia absorver toda a mão-de-obra qualificada em suas escolas, as indústrias locais acabavam por se beneficiar com esses largos excedentes de pessoal. Essas escolas profissionalizantes podem ser consideradas pioneiras e modelos para as atualmente mantidas pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI.

Merecem consideração também as influências indiretas da ferrovia na educação das cidades por ela atendidas. Em Sabará, por exemplo, a chegada da EFCB permitiu a instalação da Companhia Siderúrgica Mineira, em 1917, transformada em 1921, em Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira. Em 1945, para dotar a indústria de um operariado qualificado, foi criada uma escola do SENAI no município, que além da formação técnica, ainda lhes dava assistência médica. Por outro lado, a desativação do tráfego ou erradicação de trechos ferroviários - às vezes não só de um ramal, mas de uma ferrovia inteira, como ocorreu com a Estrada de Ferro Bahia-Minas – trouxe impactos cujos desdobramentos podem ser percebidos até em questões que, aos desavisados, passariam despercebidas, como é o caso da vexamosa colocação das cidades do Vale do Jequitinhonha e do Mucuri (em especial, Ladainha) no *ranking* dos maiores índices de analfabetismo de cidades brasileiras.

A racionalidade do empreendimento ferroviário, tão bem expressa no horário a cumprir, nos procedimentos comerciais universais e na formação do operariado qualificado, eventualmente era abalada por algum imprevisto. Como a ferrovia transportava de tudo – líquido ou sólido, vivo ou inanimado, são ou enfermo, inofensivo ou perigoso, frágil, repugnante - ocasionalmente acontecia do regulamento não prever procedimentos para um transporte requerido à empresa. Nesse caso, uma consulta às chefias competentes e as devidas medição e quantificação permitiam o estabelecimento da respectiva tarifa. É esse o contexto do episódio colhido da obra *Ferrovia Pitoresca*:

pequeno anedotário das ferrovias, de José Lara, que evidencia tanto a rigidez dos regulamentos ferroviários, quanto a ocorrência de imprevistos e o espírito gozador dos funcionários. Sem saber como despachar um leitãozinho numa gaiola, um agente de estação da Central do Brasil, do norte de Minas, poeta espirituoso, consultou seu chefe por meio de telegrama urgente:

Chegou, agora, à estação,
trazido por um negrão,
um porco numa gaiola.
Procurei classificá-lo...
chegando até criar calo.
E isso até desconsola.

Como, então, vou despachá-lo,
sem saber como mandá-lo?
Resolva, chefe, este entrave!
Aqui, entre nós, pergunto,
para encerrar o assunto:
Porco em gaiola é uma... ave?

Em outro telegrama, a resposta:

Respondo à sua pergunta,
cuja asneirice me insulta,
pois que atinge a toda classe.
Seria melhor que o Agente
agisse decentemente
e jamais me consultasse...

Gastou telegrama à-toa,
para pedir...- essa é boa!
elementar instrução.
Não sabe, ao menos, cretino,
bem classificar um suíno,
que é seu legítimo irmão?

Mande-o, pois, com abatimento
- setenta e cinco por cento –
Que é o desconto do passe.
Mande seu irmão, ó Agente!
Tivesse ele voz – contente,
Talvez, como ave, cantasse!
(LARA, 1988: 35-36).

A inflexibilidade da organização empresarial da ferrovia que determinava competências e responsabilidades para todos os seus numerosos funcionários não os impedia, contudo, de "dar um jeitinho" sempre que necessário. E essa prática perdurou enquanto o trem circulou atendendo à população, como se percebe pelas considerações de um ferroviário sobre os trens suburbanos da capital mineira, que no fim da década de 1970 passaram a trafegar com carros de aço carbono, em substituição aos de madeira:

No subúrbio podia-se carregar fogão, bicicleta, armário, trouxa de roupa, porco, galinha... tudo se carregava dentro do trem. Embora alguma coisa não pudesse ser transportada, as pessoas faziam vista grossa. Havia uma certa tolerância para esse tipo de transporte que facilitava para as pessoas de menor poder aquisitivo. Nos carros de aço não podia levar estas mercadorias, mas havia uma certa tolerância. Mais no final, levavam muito (Depoimento de José Miguel Ferreira. In: CAMPOS: 2002, 197).

Em outros aspectos distinguem-se também a flexibilidade e a rigidez dos caminhos terrestres mineiros. O traçado dos caminhos coloniais favorecia a flexibilidade. As más condições das vias, repletas de atoleiros e buracos, muitas vezes determinavam a abertura de variantes e desvios improvisados. É sabido que o temor de assaltos também levava os viajantes a buscarem opções de passagem em substituição àqueles trechos em que eram usuais as ocorrências de tais crimes. Todavia, certeza de alternativas de rotas tinha o tráfico ilícito, ligado principalmente, ao tráfico de ouro e de negros, que buscava atalhos para fugir à fiscalização e ao policiamento. Já a ferrovia, claramente preferível em relação a outras modalidades de transporte sob vários pontos de vista - de capacidade, de rapidez, de segurança, etc. - apresenta uma característica que restringe suas possibilidades de exploração: a inflexibilidade, pois ela insere-se de maneira mais rígida e definitiva no espaço. Essa rigidez traz como conseqüências a necessidade da ferrovia ser alimentada por outros meios de transporte - como as tropas de burros que até cerca da metade do século XX cumpriram tal função - e a inexorável

necessidade de transposição de suas vias, uma vez que os espaços que atravessa são sempre seccionados pelos trilhos.

Na seqüência de relações entre os caminhos reais e de ferro, atenta-se para algumas características do modo de ser e de viver afinados com a lógica dos caminhos coloniais e suas tropas e das ferrovias e seus trens. Assim como havia os donos de pousos, ranchos, vendas e hospedarias ao longo dos caminhos reais, havia ferroviários que exerciam funções que exigiam sua fixação em uma só localidade, caso dos que se dedicavam à manutenção da linha, ao controle das estações, ao trabalho em escritórios, oficinas, depósitos, pedreiras, etc. Já os errantes tropeiros, figuras emblemáticas dos caminhos coloniais, assemelhavam-se aos ferroviários do tráfego: maquinistas, auxiliares de maquinistas, foguistas, chefes de trens, camareiros, etc., que venciam muitos quilômetros em seu cotidiano nômade.

Mas, não importa o século, a via ou a tecnologia, o trabalho sempre exigia organização para manter a regularidade do transporte que assim inspirava a confiança necessária à continuidade e ao progresso do negócio. Para assegurar a eficiência do trabalho, uma nítida noção de hierarquia, de respeito ao superior era fundamental. Nas tropas, a autoridade suprema achava-se ao alcance e podia-se recorrer diretamente a ela numa eventualidade; sua intervenção era imediata e sua soberania era incontestável, sendo a máxima instância de apelação. Nas ferrovias havia o regulamento orientado pela racionalidade empresarial que estabelecia procedimentos e normas para tudo e favorecia a impessoalidade das relações de trabalho. Sempre havia uma chefia imediata, mas ela se reportava a outra, que devia contas a outra e, assim, compunha-se uma cadeia de subordinação tão abstrata, quanto anônima.

Nas tropas ou no meio ferroviário, o calor humano ficava por conta da camaradagem construída na lida diária, na convivência marcada pela estreita dependência que se estabelecia entre as diversas atividades exigidas ao bom andamento da tropa ou da ferrovia. Na tropa, tanto aquele que se encarregava de arrumar a carga nos animais, distribuindo o peso da melhor maneira possível, quanto o que tinha a atribuição de organizar e conduzir as bestas do comboio, ou aquele que assumia o encargo de cuidar da alimentação do grupo, ou ainda o outro que cuidava de descarregar e alimentar os animais, todos se sabiam parte de um todo, às vezes até com o *status* afetivo de família, pois juntos passavam longos períodos compartilhando fazeres, saberes, lazer, intimidades, esperanças, sonhos... Juntos cumpriam todos os rituais que marcavam o cotidiano da estrada.

Os ferroviários, apesar do aspecto racional e empresarial que caracterizava o empreendimento ferroviário, também criavam fortes laços afetivos. A obrigação de fazer correr o trem na hora certa a qualquer custo, muitas vezes exigia o impensável dos ferroviários que se desdobravam e se solidarizavam para cumprir as exigências, geralmente, com os poucos recursos humanos e materiais de que dispunham. As vivências, os conhecimentos, as histórias, as lembranças, os segredos, as críticas à administração, as expectativas quanto ao futuro, tudo o que se compartilhava solidificava laços afetivos que forjavam uma identidade comum ao ferroviário. Caso digno de referência era o dos trabalhadores que executavam tarefas de manutenção da via permanente. Eles formavam turmas, geralmente de sete a nove funcionários, que residiam precariamente ao longo da linha, cabendo-lhes a manutenção de uma determinada quilometragem. Não raro, eles viviam em completo isolamento, distantes de qualquer comércio ou convivência social, enfrentando privações como falta de água,

de moradia digna, de assistência médica e subnutrição. Muitos viviam com a família e contavam exclusivamente com a solidariedade do restrito grupo de companheiros para valerem-se em qualquer precisão.

Assim, a solidão também unia. Aproximava tanto os companheiros de jornada e de trabalho, quanto promovia uniões matrimoniais, formais ou não. Pelas estradas coloniais, acorreram às Minas do Ouro gente de toda sorte e quilate em busca de riqueza. O jesuíta italiano André João Antonil (1649-1716) relatava que

Cada ano vem nas frotas quantidade de portugueses e de estrangeiros, para passarem às minas. Das cidades, vilas, recôncavos e sertões do Brasil vão brancos, pardos e pretos, e muitos índios de que os paulistas se servem. A mistura é de toda condição de pessoas: homens e mulheres, moços e velhos, pobres e ricos, nobres e plebeus, seculares, clérigos e religiosos de diversos institutos. (ANTONIL, citado por INÁCIO; DE LUCA, 1993: 124).

Logo nos primeiros tempos, eram muitos milhares de pessoas se ocupando na região das Minas. Dentre os tropeiros, por exemplo, havia muitos portugueses, cristãos-novos e ciganos. Aventureira e predominantemente masculina, essa população era composta, majoritariamente, de solteiros. E, até que a sociedade das Minas se organizasse com a criação de povoados e de vilas e da própria capitania, a presença de mulheres foi bastante reduzida e as uniões eram, comumente, informais.

A mestiçagem foi grande. No início, mulheres brancas eram poucas. Com a progressiva organização da exploração aurífera, a Capitania de Minas Gerais tornou-se a de maior população negra e escrava da colônia, cabendo às mulheres negras e escravas expressiva parcela no crescimento vegetativo da população, pois seus “usos” eram múltiplos, cabendo-lhes todo tipo de “serviço”. Relevante também foi a presença de índias e caboclas, dada a origem mestiça dos paulistas e sua tradição no bandeirantismo de apresamento de indígenas. Assim, pelos caminhos coloniais, foi povoado o território antes pertencente aos indígenas. Índias, caboclas, negras, mulatas, escravas, libertas ou

mulheres livres misturaram-se aos estrangeiros das mais diferentes origens para formar a população da Minas colonial.

É sabido que muitas ferrovias brasileiras - a Recife ao São Francisco, a Dom Pedro II (depois Estrada de Ferro Central do Brasil), a Madeira-Mamoré e outras - importaram mão-de-obra para a sua implantação e operação. Oriundos do estrangeiro ou dos maiores centros urbanos do Brasil, onde haviam concluído seus estudos ou sido recrutados para as diferentes funções exigidas pelos fazeres ferroviários, esses forasteiros que se embrenhavam pelos interiores a serviço das estradas de ferro chegavam desconhecendo a língua ou os “dialetos” locais, além das tradições e costumes. E eram recebidos com estranhamento, curiosidade, irreverência, incompreensão, rejeição, admiração... Em relação aos mais graduados, repetia-se ocorrência já comum desde os tempos coloniais: forasteiros se aventurando em vastas regiões dirigindo empreendimentos agropastoris ou de exploração mineral, à frente de um plantel de escravos e/ou de subalternos, cada qual com sua origem e sua cultura. Uma "torre de Babel" que evidenciava tanto traços marcantes quanto sutilezas culturais e que, em pouco tempo, fermentava e produzia um modo próprio de expressão, sublimado nas uniões matrimoniais formais ou informais.

A presença dos estrangeiros e forasteiros de outras regiões brasileiras na construção das linhas férreas trazia mudanças para o cotidiano das populações do entorno da linha. Quando não estavam em serviço, em busca de diversão, concorriam às cidadezinhas, à procura de suas “belezas”: *Somos solteiros, sem compromisso; ensaiamos os nossos flirts*, relatava o engenheiro Victor Figueira de Freitas, sobre a época da construção do Ramal do “P’r’opéba” (FREITAS, 1953: 21). Todavia, era uma vez franqueado o tráfego dos trens que a estrada de ferro desempenhava com verve seu

papel de cupido, pois então não era só o ferroviário a dedicar-se ao *flirt*, mas toda a população que ia às estações ou viajava de trem. O berço da paquera era o burburinho da estação:

Não existia a televisão. O rádio estava nascendo, ou nem isso. Então terminado o jantar, feita a pintura (depois afrancesada para toilette), a complacência dos pais permitia aquela ida até a estação. Sabiam que era para ver “os homens”. Mas, melhor assim. Homem que passa de trem, quando muito enseja um “flirt” inconseqüente, já que não fica no lugar (**Jornal de Casa**, 1979).

A saída do trem em Martinho Campos – cidade pequena, comum – não é mais como há dez ou mais anos, quando as moças punham vestido novo para verem os passageiros que vinham de Pompeu e Abaeté ou fazer o “bota-fora” de parentes ou namorados que iam a Pitangui, Divinópolis ou mesmo a Pará de Minas e Belo Horizonte (SOARES, 1963).

E os rituais de namoro não se limitavam às estações. Dentro dos trens de passageiros, a demora da viagem favorecia a convivência e a intimidade dos passageiros, sobretudo nos subúrbios, trens “paradores” de pequeno percurso, que tinham uma clientela cativa.

Fonte de Rendas

No trem das onze viaja diariamente
A funcionária chique, “melindrosa”,
De lábios rubros, cara carminosa,
A sorrir e a “flirtar” alegremente.

A língua alheia, de inveja maldosa,
Anda a propalar, cruel e inclemente,
Certa história bastante duvidosa,
Que muito espanta e pasma a toda gente!

- Dizem que ela arranja um “flirt” por dia,
E os pobres “zinhos” seguem-na à porfia
Nos trens fazendo enchente colossal.

Eu, porém, penso merecer louvores,
Aquele que, com sorrisos e amores,
Vem aumentando as rendas da Central.
(SEPÚLVEDA, 1944).

Nas viagens mais longas, muito contribuíram para as relações amorosas da população os carros-dormitórios destinados aos passageiros de primeira classe. Todavia, há registro de que também os menos abastados tenham deles se favorecido:

“Culpada é a Central” – dizem algumas mocinhas sapecas, durante a viagem – que, a preços ínfimos põe carros-dormitórios nos subúrbios. É por isso que aqueles dois namorados vão “de cabine”, gosando (sic.) as delícias do velho subúrbio, nas manhãs frescas, quando o sol medroso, aponta indiscreto, indo beijar as faces da morena, fazendo ciumes (sic.) ao rapazinho que está ao lado (IBIS, 1944: 1).

E o que dizer dos carros de luxo que circulavam em alguns trechos, como os do saudoso Vera Cruz, o noturno que fazia o trajeto entre a capital mineira e o Rio de Janeiro? Muitos foram os casais que tiveram suas noites de núpcias vividas nas cabines do Vera Cruz, assim como muitos foram os encontros furtivos que contaram com a discrição da seleta equipagem do noturno, acostumada com a presença de um elenco de personalidades e suas amantes em sigilosas viagens. Semelhante situação verificava-se no trem de luxo que cobria o trajeto Rio-São Paulo, o Santa Cruz, conhecido como “Trem do Amor”, um *prazer exótico para namorados, um refúgio para amantes de executivos* (LIBERATI, 1984: 13). Mas também as famílias e grupos de amigos eram atraídos pelo requintado ambiente do Vera Cruz que além das cabines, contava com carros dormitório, carros com poltronas-leito e poltronas comuns, um disputado carro-restaurante e outro que era uma enorme sala de estar, onde se podia ler, fumar, jogar, cantar.

Uma conseqüência do grande afluxo de pessoas pelos caminhos coloniais e pelas ferrovias foi o registro de ocorrências criminais. A situação de insegurança vivida na Minas colonial cedo se mostrou explosiva, pois a região recém ocupada e completamente desestruturada do ponto de vista do ordenamento da vida social, ainda tinha o ouro a despertar a cobiça geral. Divergências de interesses surgiram e com elas,

os conflitos sociais. Dentre eles, destacou-se aquele que opôs os primeiros forasteiros e descobridores das minas, os paulistas, aos forasteiros de última hora, por eles chamados de emboabas. Organizados em duas facções, paulistas e emboabas se enfrentaram em uma guerra civil que tumultuou durante alguns anos o cotidiano de vastas regiões, que paulatinamente viriam a ordenar sua vida social sob a regência dos interesses metropolitanos.

Sendo os caminhos reais as vias obrigatórias de circulação para a riqueza produzida nas Minas, neles o banditismo teve lugar de destaque. Nesses caminhos, os assaltantes tanto atentavam contra o erário régio, como contra particulares que se viam privados de seus bens. Bastante conhecido é o caso do “Vira-Saia”, apelido pelo qual ficou conhecido o rico comerciante de Vila Rica, Antônio Francisco Alves, que organizou um sistema de espionagem para fornecer aos salteadores informações sobre o transporte por tropas do ouro da Coroa que partia da capital. Usando a ponta da saia de uma imagem de Nossa Senhora das Almas que ficava num oratório de rua, ele indicava aos comparsas a direção do comboio que transportava o ouro. Assim, apesar das estratégias e cuidados das autoridades metropolitanas, que despachavam simultaneamente várias tropas por caminhos diferentes, aquela que levava o ouro era sempre assaltada. Desse episódio, guarda a memória a EFCB, no trecho do Ramal de Ponte Nova que, em 1888, ligou a capital provinciana à republicana. A descrição de Max Vasconcelos, que na década de 1920, percorreu todas as linhas da Central, deixando minucioso relato, aproxima o caminho real da estrada de ferro: após deixar Burnier, estação da Linha do Centro e entroncamento do Ramal, passava-se pelas estações de Usina e Metalúrgica e, *transposta a garganta do Vira Saia*

(VASCONCELOS, 1928: 364), ia-se à estação de Hargreaves, depois Rodrigo Silva e Tripuhy, antes de se chegar a Ouro Preto.

E havia bandidos que roubavam de bandidos, como o grupo formado por ciganos e mestiços, chefiados por um branco apelidado de “Montanha”. Conhecido como Quadrilha da Mantiqueira por agir na estrada para o Rio de Janeiro, esse grupo atacava contrabandistas de ouro e de diamantes que viajavam disfarçados de mascates e caixeiros-viajantes. Quando essa quadrilha passou a assaltar e matar também indivíduos reconhecidamente “de bem”, com profissão, domicílio e prestígio nas Minas, organizou-se a repressão. Descoberta em 1783, a quadrilha foi perseguida por uma força militar que incluiu o alferes Joaquim José da Silva Xavier, Tiradentes (ALBINO, p. 150-152 e ROMEIRO, 2003: 48-49).

Relatos de relações entre a ferrovia e a criminalidade são comuns em Minas, qualquer que fosse a estrada de ferro a servir às diferentes localidades. Mal iniciado o século XX, a insegurança acompanhava a expansão da malha ferroviária no Estado. Em 1901, a Leopoldina trazia problemas para Carangola que registrava assaltos e arrombamentos praticados por estranhos que desembarcavam na cidade à noite. Em Pouso Alegre, servida pela Sapucaí, em 1910 ocorreram conflitos entre trabalhadores da construção da ferrovia e policiais locais. Em 1911, Diamantina enfrentou revolta de operários encarregados da construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas, linha que seria incorporada à Central, como Ramal de Diamantina. A proximidade da inauguração da Estrada de Ferro Oeste de Minas em Itaúna, levou os moradores a solicitar reforço policial, pedido reiterado após a liberação do tráfego, quando a chegada de prostitutas, ladrões, jogadores e assassinos perturbou o cotidiano da cidade. A presença de tais elementos indesejáveis também foi o motivo alegado para a solicitação, em 1914, de

melhor preparo do contingente policial de São Sebastião do Paraíso, localidade atendida pela Estrada de Ferro São Paulo e Minas. Situado no trajeto da Bahia-Minas, na mesma década, Teófilo Otoni também se viu às voltas com jornaleiros, jogadores profissionais e meretrizes atraídos pelas obras de construção da ferrovia e pela prosperidade decorrente do alto preço do café na região (MOURA, 1983: 82-83).

Em Corinto, importante entroncamento da Central do Brasil, a estação despertava preocupações no engenheiro residente:

Afora o trabalho, a vida em Corinto é a da pasmaceira. Cinema não há e, para distração, o remédio é ir-se à tardinha à gare. A chegada dos trens à estação é espetáculo de maior realce cotidiano e o que empresta mais vida à localidade. Ali se disputam emissários dos três Hotéis, as preferências dos viajantes de desembarcar; ali se ajustam as contas de todos os agravos; ali se exibem os D. Juans e os valentes. Não é demais, portanto, que a Polícia se desdobre em reprimir os excessos e se empenhe no afã louvável de evitá-los... (FREITAS, 1953: 25).

Em sua obra *Perfis e Briguelas* o engenheiro ferroviário transcreve o ofício recebido do Delegado de Polícia de Corinto que apresentava como sugestão para a resolução do problema a cobrança de ingresso de quem quisesse ter acesso à estação:

[...] onde, como é público e notório, tem se desenrolado graves cenas de sangue, em virtude da conglomeração de vagabundos e curiosos nas horas de chegadas e saídas de trens diários. Destarte, vem aquele ambiente se tornando indesejável, senão perigoso, inconveniente a quantos ali vão decentemente aguardar o desembarque de pessoas interessadas ou mesmo para a aquisição de jornais [...] A vantagem de instituição de ingressos constituirá não só uma legítima repressão aos surtos nocivos, funestos, emanados da compacta maça de vagabundos e curiosos; [...] O fechamento da plataforma da estação central de Corinto, é a medida mais eficiente que se pode reputar, então, ao combate de tal influência malévola, pois que está comprovado não serem suficientes os soldados que ali se destacam para vigilância e manutenção da ordem e da disciplina nas horas assinaladas. (FREITAS, 1953: 90-91).

As estradas de ferro e seu patrimônio também sofriam com as ações de criminosos, situação que se agravou consideravelmente com a intensificação dos

processos de urbanização, de exclusão social e de favelização verificados a partir dos anos de 1970. A administração regional da RFFSA em Belo Horizonte, durante as três últimas décadas do século XX, conviveu com crimes de diversos tipos: corte de composições e fechamento de torneiras de ar dos vagões, violação dos vagões, furto de mercadorias transportadas – principalmente, cimento, gusa, sucata, milho, trigo e soja; roubo de fios da rede de comunicações e das linhas de tração elétrica, roubo de sucata ferroviária ao longo das linhas e nos pátios e apedrejamento de trens e de equipamentos ferroviários.

Mas prejuízos também eram computados com os calotes dos passageiros, principalmente nos trens de subúrbio. Como geralmente as estações não eram fechadas e os numerosos pés-de-estribo ou paradas – locais ao longo da linha, com ou sem abrigo, onde era autorizada a parada de trens – não contavam com bilheterias ou roletas, o passageiro embarcava no trem sem comprar o bilhete. Dentro do trem não havia como o chefe do trem fazer a cobrança em todos os carros, ainda mais com o pingente se deslocando de carro em carro para fugir dele.

A corrupção nunca foi prática ignorada no sistema administrativo das Minas Gerais. Parcialmente reconhecida e tolerada pela Coroa, ela garantia aos funcionários uma forma de complemento de seus ganhos. Assim, além da opressão regulada por lei, os moradores da Capitania de Minas Gerais ainda conviviam com os abusos decorrentes das exigências de propina dos funcionários da Coroa. Havia queixas contra funcionários que atuavam nos registros ou postos de arrecadação dos direitos de entrada e de impostos, encarregados de fornecer guias comprobatórias do pagamento devido pelos que transitavam nas estradas reais. Havia denúncias também de autoridades que procediam a distribuição das terras ao longo dos caminhos reais que, contrariando as

leis, concediam sesmarias àqueles que já as possuíam ou cobravam altos valores pelos trabalhos de medição e demarcação das terras. E havia também os insatisfeitos com o processo de distribuição das datas ou áreas destinadas à mineração, pois os candidatos pagavam ao intendente e ao escrivão para inscreverem-se no sorteio. Instaladas as Casas de Fundação, os mineradores alegavam prejuízos com a burocracia corrupta desses estabelecimentos.

No meio ferroviário, denúncias sobre corrupção também eram freqüentes. Cada estação ferroviária mantinha um livro destinado às reclamações do público, no qual era presença certa a cobrança irregular das tarifas, principalmente no interior da composição onde o chefe do trem se responsabilizava pela tarefa. A reprodução de queixas dos passageiros colhidas no *Livro da Estação de Barreiro*, da EFCB, em Belo Horizonte confirma tal fato⁴:

Senhor chefe de estação
Eu me refiro que paguei 2 bonus e não recebe o talão entre tanto vi o chefe destacar o talão e picota
Barreiro 15 de janero de 1965 (EFCB. Folha 8)

Estamos reclamando sobre o motivo de pagar as passagens e não receber a nota da passagem. Meu nome é [...]. Tenho 22 anos, moro na rua [...] Bairro Jardim Industrial, Contagem. BH. Pedimos providência a ser tomada dentro do trem. Pois o que está acontecendo é um roubo entre nós todos.
Barreiro – 15 de junho 1986” (EFCB. Folha 11).

Embarquei na Moeda com destino ao Barreiro e paquei nove cruzados agente esp me deu o bilhete de três cruzados e cinqüenta centavos
15 de julho de 1986 End Rua [...] B. Jardim Industrial” (EFCB. F. 11).

senho chefi estasão
Enpaquein sarsedo não via niquei naestasão para veder passagem sedo que o preso 1800 o chefi dodré cobrou 2700 cada passage agradeço fosteço ateção.
Barreiro 14 9 87. Endereço: [...] Brumadinho. mg.” (EFCB. F. 11, verso).

⁴ As citações transcritas preservam a forma gramatical encontrada na fonte. Foram desconsiderados os dados de identificação dos queixosos, assim como seus endereços completos, preservando-se apenas as informações indicativas do bairro e município de domicílio. A Linha do Paraopeba, na qual situa-se a Estação de Barreiro da EFCB, servia a municípios da Grande BH que contavam com trens de passageiros de diversas categorias: subúrbios, expressos, noturnos, rápidos, mistos e o famoso Vera Cruz. (CAMPOS, 2002; 183).

Transitando pelos caminhos da colônia, ao lado dos comboieiros que transportavam escravos e dos boiadeiros que conduziam o gado bovino, os tropeiros foram os principais agentes do abastecimento das Minas Gerais. Entretanto, se essas três categorias de negociantes tiveram papel preponderante no desenvolvimento e na integração dos territórios que cobriam, coube aos tropeiros maior popularidade junto às comunidades porque, além das mercadorias e pessoas que transportavam, levavam também notícias, jornais e cartas, cumprindo um importante papel cultural de integração através da circulação de informações. Crescentemente substituídos pelas ferrovias a partir da segunda metade do século XIX, os tropeiros continuaram exercendo tais funções, articulando-as com as áreas de abrangência dos trilhos ferroviários que, além do transporte cargueiro e de passageiros, mantinham serviços de telégrafo e de correio.

No Brasil colonial os correios foram instituídos em 1663 e funcionaram precariamente, sobretudo na região de Minas Gerais, onde *para limitar o acesso às informações e manter sigilo sobre medidas administrativas referentes às Minas, a Coroa proibiu, a 26 de abril de 1730, a instalação de um serviço regular de correios por terra que ligasse a Capitania às demais regiões* (ROMEIRO, 2003: 90). Oficialmente, os serviços postais de Minas Gerais datam de 1798, quando foram instaladas agências em Vila Rica, João del-Rei, Sabará e Serro. Os carteiros, chamados de estafetas, viajavam pelo Caminho Novo, até Paraibuna, onde entregavam e recebiam as malas postais que tinham como destino ou origem o Rio de Janeiro. Mas o sistema não era confiável; não raro, as cartas eram entregues a qualquer pessoa que pagasse seu porte e acontecia de ser preciso pagar propina aos funcionários dos correios para assegurar a entrega da correspondência.

Contudo, mesmo no período imperial, apesar dos esforços do governo que regulamentou os serviços postais em 1835, eram os tropeiros que assumiam parcela significativa desses serviços. *Os estafetas do governo podiam ser um pouco mais ligeiros – ou menos demorados – mas não eram mais seguros, nem abrangiam de maneira nenhuma, uma tão grande área de influência e domínio* (BENÉVOLO, 1953: 457).

A regularidade e a abrangência dos transportes ferroviários os fizeram assumir, desde cedo, os serviços de correio. A primeira legislação ferroviária do Brasil, de 1840 e que não logrou aplicação, pois não se efetivou a construção da estrada de ferro prevista, já dispunha sobre os serviços de correio entre Rio e São Paulo. E, uma vez implantada a ferrovia, já na década de 1860 os trens de subúrbio do Rio de Janeiro transportavam diariamente correspondências e jornais.

Nas composições ferroviárias havia um carro especialmente dedicado ao correio, cuja comunicação com os demais vagões ou carros de passageiros era vedada. Neles viajavam somente funcionários dos Correios e Telégrafos devidamente uniformizados e não se permitia a condução de outros volumes que não malas de correio e acessórios.

Levando jornais e revistas, a ferrovia difundia o hábito da leitura, mas também estimulava a escrita, pois não só a empresa ferroviária se encarregava de transportar a correspondência; passageiros também levavam cartas para conhecidos. Nas estações, à saída dos trens, na plataforma ou nos degraus e janelas dos carros podiam-se ver envelopes trocando de mãos e promessas de futuras correspondências:

Alguns, mais espertos, passavam cartões com nomes e endereços. Daí a pouco, vinha a troca das cartas, escritas naquele papel (saudoso papel!) cor de rosa, trazendo no canto monograma da inicial do nome da missivista, ou então dois pombinhos carregando um raminho preso no bico (**Jornal de Casa**. 1979.).

Por um longo período, a relação entre o serviço postal e a estrada de ferro também foi evidente nos endereços de estabelecimentos comerciais. Anúncio de casa comercial incluía, obrigatoriamente, a informação da ferrovia que servia a localidade onde ele se situava. A inclusão da Estrada de Ferro nos elementos que indicavam a localização das casas comerciais que se promoviam por meio dos jornais e revistas, certamente lhes atribuía ares de cosmopolitismo e ampliava suas vendas. No caso da Central do Brasil, principal ferrovia brasileira, sua citação atestava a ligação do estabelecimento com a capital da república, aberta ao comércio internacional, e informava que aquele comércio dispunha das novidades e dos melhores produtos que pelos trilhos chegavam para satisfazer às necessidades de consumo dos clientes. Ademais, grande *status* a menção da ferrovia lhes conferia, pois, sinal evidente da modernidade, ela não somente detinha o poder de inscrever no mapa localidades antes inexistentes ou desconhecidas, como possibilitava glórias maiores àquelas já tradicionais e àquelas agraciadas com as menores quilometragens de suas linhas (CAMPOS, 2002: 73). E havia sempre a possibilidade de, por meio dos entroncamentos ferroviários e dos regimes de tráfego mútuo mantidos pelas empresas ferroviárias, transportar-se qualquer coisa, para qualquer lugar, desde que servido por trilhos.

É indubitável a forte relação dos caminhos terrestres no modo de ser e de viver das comunidades mineiras. Considerando as limitações desse artigo, cabe apontar que são incontáveis os temas passíveis de serem trabalhados comparativamente em relação aos caminhos coloniais e ferroviários de Minas Gerais. Importa ressaltar que a intenção que permeia esse estudo, do qual é parte este artigo, é contribuir para legitimar a inclusão do patrimônio ferroviário no do Projeto Estrada Real. Esse reconhecimento poderá contribuir para que as comunidades servidas por tais caminhos valorizem,

preservem e explorem de maneira responsável seu patrimônio cultural, principalmente, aquelas que já não contam com vestígios materiais significativos de seu passado colonial. Se a capela do século XVIII ruiu, talvez o pontilhão ferroviário ainda sobreviva como marco de uma história construída por vias diversas. Ora repletos de significados pessoais, ora, coletivos, os caminhos da história dessas comunidades, dão-lhes identidade.

Documentos

ANTONIL, André João. In. INÁCIO; Inês da Conceição; DE LUCA, Tânia Regina. **Documentos do Brasil Colonial**. São Paulo: Ática, 1993, p. 124.

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES (CGT). **Guia geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas. G-1**. Rio de Janeiro: CGT, 1960.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL (EFCB). **Livro de Reclamações da Estação de Barreiro**. Belo Horizonte: EFCB, 1919 a 1996 (volume único).

FERREIRA, José Miguel (depoimento). In: CAMPOS, Helena Guimarães. **Da inclusão à exclusão social: a trajetória dos trens de subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte (1976-1996)**. Belo Horizonte: 2002. Dissertação produzida para o curso de mestrado em Ciências Sociais – PUC/MG.

Referências bibliográficas:

ALBINO, Washington. **Minas do Ouro e do Barroco. As raízes históricas da cultura mineira**. Belo Horizonte: Barlavento Grupo Editorial, s.d.

AZEREDO, Geraldo de Carvalho. **Direitos e Obrigações das Estradas de Ferro e de seus Servidores**. Doutrina, Legislação, Jurisprudência. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos S.A., 1960.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. **Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1995.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil**. Estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

CAMPOS, Helena Guimarães. Estrada Real e Estradas de Ferro: A Lógica dos Caminhos de Minas. In: *IX Seminário Nacional de Preservação e Revitalização Ferroviária*. Belo Horizonte: Movimento de Preservação Ferroviária, ago. 2006 (em CD).

_____. **Da inclusão à exclusão social:** a trajetória dos trens de subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte (1976-1996). Belo Horizonte: 2002. Dissertação produzida para o curso de mestrado em Ciências Sociais – PUC/MG.

CAMPOS, Helena Guimarães; FARIA, Ricardo de Moura. **História de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Lê, 2005.

FREITAS, Victor Figueira de. **Perfis e Briguelas** – da linha e à margem da Central. Gráfica de Belo Horizonte, 1953.

IBIS. Subúrbio das Dez. Jornal **Kaquende**. Sabará, 19 mar. 1944, p. 1.

Jornal de Casa. Belo Horizonte, 18 a 24 nov. 1979. Cad. Turismo.

LARA, José. **Ferrovia Pitoresca**. Pequeno Anedotário das Ferrovias. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 1988.

LIBERATI, Bruno. Trem noturno Rio-São Paulo é deficitário, mas resiste. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, 5 fev. 1984, Cad. Cidade, p. 13.

LOPES, Marco Antônio. As tropas de comércio na literatura dos viajantes do século XIX. **Aula Magna**. Belo Horizonte: UNI-BH, Ano I, nº. 1, 1984, p 48-53.

ROMEIRO, Adriana; BOTELHO, Ângela Vianna. **Dicionário histórico das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

TORRES, João Camilo de Oliveira. **História de Minas Gerais**. IV, s/d. p.1129

SANTOS, Márcio. **Estradas Reais:** Introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SEPÚLVEDA, Joaquim. Fonte de Rendas. Jornal **Kaquende**. Sabará, 9 abr. 1944.

SOARES, Dirceu. Trenzinho lírico dá seus últimos apitos. **3 Tempos**. Belo Horizonte, 15 fev. 1963, nº 42, s.p.

VASCONCELLOS, Max. **Vias Brasileiras de Comunicação**. 3 ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

ZEMELLA, Mafalda. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**. São Paulo: Hucitec-Edusp, 1990.