

## Diálogos Mecila: #06 Convivialidade nos trilhos

---

**Raphael Concli:** Se você pega trens hoje, talvez a maior sensação que a chegada dele na estação provoque, seja o fim da espera. Mas imagina como era pra quem nunca havia visto uma máquina como aquela na vida?

O poeta brasileiro Nelson Ascher ajuda a gente a visualizar este momento. Ele escreve:

### [Texto de Nelson Acher](#)

*Acontece também que o trem surgiu num mundo onde virtualmente não havia máquinas. As poucas máquinas a vapor serviam à mineração de carvão e se encontravam removidas da visão e talvez até mesmo da consciência do grosso da humanidade.*

*Nesse mundo onde, descontados os moinhos de água e vento, tudo o que de alguma forma se movia era acionado pelos músculos dos homens ou dos animais, o trem entrou causando um estranhamento que nada seria capaz de despertar no homem de hoje.*

*Ele era feito (embora não só) de metal numa civilização construída de pedra e de madeira; se movia por conta própria; era mais rápido do que quase tudo que se conhecia; avançava em linha reta, num ritmo regular (e no mundo pré-industrial há pouquíssimas linhas retas e movimentos regulares).*

*É com o trem que a maioria dos seres humanos adentrou um novo mundo, o da industrialização e da modernidade, uma nova concepção de universo.*

**Raphael:** No Diálogos Mecila de hoje vamos voltar ao tempo das primeiras ferrovias brasileiras, mais especificamente em Minas Gerais, no meio do século XIX.

O surgimento das estradas de ferro traria consigo novas rotas e zonas comerciais, e a ideia de integração do território nacional. Mas os trilhos do progresso muitas vezes repetem velhos caminhos. Quais foram as mudanças e continuidades que as ferrovias produziram na vida cotidiana das pessoas ao seu redor?

Esse é o tema da nossa conversa de hoje. A gente recebe a historiadora Luciane Scarato, que realizou uma pesquisa de pós-doutorado no Mecila. Entre as produções da Luciane, acaba de sair o artigo “Ferrovias e Convivialidade – as franjas do progresso em Minas Gerais, 1841-1930”. Esse texto é parte da obra “Constelações Conviviais na América Latina”, publicado em inglês pela Editora Routledge.

O volume é organizado pela própria Luciane em conjunto com outros ex-pesquisadores de pós-doutorado no Mecila, a Maya Manzi e o Fernando Baldráia, que você já deve ter conhecido nos episódios anteriores.

Eu sou Raphael Concli, bem-vindas e bem-vindos a mais uma edição do Diálogos Mecila.



\*\*\*

**Raphael:** Luciane, obrigado pela presença aqui no Diálogos Mecila. Você quer se apresentar pros ouvintes?

**Luciane Scarato:**

Meu nome é Luciane, eu trabalhei no Mecila por dois anos e meio, como pesquisadora de pós-doutorado, e atualmente acabei de entrar no estágio pós-doutoral da UFMG.

Enquanto estava no Mecila, trabalhei principalmente com a parte histórica do projeto, escrevi uma bibliografia comentada sobre vários pontos de impacto na história da América Latina. Por exemplo, formação dos Estados Nacionais, abolição da escravidão e os movimentos de independência.

E paralelamente a isso eu desenvolvi uma pesquisa sobre os impactos da ferrovia, tanto no cotidiano das pessoas, quanto na consolidação dos Estados Nacionais na América Latina e mais especificamente no Brasil e em Minas Gerais.

**Raphael:** Conta pra nós primeiro como você se interessou por esse tema das ferrovias em Minas e as mudanças na vida cotidiana que elas produziram.

**Luciane Scarato:**

Acho que como grande parte da minha pesquisa, são temas que me interessam pessoalmente ou estão ligados à minha própria história. Se for olhar meu mestrado é isso, durante boa parte da minha adolescência eu fiz e refiz esse percurso que era do caminho novo de Belo Horizonte pra zona da mata que era onde estava uma grande parte da minha família.

Eu, quando criança, tive a oportunidade de fazer várias viagens no trem local, entre a cidade em que eu morava e a cidade dos meus avós. Era um trem que foi criado para trabalhadores, para levar os trabalhadores e o meu pai trabalhou na ferrovia durante muitos anos, então eu sempre estive dentro desse universo da ferrovia.

O que chamou minha atenção foi quem morava em volta, qual tipo de impacto que poderia ter sido. A minha avó também morou durante muitos anos numa casinha na beira da linha do trem junto com uma tia-avó, a minha mãe também quando jovem morou na beira da linha do trem.

E aí, claro que quando a gente tem que colocar dentro de um conhecimento que extrapola a minha história dentro de outras histórias, eu fui achando uma conexão entre uma microhistória dentro de um contexto maior da ferrovia, não só em Minas, não só no Brasil, mas na América Latina.



**Raphael:** Bom, a gente vai falar aqui em específico do seu trabalho sobre as ferrovias em Minas Gerais. Você observa um período que inicia em 1841, início do reinado de Dom Pedro II no Brasil, e segue até o período já republicano, em 1930, com a chegada do Getúlio Vargas ao poder. Nesse intervalo surgiram as primeiras ferrovias no Brasil. E você se concentra em duas delas em particular, não é:

**Luciane Scarato:**

Então basicamente na minha pesquisa eu trabalho com duas companhias ferroviárias em Minas. Uma se chama Leopoldina Railway Company, Estrada de Ferro Leopoldina, mas ela vem como Leopoldina Railway Company mesmo, porque era uma empresa de capital inglês, que foi fundada em 1874, como uma junção de uma parte da Estrada de Ferro Dom Pedro II e como uma parte da União Mineira, que era uma outra ferrovia que existia em Minas e havia sido inaugurada em 1871.

Então a Leopoldina vem para juntar essas duas partes. Basicamente a Leopoldina passava no que a gente chama hoje de zona da mata e a região leste de Minas Gerais, conectando essa região ao Rio de Janeiro. E essa região da zona da mata mineira e do leste era a principal zona produtora de café em Minas. Então a Leopoldina foi uma ferrovia impulsionada pela economia cafeeira.

Já a outra estrada com a qual eu trabalho, que é a Estrada de Ferro Oeste de Minas, que é carinhosamente chamada de EFOM, que é como ela aparece abreviada, ela foi inaugurada em 1881 também para ligar Minas ao Rio de Janeiro. A diferença é que a Leopoldina ligava Minas ao Rio e a uma parte também do Espírito Santo.

Mas ela já tinha uma outra motivação pra ter sido construída e inaugurada que era o transporte de outros produtos agrícolas que eram produzidos localmente, como arroz, algodão, frutas, coisas assim.

**Raphael:** A importância dessas ferrovias então é essencialmente por conta do escoamento da produção agrícola dessas regiões? É por isso que elas surgiram?

**Luciane Scarato:**

Basicamente sim, mas, por exemplo, temos outras ferrovias no Brasil, em geral. Por exemplo, a Estrada de Ferro Dom Pedro II não tinha só essa questão econômica, tinha também essa preocupação de integrar o território nacional. A gente tem que lembrar que o Segundo Reinado foi marcado por muitas revoltas e rebeliões contra essa centralização que estava sendo proposta.



Então a questão da construção de uma ferrovia que conectasse melhor diferentes partes do império tinha também uma questão que não era necessariamente econômica mas sim de consolidação do território, acho que existem essas duas motivações.

\*\*\*

**Raphael:** À medida que as ferrovias avançam, elas trazem novas formas de ocupação das regiões por onde passam. Arredores de estações centrais e a proximidade dos trilhos tornam-se locais valorizados.

Cidades surgem e outras que já existiam, crescem ainda mais com a chegada dos trilhos, estações e oficinas. Algumas dessas viriam inclusive a sentir, décadas mais tarde, os efeitos da perda de importância das linhas férreas.

De todo modo, a construção das ferrovias torna-se também ponto de encontro de grupos distintos e, com isso, de novas relações.

**Luciane Scarato:**

O que acontece com a inauguração das ferrovias e com a entrada das ferrovias, e estou falando de Minas, o que eu observo principalmente vendo a documentação, é que surge um grupo social novo, que são os trabalhadores das ferrovias, que vai desde as pessoas que trabalhavam no serviço braçal, no serviço pesado, de abrir os caminhos, de colocar os trilhos, até os serviços mais específicos de projetar ou de coordenar as obras.

Então só aí a gente já vê a diferença. Normalmente os engenheiros que projetaram e que ficam observando e coordenando as obras eram estrangeiros, ingleses ou alemães. E à medida que você vai indo pros trabalhos mais manuais, você vai vendo uma mudança de grupo social. Então a gente tem ali os grupos sociais mais intermediários em algumas funções, como por exemplo agente de estação, a pessoa que ficava responsável por vender os bilhetes, um grupo mais intermediário, e um grupo que ia no trabalho pesado, nas oficinas, você vai vendo que já é um grupo social menos favorecido economicamente.

Inclusive, existem pesquisas, eu particularmente não encontrei nada específico sobre isso, mas, por exemplo, na Bahia existem pesquisas que mostram que escravos foram utilizados na abertura de estradas de ferro.

Porque a gente tem que lembrar que a ferrovia é um empreendimento capitalista que foi implementado no Brasil quando ainda existia escravidão. Então é um paradoxo, como muitas coisas no Brasil. O Brasil está se inserindo, querendo se inserir na modernidade, mas ao mesmo tempo mantendo estruturas muito arcaicas. A gente vê a desigualdade reproduzida inclusive na distribuição de pessoas dentro das diversas ocupações que a ferrovia exigia.



Mas ao mesmo tempo a gente também tinha, por exemplo, um encontro entre pessoas que não se encontravam com tanta frequência antes. Então o engenheiro ficava lado a lado com os trabalhadores braçais. O escravo, os que foram empregados na tarefa de construir as ferrovias, eles trabalhavam lado a lado com os imigrantes, porque os imigrantes trabalhavam não só com essa mão de obra mais específica, mas também trabalhava com o serviço manual.

Então você tinha a convivência de escravos, ou de brasileiros de grupos sociais economicamente menos favorecidos com imigrantes italianos e espanhóis. Você tem a formação de um grupo diferente que não existia até então, pelo menos não com essa força.

**Raphael:** E essa nova ocupação não é necessariamente um processo tranquilo, né? Uma das fontes que você usa para compreender as transformações da vida cotidiana são os registros policiais de cidades da região. Você encontrou aí algo sobre isso?

**Luciane Scarato:**

Eu encontrei reclamações de algumas regiões onde a autoridade policial, ou quem foi reclamar, quem foi dar queixa, culpa os trabalhadores das ferrovias, que foram pra lá para construir as ferrovias, acabou a construção e as pessoas acabaram ficando.

O que é muito parecido com a própria estrutura da mineração, inclusive até hoje. Muitos trabalhadores são contratados em temporada, termina o que eles têm que fazer, não vão para outros lugares, ou porque não querem, ou porque já se estabeleceram por ali com suas redes afetivas, ou porque não têm condição de ir para outro lugar. Então essa reclamação eu li, eu encontrei, de culpar os trabalhadores que vieram trabalhar nas ferrovias e ficaram por ali e viraram um "bando de desordeiros".

\*\*\*

**Narrador:** Os registros da polícia mostram outras faces dos conflitos, interesses e negociações às margens da linha. Um telegrama de um subdelegado conta uma dessas histórias. Era 31 de Agosto de 1899, cidade de Recreio. Na manhã daquele dia, o subdelegado Antonio Campos se deparou com um grupo de mais de 200 pessoas que se dirigiam ao lugar onde a Companhia Leopoldina mandava fazer uma represa para desviar a água de um córrego e assim criar uma caixa d'água para uso da empresa. O subdelegado Campos e um colega até tentaram acalmar os ânimos da população, mas não foram atendidos. E tiveram de assistir impassíveis o povo desfazer a represa, como ele diz no telegrama. Não bastasse isso, o grupo também julgou necessário demolir a casa do mestre de linhas da companhia, que estaria no meio de uma rua atrapalhando o trânsito público. Dito e feito, botaram a casa abaixo.

É curioso o comentário do delegado ao final da carta em que relata o acontecido.



**Leitura telegrama:**

*E se nos fosse permitido fazer algumas apreciações a respeito, diríamos que a responsabilidade d'esses factos cabe somente à Comp<sup>a</sup> Leopoldina ou aos seus agentes em querer à viva força lesar os interesses do povo d'este districto.*

**Luciane Scarato:**

A polícia achava que era vandalismo mesmo, mas é quase como se fosse um vandalismo justificado "olha, não está certo isso que a população está fazendo, porém nesse caso bem feito, porque a gente avisou".

Eu acho que esse caso aqui ele é muito emblemático nesse aspecto, o que a população queria e o que a polícia queria era mais ou menos a mesma coisa, que era neutralizar a ação da Leopoldina. Só que as motivações eram diferentes, a população queria neutralizar porque a Leopoldina estava entrando diretamente no dia a dia delas, estava atrapalhando o bem estar delas, a água que elas precisavam pra beber, pra tomar banho, pra cozinhar, pra regar suas plantas, para dar de beber pros animais que elas criavam

E a polícia porque se via muitas vezes tendo que fazer quase uma segurança privada da companhia. Então a gente tem esses três atores muito nessa questão da convivialidade, esse equilíbrio que existe dentro de situações conflituosas, mas que é um equilíbrio muito tênue.

Mas a gente tem outros casos em que não é assim. Por exemplo, eu encontrei um caso em São João Del Rei que era meio que a sede da Oeste de Minas (EFOM) onde a população sai à rua para comemorar a demissão do diretor da EFOM, isso no início do século XX, 1905 se eu não me engano.

E isso vira um inquérito enorme, porque esse diretor que foi demitido vai dar queixa na polícia de que ele foi ameaçado, de que jogaram pedra na casa dele. Então, uma coisa que aparentemente era uma coisa boba, das pessoas só estarem indo comemorar a demissão de um diretor que era ruim, pelo que os testemunhos que são chamados para depor falam: "a gente só estava comemorando que ele foi demitido, porque ele era um péssimo diretor".

Acabou virando de acordo com os testemunhos quase um complô de comunistas, porque um vira para o outro e fala: "eu ouvi quando o líder do sindicato do Rio, que estava aqui, falou, que se for preciso os trabalhadores tem sim que pegar em arma, porque senão ninguém vai fazer nada por eles." E aí a polícia já não fica tão do lado.

É quase como se a questão de ter quebrado a casa do diretor não fosse tão importante. O que é importante? O diretor foi lá reclamar que tinham estragado a casa dele, mas pra



polícia, o mais importante era o negócio inflamatório, esse discurso inflamatório beirando o socialismo.

Então a polícia talvez nesse caso não se colocasse tanto a favor da população, não porque ela estava preocupada com a EFOM nesse caso do complô socialista, da comemoração, mas porque ela estava preocupada com uma ameaça ao sossego público, que seria talvez os trabalhadores inventando uma greve. Historicamente, a ferrovia, inclusive não só no Brasil, mas em toda América Latina, foram os primeiros movimentos grevistas, então tanto as companhias, quanto o Estado ficavam de orelha em pé. Você imagina em 1905, 20 anos após a inauguração das ferrovias, você já ter esse tipo de discurso no Brasil.

\*\*\*

**Raphael:** Uma pacata estação no meio das montanhas de Minas ocupa o meio da cena. Mas duas locomotivas em sentidos opostos parecem prestes a se chocar bem diante dos passageiros. É possível notar que uma saiu dos trilhos, e há uma intensa fumaça saindo das rodas de ambas. No alto, em meio às nuvens, Jesus lança raios de luz na composição descarrilhada. Abaixo da cena dramática, é possível ler.

“Estava parado com a máquina número 50 e a 23 vinha do centro com toda velocidade. O maquinista, o foguista e os passageiros pularam, e eu virei a marcha, e gritei por senhor bom-jesus, o que me salvou desse desastre.” O ano era 1915.

Essa cena está representada numa pequena pintura. Um tipo de objeto chamado ex-voto.

**Luciane Scarato:**

O ex-voto é uma representação material de uma graça alcançada. Então você vai lá e produz esse objeto para dar de presente pra esse santo e para tornar público essa graça que você obteve. Então nesse sentido “olha como esse santo é bom”, “olha como essa santa é boa” e “olha como eu sou bom. Porque ele me ajudou.”

**Raphael:** Essa forma de devoção não é exclusiva do Brasil, mas é uma manifestação muito presente em países onde o catolicismo é predominante. Em algumas capelas e igrejas hoje em dia é possível ver ex-votos dos mais variados tipos e momentos forrando as paredes: quadros de tinta à óleo, fotografias com anotações à caneta, pequenas esculturas de madeira. Até DVD 's com a gravação de casamento. Mas vamos voltar pro século 19.

**Luciane Scarato:**

O que eu estou trabalhando aqui seria com essa forma do ex-voto pintado, inclusive a literatura fala pra gente que no início essa literatura em forma de pintura ela se popularizou muito entre o século XV e o XVIII, onde aparentemente no início era uma devoção mais das elites, mas com o passar do tempo foi se popularizando.



É essa demonstração, nesse caso específico do ex-voto que eu estou pesquisando, são quadrinhos, são pinturas que em geral retratam a cena que foi problemática na vida dessa pessoa. Em geral são pessoas deitadas na cama, que estão doentes e que pediam a intervenção de algum santo para serem curadas.

Mas a gente encontra ex votos que trazem outras cenas, que é por exemplo no meu caso, onde o pintor pinta a cena do acidente, por exemplo.

Então esses ex-votos mostram ou casos onde você tem um vagão que virou em cima da pessoa, ou você tem vagões que iriam colidir, que iriam se chocar de frente e não se chocam.

**Raphael:** Se as relações entre pessoas são afetadas pela ferrovia, os ex-votos mostram uma parte de como a relação entre as pessoas e a própria máquina foi se construindo.

Como escreve a Luciane, os ex-votos são “a memória de batalhas entre a vida e a morte, eles mostram mudanças sócio-econômicas, revelam tradições e a capacidade criativa das comunidades” e mostram também “como a fé tem um papel de mediação na relação entre humanos e objetos, onde o mundo espiritual protege dos perigos da máquina”.

E a Luciane percebeu como um santo, Bom Jesus do Matosinhos, ganhou um papel importante nessa intermediação.

**Luciane Scarato:**

O milagre, nesse meu caso específico eu analiso Bom Jesus do Matosinhos, que é uma devoção que surgiu na região do Porto, em Portugal. Eu tive o privilégio de visitar o Santuário do Matosinhos lá no Porto. Mas ele não surgiu como santo dos ferroviários, nem como santo das ferrovias, dos acidentes. Lá no Porto ele era o santo dos pescadores.

E aqui no Brasil, ele também não era o santo exclusivo dos problemas ferroviários, mas o que acontece? É que o santuário de Bom Jesus do Matosinhos, esse específico de onde eu tirei os ex-votos, que é em São João Del Rei, está praticamente do lado da linha do trem.

Então a minha interpretação é que quando você tem a inauguração da EFOM, ali na região das vertentes, essa proximidade da igreja do trilho faz com que as pessoas busquem mais a interseção do Bom Jesus do Matosinhos. Ao meu ver nesse caso, mostra como o progresso, o que chega de novo não necessariamente precisa acabar com o que é antigo, ou tem o poder de desaparecer com tradições ou com costumes mais antigos, pelo contrário. Nesse caso aqui, pelo menos por um tempo, até reforça.

Porque olha só, o Bom Jesus do Matosinhos, ele é tão poderoso, a intermediação que ele faz entre as pessoas e o divino é tão forte, que ele é capaz de parar até o trem, ele é capaz





de salvar uma pessoa de morrer esmagada por uma locomotiva que virou em cima dela. Nesse caso acho que o ex-voto demonstra essa convivialidade, essa interação entre as pessoas, o divino, o religioso, o não-material, o espiritual, e a máquina.

**Raphael:** Agora, é possível dizer que haja uma diferença em que é capaz de ter um ex-voto? Se a existência deles reflete as desigualdades da época? Porque eu imagino que quem sofresse mais com os acidentes eram justamente pessoas que não teriam condição de pagar por um ex-voto.

**Luciane Scarato:**

Eu não consigo ver muito isso pelos ex votos que eu tive acesso, o que permite a gente fazer uma diferenciação dessa desigualdade econômica é a forma como as pessoas eram retratadas nesses quadros. Por exemplo, quando a cama é com dossel, com uma colcha mais elaborada, com um vestido maior, ou com um sapato, dá a entender que essa pessoa pertencia às classes mais elevadas.

Por exemplo, na questão das ferrovias tinham acidentes com engenheiros, mas tem também por exemplo o caso de uma criança que foi atropelada, que estava ali porque morava muito perto do trilho, talvez. Existem casos de escravos que relatam que sobreviveram, ou de senhores que pediram a intercessão por seu escravos e pediram pra pintar, mas não acho que tenho material suficiente para afirmar que só somente as pessoas ricas tinham acesso pra fazer o ex-voto.

Até porque a literatura e as pesquisas que falam sobre isso sugerem que não. Talvez por não ser uma obra de arte muito elaborada, que exigisse material muito caro, não fosse um artigo tão caro, até porque era uma sociedade que trabalhava muito com troca. Então de repente é pobre, mas eles podiam fazer trocas, por trabalho, ou por cachaça, temos que levar em consideração todo esse tipo de interação.

\*\*\*

**Raphael:** Essa foi mais uma edição do Diálogos Mecila. Eu agradeço muito a historiadora Luciane Scarato pela nossa conversa. Lembrando, o artigo “Ferrovias e Convivialidade” está no livro “Constelações Conviviais na América Latina”, pela editora Routledge. Um link com mais informações do livro você encontra na descrição do episódio.

Nesse episódio nós ouvimos “O Trenzinho do Caipira”, último movimento de “Bachianas Brasileiras nº 2”, composição de Heitor Villa-Lobos. A interpretação é da Orquestra Sinfônica Brasileira.

A percussão que imita o barulho de um trem que ouviu aqui é parte do álbum “Último trem” do Milton Nascimento, lançado em 1980. Também vem daí essa música que está de fundo agora, chamada “Minas”, e que abre o disco.



Essas músicas e várias dicas culturais sobre o tema das ferrovias dadas pela Luciane, incluindo filmes e livros, também estão na descrição desse episódio. Você acessa a descrição pelo seu aplicativo ou tocando no pequeno “i” que está no tocador do nosso site.

O Diálogos Mecila é uma produção do Maria Sibylla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America. Jörg Klenk é nosso coordenador científico. O editor científico é Joaquim Toledo Júnior. Melanie Metzen é nossa coordenadora de comunicação e eventos. E Gustavo Diniz faz o apoio de produção.

Se você quiser mandar algum comentário ou pergunta pra gente, manda uma mensagem pelas nossas redes sociais. Nós estamos no Facebook, Twitter e YouTube, onde os episódios do Diálogos Mecila também são disponibilizados.

Eu sou Raphael Concli e agradeço a você que nos ouviu até aqui. Até a próxima.