

HISTÓRIA VIVA

DA BAHIA A MINAS: LEMBRANÇAS DA ESTRADA DE FERRO

LUCIANA AMORMINO

Meu nome é Oronides Sarnei de Oliveira. Nasci em Valão, aos 21 de agosto de 1935. Em Valão, comecei, a partir dos sete anos, a estudar numa escolinha. Quando saí da escola, fui para a Estação de Valão, para a aprendizagem da telegrafia. O tempo foi passando, e eu tinha muita facilidade para aprender o serviço telegráfico. Com 12 anos, eu já estava quase completo nos serviços de telex, agência, conferência e bilheteria.

O agente de Sucanga se interessou muito pelo meu serviço e me chamou para trabalhar lá, onde fiquei por dois anos. Posteriormente, o gerente de Caporanga também se interessou por mim. Acabei indo para Caporanga, onde fiquei até receber ordem para vir fazer um teste em Teófilo Otoni. Passei, então, a ser funcionário da Rede de Estação Bahia-Minas, já com 17 anos. Dali, fui para uma base aérea, chamada "Campo de Aviação", onde permaneci por um mês, substituindo um agente de lá. Acabado o meu tempo de substituição, voltei a Teófilo Otoni e continuei trabalhando lá. Às vezes, eu saía da cidade quando eles precisavam de mim para alguma substituição de agente telegrafista. Já substituí em estações como Brejaúba, Novo Cruzeiro, Ladainha, Presidente Pena, Mairink, Xarqueada, Argolo, Juerana, mas meu posto era em Teófilo Otoni. Aos 22 anos, fui transferido para Ponta de Areia, onde trabalhei por quatro anos. Em seguida, voltei para Teófilo Otoni, mas sempre com o serviço de telégrafo.

A estrada de ferro era uma coisa muito bonita. No tempo em que trabalhei na Bahia-Minas, era tudo certinho: havia os maquinistas, os guardaceiros e os fundistas. As locomotivas eram muito boas, um dos meios de transportes mais baratos. A região era muito alegre com a Bahia-Minas. Ela vinha de Caravelas a Araçuaí.

Todo dia, saía o trem de prefixo M3, de Teófilo Otoni a Araçuaí, passando por Sucanga, Caporanga e Ladainha. Retornava como M4. Saía de Araçuaí e ia até Teófilo Otoni. De Teófilo Otoni, saía para Ponta de Areia com prefixo M2. Saía de Teófilo Otoni, passava por São João, Bias Fortes, Francisco Sá, Mangalô, Presidente Pena, Carlos Chagas, até chegar a Ponta de Areia.

Era uma coisa em que a gente tinha prazer em trabalhar. Nós tínhamos um gráfico onde anotávamos a chegada e a partida do trem, em cada estação. A estação era obrigada a nos chamar quando o trem ia sair. Diziam: "Trem com prefixo M1 chegou aqui às 3h20 e partiu às 3h25." Outra hora: "Trem M1 chegou às 6h40 e partiu às 6h55. A demora foi por carga e descarga de lenha e água." E assim ia seguindo. Na Bahia-Minas, tudo era bem manipulado, porque a gente fazia tudo certinho. Em Teófilo Otoni, ficavam as chefias: Chefe de Tráfego, Chefe do Movimento, Chefe da Linha, Diretoria de Telégrafo... Era uma coisa bem organizada.

Havia os trens que transportavam passageiros e cargas: eram os chama-



Oronides de Oliveira

Telégrafo da extinta ferrovia Bahia-Minas, nascido em 21 de agosto de 1935, conta sua trajetória profissional e de vida.

HISTÓRIA VIVA

DA BAHIA A MINAS: LEMBRANÇAS DA ESTRADA DE FERRO

LUCIANA AMORMINO

dos "FC's". O FC15, por exemplo, saía de Teófilo Otoni para Araçuaí. Voltava como FC16. Naquele tempo, havia muito café em Valão. Por isso, era deixado na cidade um vagão vazio. Quando o trem voltava como F16, pegava o vagão carregado de café limpo e trazia para Teófilo Otoni. Até que não havia muito passageiro, não. 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. Além disso, podia-se contar com aquele transporte todo dia. A não ser sábado e domingo, tinha M3 indo e M4 voltando todos os dias. O centro era Teófilo Otoni. Saíam trens para Araçuaí e para Ponta de Areia.



Estação desativada em Araçuaí

De Caravela 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. Aquilo era tudo mataria. O Areriacararí era um navio de dois ou três porões, que saía pendendo de madeira. Tinha as pitombas, lugares que eram enchidos com madeira bruta. Em cada balcão daqueles, trabalhava-se com pranchas dia e noite, descarregando. Havia uma pessoa que ia emendando as toras em cordas, para embarcar nos navios.

Quem mandava mercadorias podia requisitar um, dois, três, quatro, seis ou dez vagões. Dependendo do movimento, mandavam um trem de carga. O que quer que requisitassem, a Bahia-Minas transportava. As máquinas eram a lenha e vapor. As mais potentes eram chamadas "elefoas". Somente após a eleição de Dr. Portela, quando Dr. Oscar assumiu o cargo de diretor, é que se conseguiu colocar máquina a óleo na Bahia-Minas. Muitos maquinistas foram treinados para conduzir a máquina. Funcionou por um tempo assim, mas, por motivos políticos, ele teve que sair. Dr. Oscar era telegrafista também. Entendia o Código Morse de "barra à cabeça". Era bom no serviço de telégrafo. Quando ele queria mandar alguma mensagem, pedia licença e ele mesmo transmitia e recebia.

No serviço de telégrafo, eu trabalhava recebendo telegramas. Por exemplo, em Ponta de Areia, vinha muito telegrama de Alcobaça e de todo ponto da Bahia para Teófilo Otoni. O telegrama era recebido em Ponta de Areia e, de lá, era transmitido para Teófilo Otoni.

O Código Morse é um abecedário do A ao Z, que obedece a pontos e linhas. A gente tem que decorar os pontos e linhas, aprender a manipular as letras e grava-las no ouvido. Daí, então, a gente ia formando nomes. Começávamos formando nome pequeno, como "Maria", "Ana", "João", para irmos aprendendo. E, dentro do código, havia os sinais com letras acen-

HISTÓRIA VIVA

DA BAHIA A MINAS: LEMBRANÇAS DA ESTRADA DE FERRO

LUCIANA AMORMINO

tuadas, cedilha, os "aos", "ao", "ch", entre outros. Por exemplo, para se escrever "João", colocava-se apenas os sinais de "J" e "o" e já se tinha o código para "ão", não precisava digitar "a" e "o". A gente se sentava numa cadeira, recebia cerca de 100 a 200 telegramas e transmitia cerca de 200 a 300 telegramas por dia, com plantão das 19 às 7 da manhã.

Havia as linhas diretas e as intermediárias. A linha que passava por Pedro Versiani, São João e Bias Fortes era intermediária. Já a de Francisco Sá e Carlos Chagas era linha direta. Pampam, Xarquedo e Mairink eram estações coletadas por Nanuque. De Nanuque, eu era avisado em Teófilo Otoni, estação sede, sobre quem passava na estação. Eu trabalhava nas linhas até a Bahia e também na de Teófilo Otoni a Araçuaí, onde tinha linha direta para Ladainha, Novo Cruzeiro e Araçuaí.

Nesses lugares, eu me comunicava por telefone e telégrafo. A maioria dos telegramas eram mensagens de gente que estava trabalhando. Por exemplo, se um trem ia chegar em Novo Cruzeiro, eu chamava o agente no Novo Cruzeiro:

- Novo Cruzeiro!
- Diga.
- Aqui, tem três telegramas.
- Manda.

Então, eu transmitia, de Teófilo Otoni, o telegrama com número, conteúdo, data, hora, remetente e destinatário. Geralmente eram avisos dos chefes do Tráfego, do Movimento e da Linha. Quando acontecia um descarrilhamento, o Chefe de Trem subia em um poste, ligava o sibilar, tocava aquilo e saía no telégrafo, conectava ao telefone e já sabia o que era. Avisava: "Trem descarrilhou no quilômetro tal; vai precisar mandar guarda-freio, maquinista e máquina para prestar socorro." Então, a gente providenciava aquilo tudo de noite, mandava um contínuo que trabalhava comigo atrás do maquinista. Acordavam o Chefe de Movimento, o Chefe da Linha e a Diretoria. Era uma coisa muito bem organizada.

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 os funcionários. A renda era pouca. O tempo foi passando, e



Máquina à vapor em Teófilo Otoni

HISTÓRIA VIVA

DA BAHIA A MINAS: LEMBRANÇAS DA ESTRADA DE FERRO

LUCIANA AMORMINO

eu fui trabalhando em Teófilo Otoni. Quando a gente desconfiou, anunciaram que a Bahia-Minas ia ser extinta. Isso há, aproximadamente, 20 anos. Na ocasião em que a Bahia-Minas foi extinta, a Tereza Cristina também foi extinta do mapa. A Bahia-Minas foi se acabando. Eles foram arrancando os trilhos e mandando aquela sucata em carretas, que levaram tudo para Belo Horizonte. As estações continuam, como em Ladainha, Caporanga, Sucanga e Valão.

Eu me lembro de muitos colegas que tive, hoje quase todos falecidos. Eu tinha um grande amigo chamado Hivécio Costa. Ainda tenho um colega vivo, que se chama Orobabel e trabalha no Vale do Mucuri. Depois da telegrafia, eu não procurei outro serviço. O Chefe da Funai me chamou para eu trabalhar numa área indígena, onde levaram a maquininha para os índios. Eu não aceitei, porque já era aposentado. Isso foi há pouco tempo. Hoje, até sonho com a Bahia-Minas. Às vezes, quando estou deitado, sonho que estou mexendo com aquele serviço, recebendo e transmitindo telegrama.

Conheça a história da Ferrovia Bahia-Minas

“A E. F. Bahia a Minas começou a ser aberta em 1881, ligando finalmente Caravelas, no litoral baiano, à serra de Aimorés, na divisa com Minas Gerais, um ano depois. Somente em 1898 a ferrovia chegaria a Teófilo Otoni, e em 1918, a Ladainha. Em 1930 atingiu Schnoor. Em 1941, chegou a Alfredo Graça, e, em 1942, chegou em Arassuaí, seu ponto final definitivo. A ferrovia originalmente pertencia à Província da Bahia; em 1897 passou a ser propriedade do Estado de Minas Gerais, para, em 1912, passar a ser administrada pelos franceses da Chemins de Fer Federaux de L’Est Brésilien (por algum tempo). Em 1965, foi encampada pela V. F. Centro-Oeste e finalmente extinta em 1966. Embora tenha havido planos para a união da ferrovia com a Vitória-Minas, tal nunca ocorreu e ela permaneceu isolada”.

Fonte:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/baiminas/bahia-minas.htm>



Máquina à vapor

Veja a letra da música “Ponta de Areia”, de Milton Nascimento e Fernando Brant, que fala da ferrovia Bahia-Minas:

Ponta de Areia

Milton Nascimento, Fernando Brant

Ponta de areia, ponto final
Da Bahia a Minas, estrada natural
Que ligava Minas ao porto, ao mar
Caminho do ferro mandaram arrancar
Velho maquinista com seu boné
Lembra o povo alegre que vinha cortejar
Maria Fumaça, não canta mais
Para moças, flores, janelas e quintais
Na praça vazia, um grito, um ai
Casas esquecidas, viúvas nos portais