

# **“Casas Esquecidas, Viúvas Nos Portais”: A decadência socioeconômica e a condição demográfica do município de Ladainha-Mg no período pós-ferroviário**

**“Forgotten Houses, Widows In The Portals”: The socioeconomic decadence and demographic condition of the municipality of Ladainha-Mg in the Post-railway period**

**Sérgio Lana Morais**

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

<https://orcid.org/0000-0003-2725-2999>

[sergio.morais@ifnmg.edu.br](mailto:sergio.morais@ifnmg.edu.br)

**Erick Vinicius Pereira Lopes**

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

<https://orcid.org/0000-0003-2691-3978>

[erick.viniciuspl@gmail.com](mailto:erick.viniciuspl@gmail.com)

**Rodrigo Corrêa Teixeira**

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

<https://orcid.org/0000-0002-9107-0498>

[rteixeira@pucminas.br](mailto:rteixeira@pucminas.br)

**Sandro Laudares**

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

<https://orcid.org/0000-0001-8873-695X>

[sandrolaudares@gmail.com](mailto:sandrolaudares@gmail.com)

## **Resumo**

O município de Ladainha, localizado na Região Geográfica Imediata de Teófilo Otoni-MG, foi durante décadas um dos principais entrepostos logísticos da Estrada de Ferro Bahia e Minas, ferrovia que possui grande importância no imaginário da população dos vales do Jequitinhonha, Mucuri e do extremo sul da Bahia, ainda que seus trilhos tenham sido arrancados no ano de 1966. Amparado por fontes documentais, análise de dados demográficos e socioeconômicos e em entrevistas com um grupo de ferroviários ladainhenses que vivenciou o fim operacional da “Bahiminas”, realiza-se uma

<https://doi.org/10.5281/zenodo.14501011>

caracterização geo-histórica e uma análise das mudanças proporcionadas na paisagem urbana com a chegada dos trilhos. Ademais, discorre-se acerca do “último trem” que, metaforicamente, conduziu centenas de ladainhenses rumo ao desconhecido em virtude do fim da linha na região. Na sequência, avalia-se acerca da estagnação econômica e demográfica do município no período pós-ferroviário, fenômeno que ainda hoje promove impactos na paisagem local. Por fim, o estudo destaca a necessidade de revisitar os efeitos históricos e sociais da desativação da ferrovia para compreender as dinâmicas atuais de decadência que deixou marcas profundas nos ferroviários e na população local, evocando sentimentos topofóbicos e influenciando negativamente a percepção coletiva sobre o futuro da cidade.

**Palavras-chave:** Estrada de Ferro Bahia e Minas, Ladainha-MG, Vale do Mucuri, fim da linha.

### **Abstract**

The municipality of Ladainha, located in the Immediate Geographic Region of Teófilo Otoni-MG, was for decades one of the main logistical warehouses of the Estrada de Ferro Bahia e Minas, a railway that has great importance in the imaginary of the population of the Jequitinhonha, Mucuri valleys and extreme south of Bahia, even though its tracks were torn up in 1966. Supported by documentary sources, analysis of demographic and socioeconomic data, and interviews with a group of Ladainhense railway workers who experienced the operational end of the “Bahiminas,” this study presents a geo-historical characterization and an analysis of the changes brought to the urban landscape by the arrival of the railway. Additionally, it reflects on the “last train,” which metaphorically led hundreds of Ladainhenses into the unknown following the line's closure in the region. Subsequently, the research evaluates the economic and demographic stagnation of the municipality during the post-railway period, a phenomenon that still impacts the local landscape today. Finally, the study highlights the need to revisit the historical and social effects of the railway's deactivation to understand the current dynamics of decline, which left deep marks on the railway workers and the local population, evoking topophobic feelings and negatively influencing the collective perception of the city's future.

**Key-words:** Estrada de Ferro Bahia e Minas, Ladainha-MG, Mucuri Valley, end of the line

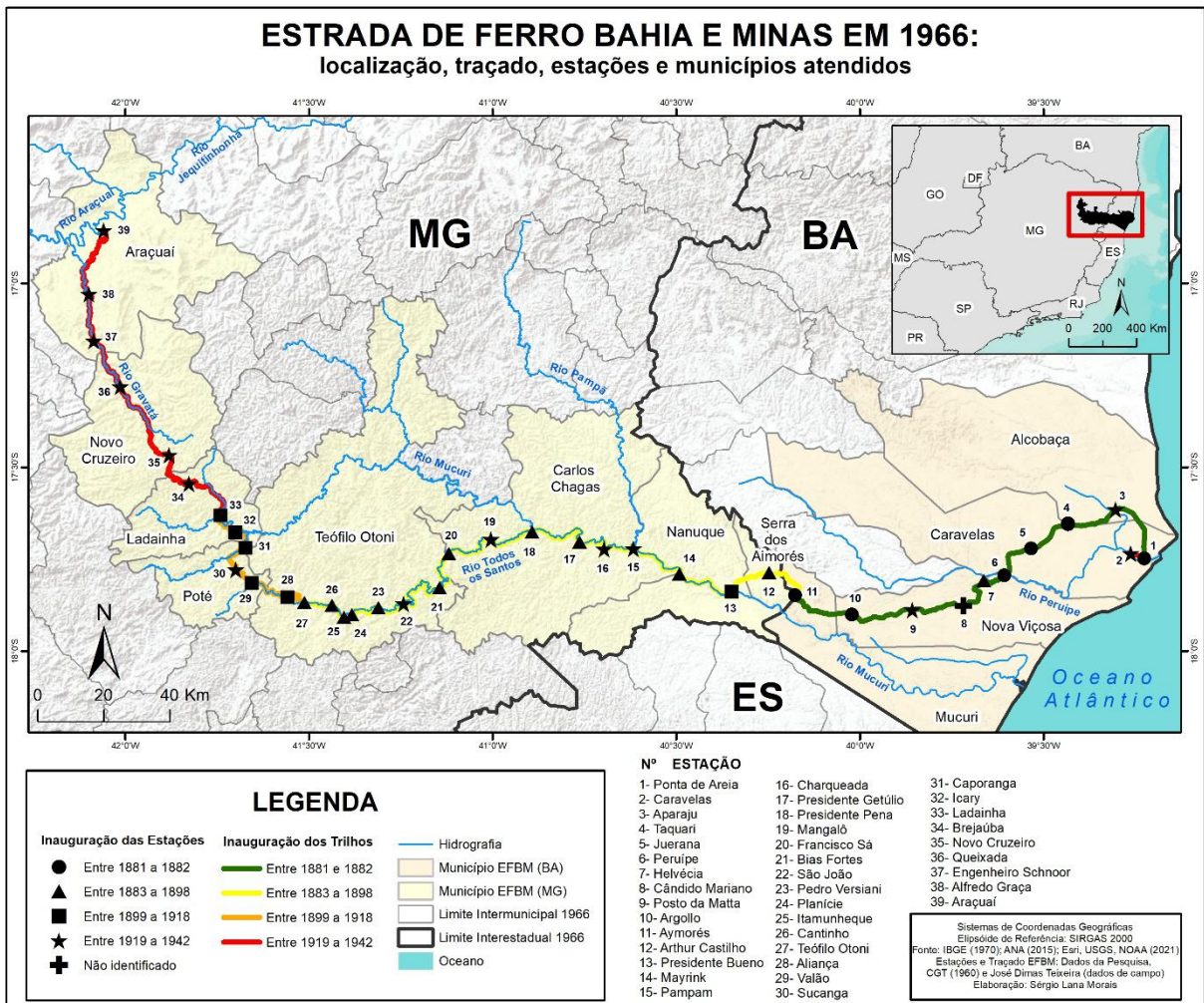
## **1. Introdução**

Considerada a mais extensa ferrovia isolada do Brasil (Brasil, 1966), o traçado original da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) se estendia por 581,84 quilômetros, sendo a linha tronco com 577,80 km, entre as estações terminais do distrito de Ponta de Areia, em Caravelas/BA, até Araçuaí/MG, no Médio Jequitinhonha, ponto final da ferrovia e um pequeno ramal entre a área urbana de Caravelas e a Estação de Ponta de Areia, com extensão de apenas 4,04 km, entregue ao tráfego em 1920 (Brasil, 1920). A ferrovia foi uma das primeiras a ser construída em Minas Gerais, tinha bitola métrica e via simples, justificando um número par de trilhos, como a maioria das estradas de ferro do Brasil àquela época. A via não era lastrada e os dormentes de madeira, extraídas na própria região, eram empregados a uma razão de 1.250 unidades por quilômetro e assentados diretamente sobre o leito preparado (Brasil, 1958). Entre Ponta de Areia e Araçuaí existiam 39 estações, pontos de parada e outros diversos atributos materiais, móveis e imóveis, constituídos por locomotivas, vagões, <https://doi.org/10.5281/zenodo.14501011>

pontilhões, túneis, caixas d'água, oficinas e demais edificações que tiveram importante função logística para a hinterlândia da ferrovia (Figura 1).

Diversos pesquisadores que se dedicam à historiografia regional do Vale do Mucuri analisaram os fatores determinantes da sua construção, bem como as consequências do encerramento de suas atividades no ano de 1966, no início da Ditadura Civil-Militar (1964-1985). Além da ineficiência econômico-financeira amplamente mencionada à época, outros elementos foram decisivos para a desativação da Bahia e Minas, como os recorrentes problemas infraestruturais da EFBM e do porto de Ponta de Areia; o isolamento geográfico em função da não efetivação dos ramais de interligação com outras ferrovias; a histórica marginalização das regiões do Mucuri e do Médio Jequitinhonha nos cenários estadual e nacional; o escasseamento das madeiras de valor comercial e de outras mercadorias para o transporte; e, finalmente, a priorização de investimentos por parte do Governo Federal no modal rodoviário de maior flexibilidade e abrangência em detrimento às ferrovias, regionalmente representado pela pavimentação da rodovia BR-116 (Rio-Bahia), no início da década de 1960, que passa a ser o modal mais vantajoso para o transporte de mercadorias. Alguns desses elementos que agravaram a decadência operacional da Bahia e Minas, são melhor aprofundados em Giffoni (2006); Martins (2018); Moraes, Teixeira e Laudares (2024).

**Figura 1. Estrada de Ferro Bahia e Minas: linha tronco, estações e municípios atendidos em 1966.**



Fonte: Moraes, Corrêa e Laudares (2024).

Ao longo do trajeto da EFBM, três localidades desempenharam um papel essencial para o funcionamento da Companhia. O distrito de Ponta de Areia, em Caravelas, onde existia uma imponente estação ferroviária, armazéns, serrarias e uma pequena Oficina para a montagem dos primeiros materiais rodantes e de tração. A cidade de Teófilo Otoni, por sua posição estratégica no traçado da ferrovia e por seu porte demográfico, tornou-se a sede da empresa, abrigou os escritórios administrativos e possuía a mais movimentada estação de passageiros de todo o trecho servido pela Bahia e Minas. Por fim, o município de Ladainha, localizado no Vale do Mucuri e que abrigou os armazéns da cooperativa de consumo, o centro esportivo e recreativo, uma usina hidrelétrica, a Oficina Central de montagem e manutenção das locomotivas, o almoxarifado, a Escola Técnica Profissional Ferroviária e diversas edificações destinadas aos ferroviários e que teve o seu desenvolvimento urbano e social conjugado à chegada e à retirada dos trilhos.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.14501011>

Em razão do caótico cenário administrativo da ferrovia ao longo de sua existência, da quase inexistência de referencial cartográfico ou devido à pulverização de seu acervo físico após o fim das operações ferroviárias, determinados elementos centrais que justificaram sua extinção ainda não foram completamente analisados nos municípios que se configuraram como entrepostos logísticos da ferrovia, como, por exemplo, Ladainha. Em vista disso, existe um amplo campo de pesquisa, especialmente vinculado às Geografias Histórica e Humanista, que pode fornecer respostas complementares à obliteração da Estrada de Ferro Bahia e Minas, fenômeno que, até o presente momento, ainda reverbera pelos vales do Jequitinhonha e Mucuri. O artigo tem como objetivo investigar como o fim da ferrovia influenciou a paisagem urbana e a vida de seus habitantes, especialmente dos ferroviários e suas famílias, além de discutir os efeitos duradouros dessa mudança abrupta, tanto na condição demográfica quanto na estagnação econômica do município. Nesse sentido, procurou-se esclarecer as seguintes questões: como a retirada da ferrovia influenciou a paisagem urbana e a organização socioeconômica de Ladainha? Quais foram os impactos do fim da ferrovia na dinâmica migratória e demográfica local? Como a memória e os relatos dos ferroviários ajudam a interpretar as mudanças culturais e estruturais ocorridas no município? No decorrer deste artigo, buscaremos revisitar alguns aspectos que se referem à presença e à ausência dos trilhos em Ladainha, com o intuito de refletir sobre os questionamentos apresentados.

## **2. Materiais e métodos**

Para o desenvolvimento deste estudo procedeu-se com as seguintes etapas. A primeira correspondeu à fase da pesquisa bibliográfica visando à fundamentação teórica, ao levantamento das fontes documentais e cartográficas e à realização de trabalhos de campo que tiveram a finalidade de melhor (re)conhecer a área de estudo, de identificar possíveis ferroviários e de estabelecer contatos preliminares com os moradores. A pesquisa documental sobre a geografia histórica da ferrovia se concentrou em outras instituições de memória de referência, a exemplo do Arquivo Nacional, do Arquivo Público Mineiro, da Biblioteca Nacional e do acervo disponível na biblioteca do Ministério da Fazenda. Algumas destas instituições mantêm catálogos na *web* com critérios simplificados de busca que permitiram acessar informações histórico-geográficas de tempos mais recuados.

Na segunda etapa buscou-se compreender a percepção dos entrevistados por meio das visões, sentimentos e experiências quanto às formas ferroviárias que compõem a paisagem



ladainhense. Ao dialogar com diferentes atores – entre os quais, ferroviários – foi preciso relacionar suas falas sob o prisma das transformações da paisagem, do cotidiano e das relações humanas e institucionais, permitindo o resgate da memória. Esta reflexão consente ponderar sobre a importância do emprego de métodos fenomenológicos como meio para a compreensão da intersubjetividade que a paisagem carrega. Assim, considerando que a retirada dos trilhos da EFBM em Ladainha ocorreu em 1966 e que a grande maioria dos ferroviários e ferroviárias reside atualmente no município de Divinópolis-MG, optou-se pela realização de um plano de amostragem não probabilística de modo intencional, buscando identificar os ferroviários da Bahia e Minas e seus familiares que experienciaram a EFBM entre viagens, apitos, fumaças, vapores e trilhos e que acompanharam o seu processo de extinção.

Uma vez identificados os ferroviários ladainhenses residentes em Divinópolis, procedeu-se ao planejamento logístico e à verificação da disponibilidade, disposição para falar sobre o assunto e agendamento do local da entrevista, de preferência, na própria residência do entrevistado, como sugerido por Thompson (1992). A cidade do Centro-Oeste mineiro, para onde foi transplantada grande parte dos ferroviários da Bahiminas a partir de 1966, foi visitada e permitiu reconstruir uma ideia de rede no passado e enxergar Ladainha ao longo do tempo. Para identificação dos entrevistados, foi utilizado o método bola de neve. Para esta tarefa, contou-se com dois “sementes”, isto é, informantes-chave que realizaram a intermediação entre o pesquisador e os entrevistados (Vinuto, 2014), permitindo a aproximação social e contribuindo para maior colaboração dos ferroviários.

Em diálogo com os “sementes”, procedeu-se ao agendamento prévio das entrevistas por meio de contato telefônico e aplicativo de mensagem instantânea. As entrevistas em Divinópolis aconteceram entre os dias 9 e 13 de julho de 2022, nas respectivas residências dos entrevistados. Antes da realização de cada entrevista, era informado sobre o tempo previsto para a conversa, lidas as orientações do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e respondidas as eventuais dúvidas acerca do procedimento. Em caso de concordância do entrevistado, eram assinadas as duas vias de igual teor do TCLE e o pesquisador procedia à gravação, dando início ao diálogo. Após a conversa, era solicitada ainda a indicação de outro ferroviário com o perfil de interesse para a pesquisa, ou seja, que tenha residido em Ladainha e que acompanhou o processo de erradicação da ferrovia, para contato e possível entrevista. Por se tratar de uma pesquisa que contou com a participação de seres humanos no processo de

aquisição dos dados primários, houve a autorização conforme registro do Certificado de Apresentação de Apreciação Ética (CAAE) sob o nº 56492322.3.0000.5137.

Na terceira etapa, questões demográficas do município de Ladainha foram acessadas a partir do banco de dados dos Censos Demográficos dos anos de 1950 a 2022, disponibilizado no sítio eletrônico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Já os dados de migração foram obtidos por meio da plataforma desenvolvida pela Fundação João Pinheiro (FJP), que congrega informações em nível municipal sobre os movimentos migratórios com base no Censo Demográfico de 2010 (FJP, 2017).

### **3. Resultados e discussão**

#### *3.1. Breve caracterização histórico-geográfica de Ladainha e a chegada dos trilhos*

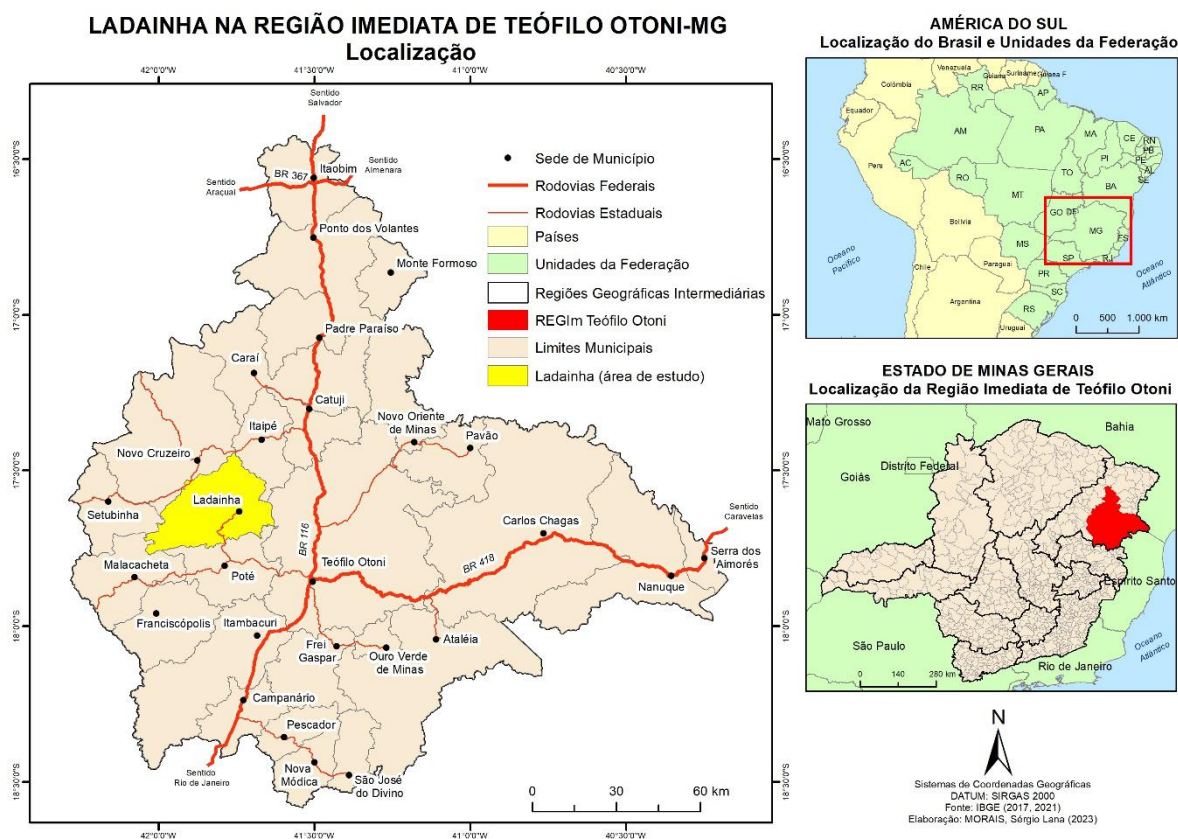
O município de Ladainha é integrante da extensa Região Geográfica Intermediária de Teófilo Otoni que compreende 86 municípios e uma população superior a 1.220.000 habitantes (IBGE, 2021). Hierarquicamente, esta se subdivide em sete Regiões Geográficas Imediatas, a saber: Águas Formosas; Almenara, Araçuaí; Capelinha; Diamantina; Pedra Azul; e Teófilo Otoni. Neste contexto intrarregional, o município de Ladainha se vincula à Região Geográfica Imediata de Teófilo Otoni (RGIM Teófilo Otoni), cuja cidade homônima tem a função de comandar a rarefeita e incompleta rede urbana regional. A população absoluta, segundo o Censo Demográfico de 2022 para a RGIM Teófilo Otoni, perfazia 452.405 habitantes distribuídos em 27 municípios, sendo: Ataléia, Campanário, Caraí, Carlos Chagas, Catuji, Franciscópolis, Frei Gaspar, Itaipé, Itambacuri, Itaobim, Ladainha, Malacacheta, Monte Formoso, Nanuque, Nova Módica, Novo Cruzeiro, Novo Oriente de Minas, Ouro Verde de Minas, Padre Paraíso, Pavão, Pescador, Ponto dos Volantes, Poté, São José do Divino, Serra dos Aimorés, Setubinha e Teófilo Otoni.

Atualmente, o território de Ladainha abrange uma área de 866,290 km<sup>2</sup> e sua população foi recenseada em 14.375 habitantes (IBGE, 2022). O principal acesso rodoviário entre o município e Belo Horizonte ocorre por meio das rodovias federais BR-381 e BR-116, prosseguindo até a área urbana de Teófilo Otoni onde se acessa a MG-217 até a cidade de Poté e, por fim, a LMG-720, em uma distância estimada em 510 km da capital mineira. Os municípios limítrofes a Ladainha são: Novo Cruzeiro, nas faces norte e noroeste; Itaipé a

nordeste; Teófilo Otoni a leste; Poté por toda a extensão sul; Malacacheta a sudoeste e Setubinha a oeste (Figura 2).

A formação administrativa e a evolução dos limites territoriais de Ladainha, assim como de quase todos os municípios pertencentes à porção mineira do Vale do Mucuri, advieram do desmembramento do vasto município de Theophilo Otoni. Em Ladainha, existiram dois núcleos primazes, sendo a localidade onde houve a edificação da cidade e o antigo distrito das Sete Posses – atual Concórdia do Mucuri – datado de 1894. As origens da sede municipal remontam ao ano de 1877, ocasião em que o Governo Imperial realizou a doação de uma sesmaria ao Sr. Jacinto Mendes, veterano que havia participado da Guerra do Paraguai. Alguns anos mais tarde, entre 1914 e 1915, chegou à localidade o coronel José Ribeiro de Oliveira, empreiteiro responsável pelos estudos do prolongamento da Estrada de Ferro Bahia e Minas e, auxiliado por uma pequena equipe de colaboradores, deu início à construção de algumas edificações, em uma planície localizada na confluência do ribeirão Bom Sucesso com o rio Mucuri do Norte (IBGE, 1959).

**Figura 2. Localização do município de Ladainha no contexto da Região Imediata de Teófilo Otoni.**



Fonte: IBGE (2023).

<https://doi.org/10.5281/zenodo.14501011>



Com o marco inicial do povoado já definido, faltava uma denominação para referir-se à nova localidade que receberia os trilhos. Dessa forma, o coronel Ribeiro fora incumbido da missão e, segundo consta nos registros históricos, manifestou que a estação ferroviária deveria se chamar “*Ladainha dos Podôs*”. Os Podôs eram mestiços descendentes dos primeiros indígenas que habitaram o Mucuri e mantinham o hábito de realizar rituais noturnos e entoar cânticos, situação que trazia certo incômodo aos recém-chegados (Eleutério, 2009). Apesar do tom jocoso do coronel Ribeiro, não somente a estação ferroviária do quilômetro 441, como também a região do entorno foram designadas de “Ladainha”.

A história de Ladainha se entrelaça com a da ferrovia, pois a EFBM atuou como indutora do planejamento do seu espaço urbano. Com a chegada dos trilhos o povoado passou a concentrar inúmeras atividades e serviços, atraindo imigrantes, comerciantes e ferroviários, pois se tornou o principal centro de montagem e manutenção de locomotivas da Bahia e Minas. Com a polarização exercida pela localidade, em meados de 1920, Adolfo Sá, então presidente da Câmara Municipal de Teófilo Otoni, solicitou ao coronel Ribeiro a doação de uma área de 50 hectares de terras para a edificação do sítio urbano ladainhense (IBGE, 1959). Em 1922, foi autorizada a construção da Oficina Central e de dezenas de residências para os funcionários da ferrovia (Brasil, 1922a). A nova centralidade proporcionada pela chegada da Bahia e Minas resultou no deslocamento do distrito-sede de Concórdia para Ladainha, no ano de 1929, e após um período subordinado administrativamente ao município de Poté, a emancipação política ocorreu em 27 de dezembro de 1948, sendo prefeito da primeira legislatura (1949-1953) Olegário Cândido Rodrigues, ferroviário que atuou como chefe das Oficinas.

O traçado de 52,9 quilômetros da EFBM no município de Ladainha foi construído no contexto do prolongamento da ferrovia a partir de Teófilo Otoni em direção a Boa Vista do Tremedal (atual Monte Azul, no Norte de Minas), que possibilitaria a conexão com as ferrovias Central do Brasil e Central da Bahia, que se encontravam em construção. As obras tiveram início em 1913, quinze anos após a chegada dos trilhos na estação de Teófilo Otoni, e foi dividida em três lotes, sendo o primeiro de 49,5 km entre Teófilo Otoni e Caporanga; o segundo perfazendo 72,6 km de Caporanga até Queixada no atual município de Novo Cruzeiro; e o terceiro de 62,6 km entre Queixada até Araçuaí (Brasil, 1911), estação que permaneceu como ponta de linha até o fim da ferrovia.

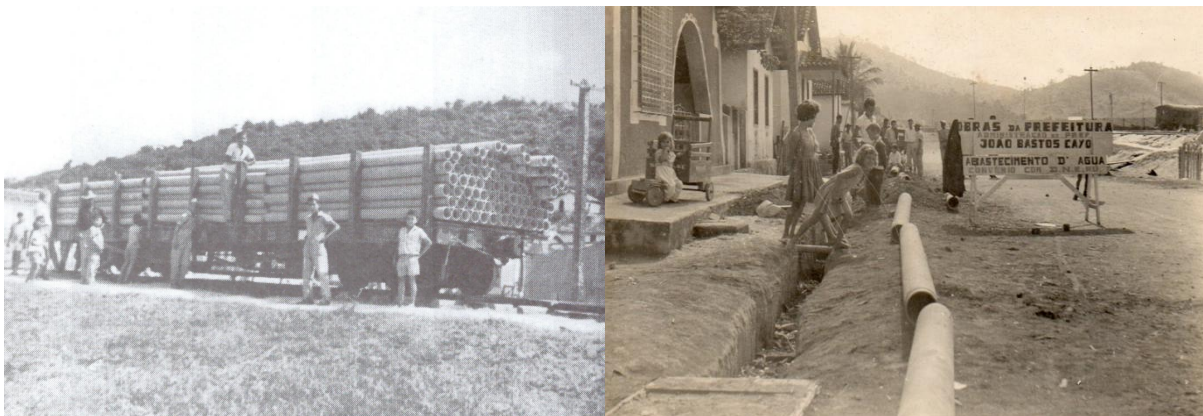
A estimativa inicial para a entrega ao tráfego do trecho de Teófilo Otoni a Ladainha era agosto de 1915 (Brasil, 1919). Apesar da previsão otimista, a inauguração não aconteceu. O relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas do ano de 1916 informava que havia sido instalado um total de 34.620 metros de trilhos, faltando ainda 14.470 metros para completar a via. Ademais, edificações consideradas importantes para o funcionamento da ferrovia também não estavam terminadas, como as casas de turmas, a casa do agente e a estação de Caporanga, a primeira em território ladainhense (Brasil, 1922b). Os trabalhos avançaram nos anos seguintes, com a implantação dos trilhos na via permanente e com a edificação das superestruturas metálicas sobre os rios Mucuri do Sul e Mucuri do Norte, de modo que houve a inauguração das Estações Ferroviárias de Valão (km 401,6) e Caporanga (km 420,6), ambas em 02 de julho de 1918, e da Estação de Ladainha (km 441,0) no dia 26 de dezembro de 1918 (Brasil, 1922c).

Entre 1918 a 1924, a Estação de Ladainha permaneceu como ponta dos trilhos da Bahia e Minas. Neste ínterim, teve início a construção das Oficinas e das dezenas de residências para os ferroviários que chegavam à Ladainha para o funcionamento da via (Brasil, 1922a). Concomitantemente, a frente de obras avançou para além da área urbana, com a realização de estudos preparatórios, movimentação de terra e a complexa construção do túnel no km 448 da ferrovia, que foi entregue ao tráfego em 31 de outubro de 1920. Quatro anos depois, as obras do prolongamento que estavam sob responsabilidade do empreiteiro Sr. Tourinho & Companhia (Revista Brazil-Ferro-Carril, 1924) foram entregues, com a inauguração da Estação de Brejaúba, da Estação de São Bento – a de maior altitude da linha – e da Estação de Queixada, estas últimas localizadas no atual município de Novo Cruzeiro. Enfim, os trilhos da Bahia e Minas haviam rompido o divisor de águas do Mucuri e chegado ao Vale do Jequitinhonha, 43 anos após o assentamento do primeiro dormente.

Com a chegada da ferrovia e a emancipação de Ladainha, a cidade se inseriu em um contexto de diversidade cultural, social, política e econômica que poucas localidades do Mucuri e do Jequitinhonha haviam experimentado até então. As construções capitaneadas direta ou indiretamente pela ferrovia alteraram a morfologia e a paisagem urbana de Ladainha, a exemplo das obras destinadas ao assentamento dos trilhos, ao saneamento básico, a iluminação dos logradouros públicos e a abertura de praças, símbolos da modernidade e do progresso técnico. A energia que garantia a iluminação pública de parte da cidade de Ladainha era proveniente da casa de força inaugurada pela ferrovia no ano de 1952. Já a disponibilização de água encanada para parte das residências também contou com a

colaboração direta da ferrovia (Figura 3), que ofertou fretes módicos para o transporte dos materiais indispensáveis à obra.

**Figura 3. Vagão plataforma da Bahia e Minas carregado com tubos para as obras de saneamento básico da cidade de Ladainha. Na segunda imagem, instalação das tubulações nas ruas ainda sem calçamento.**



**Fonte:** Acervo fotográfico particular de Arys bure Batista Eleutério (1960?).

A morfologia da cidade foi marcada pela disposição dos trilhos da Bahia e Minas. Instalados paralelamente em relação à parte central da cidade, a aglomeração espalhou-se a partir da estação ferroviária, dividindo o arranjo espacial ladainhense, semelhante ao que aconteceu em outras cidades, como em Colatina/ES, que foi planejada após a chegada da Estrada de Ferro Vitória a Minas, cujo espaço urbano “[...] tem a sua rua principal, rua quase única, percorrida de um extremo ao outro pela linha férrea, que corta assim a cidade pelo seu eixo” (Deffontaines, 2004, p. 131).

As potencialidades proporcionadas pela interiorização dos trilhos nos caminhos de passagem e a intensificação da urbanização são atributos lembrados por Deffontaines (2004) como responsáveis por incentivar o avanço da população para as cidades “boca do sertão”, isto é, localidades que tiveram os seus espaços urbanos modificados pela chegada dos trilhos. A geógrafa Doralice Sátyro Maia, ao estudar algumas localidades que surgiram neste contexto, cita como exemplos as cidades de Feira de Santana/BA, Caruaru/PE, Campina Grande/PB e Montes Claros/MG, que entre o final do XIX e as primeiras décadas do século XX, em função da centralidade desempenhada e do vazio demográfico que estava por ocupar, revelavam as contradições existentes “do novo, do técnico com o que se manifestava como mais arcaico: a fome, a miséria, a seca, o flagelo” (Maia, 2017, p. 6). Ao considerar as justificativas da autora, podemos incluir neste grupo a cidade de Ladainha que, no âmbito logístico e geográfico da Bahia e Minas e sua hinterlândia, também desempenhou posição semelhante.

### 3.2. *O último trem de Ladainha: “um vagão só de prantos”*

“*Um vagão só de prantos*”. Foi assim que uma ferroviária descreveu o sentimento de ruptura ocasionado pelo fim da linha em Ladainha. A ferrovia que, por décadas, comandou a organização espacial da cidade começou a ter os trilhos arrancados nos últimos meses do ano de 1966. Diante da situação, muitos dos ferroviários se viram diante da possibilidade da transferência compulsória para outras cidades atendidas pela Viação Férrea Centro-Oeste, empresa pública à qual a Bahia e Minas estava vinculada quando da sua extinção. Para os ferroviários que gozavam de estabilidade, a grande maioria foi alijada para um novo lugar visando à manutenção do sustento da família, outros requereram aposentadoria e permaneceram na região. Já os trabalhadores extranumerários, que mantinham contratos temporários com a Bahia e Minas, foram dispensados e entregues à própria sorte. A intempestividade do encerramento da ferrovia e a abrupta mudança de Ladainha rumo ao desconhecido ainda promovem dúvidas e causam perplexidade em alguns ferroviários:

Foi de uma hora para outra. Eu trabalhava no almoxarifado e houve um boato que Bahiminas ia acabar e nós todos tínhamos que ser transferidos, foi assim, de uma hora pra outra. Foi uma violência, uma violência mesmo, viu? Até hoje não entendo por que tiraram de lá a ferrovia, aquela Oficina imensa, a Escola Profissional, o campo de futebol, tanta coisa bacana que acabou. Até hoje tô sem entender, você sabe? (*sic*) (Entrevistada 4).

Ninguém acreditava que ia acabar a Bahiminas, ‘não vai acabar, patrimônio, não sei o que mais e tal, não vai acabar!’. Acabou! Aí fomos embora. Muitos tinham as casas lá [e] quem ia comprar uma casa em Ladainha? Ninguém. Abandonava aquilo, as casas eram muito bem feitas, os fornos do fogão eram tudo feito de latão (*sic*) (Entrevistado 2).

Eu tinha ido em Teófilo Otoni [porque] estava grávida, fui de trem. Eu fui ao médico fazer uma consulta, quando chegou a notícia que mandou paralisar todos os trens, onde estivessem. Então, quem tinha ido de trem para Teófilo Otoni não pôde voltar mais de trem. Paralisou assim, ó, de repente, sem falar nada, nada. Não preparou o espírito de ninguém, foi a maior surpresa que nós tivemos na vida foi essa (*sic*) (Entrevistada 8).

Depois de algumas incertezas por parte dos ferroviários e ferroviárias quanto ao novo destino, estes foram conduzidos por meio da “Operação Caravelas” para outras cidades, especialmente Divinópolis, Lavras, Ribeirão Vermelho, Araguari e Belo Horizonte. A escolha não se deu considerando apenas o interesse do ferroviário, pois dependia também da função

desempenhada na ferrovia em Ladainha. Dessa forma, os ferroviários que atuavam em funções administrativas e aqueles que tinham expertises nas Oficinas da EFBM foram alocados em Divinópolis. Já os ferroviários que estavam vinculados à seção de tráfego/locomoção e manutenção da via permanente foram redistribuídos para outras cidades e até para outros estados, uma vez que a VFCO possuía milhares de quilômetros de linhas operacionais em Minas Gerais, Goiás e no Rio de Janeiro.

Nos relatórios oficiais da VFCO, não foram encontradas informações acerca da quantidade de ferroviários transferidos para cada base, apenas a menção de que 650 servidores da EFBM foram reaproveitados nas linhas e ramais da própria empresa (Viação Férrea Centro-Oeste, 1967). O último registro disponível acerca do quadro de pessoal da Bahia e Minas, no ano de 1963, informava que haviam 1.738 empregados, entre servidores públicos e pessoal extranumerário (Brasil, 1964). Eleutério (2020) afirma que muitos ferroviários, alheios à obrigatoriedade da transferência, recorreram a atestados médicos na tentativa de obter aposentadoria compulsória ou com o intuito de serem transferidos para outros órgãos do Executivo Federal, de modo que permanecessem na própria região. Talvez por isso e considerando a dispensa do pessoal extranumerário, o Decreto nº 66.750, de 18 de junho de 1970, que alterou o enquadramento funcional dos funcionários da EFBM, traz a relação total de 1.248 cargos extintos (Brasil, 1970).

Decerto, a hora do adeus, em Ladainha, foi um momento doloroso para os que ficavam e para aqueles que partiam, como lembrado por Eleutério (2020) e pelo ferroviário José Geraldo Rocha, em depoimento concedido ao cineasta Emerson Penha, para o documentário Estrada Natural:

Julho de 1966, [mês] que os moradores de Ladainha choraram as saídas dos ferroviários para trabalhar em outras cidades. Todas as semanas partiam [de] oito a dez famílias, deixando para traz (*sic*) tudo que lhes pertenciam: imóveis, animais e outros objetos. O serviço de autôfalante (*sic*) da Igreja anunciava os nomes dos ferroviários que estavam de partida. Rezavam o terço, a Ave Maria, desejando que Deus [lhes] acompanhassem na nova jornada (Eleutério, 2020, p. 50).

A mãe de um colega meu, na hora que o agente [da estação] deu aquela tradicional partida no sino, ela estava na plataforma, ela agarrou com a janela do trem para o trem não sair, pois ela não queria ficar sem o filho dela não, ela agarrou na janela do trem. Era gente chorando do lado de fora e as pessoas que estavam saindo, no lado de dentro, chorando em altos brados, não foi aquele choro discreto não, foi em altos brados mesmo (Estrada Natural, 2023).



O processo de transferência de Ladainha para Divinópolis foi complexo. De início, pelo próprio sistema de circulação, em uma época que as redes de transportes existentes entre o Mucuri e o Centro-Oeste mineiro ainda eram incipientes. A partir de Ladainha, os ferroviários e suas famílias deslocaram-se em composições da própria Bahia e Minas até a cidade de Teófilo Otoni, na sequência, por via rodoviária, seguiram até Governador Valadares. Pelos trilhos da Vitória a Minas foram até a cidade de Nova Era, onde embarcaram em um trem de passageiros da Central do Brasil com destino a Belo Horizonte, fazendo conexão na capital mineira e, de lá, seguiram de trem até a cidade de Divinópolis. Os ferroviários entrevistados relataram que primeiro foram transferidos e somente algumas semanas depois as mudanças chegaram ao destino final, em alguns casos, danificadas pela exposição aos elementos, pois os vagões não eram adequados para o transporte dos mobiliários. Mas o maior desafio foi deixar para trás familiares e parte de seus bens materiais edificados ao longo de uma vida inteira em Ladainha, cenas que ainda hoje se fazem presentes na memória dos entrevistados:

Na hora que fechei as portas da minha casa parecia que o mundo tinha desabado na minha cabeça. Eu pensei que minhas lágrimas tinham secado nesse dia, mas até que não secou não [risos]. Tem muita lágrima ainda (*sic*) (Entrevistada 8).

Como diz o outro é até triste lembrar. Foi o mesmo que a gente ir para a guerra, lugar desconhecido, que a gente não sabia onde é que ia. O trem era tão difícil que já tinha uma comissão lá em Belo Horizonte esperando para poder guiar a gente, se o trem atrasasse ficava na plataforma esperando até o outro dia para ir para Lavras e outros lugares, Divinópolis. O pessoal carregando aquela fiarada, sacos de farinha, essas coisas todas, deixando todo patrimônio, as casas, lá em Ladainha. Outros deixaram as casas abandonadas, tem muitas casas lá que [o dono] não voltou nunca mais, deixou lá, tomaram conta. Então foi um desastre (*sic*) (Entrevistado 2).

[...] parece que o pessoal ficou desesperado porque não sabia para onde ir. O desespero do povo maior foi esse, pois não sabiam para onde ia ser deslocados. Pessoal tudo em suas casas, a cooperativa, o futebol, o esporte, as festas e pegou um bocado pra aqui [Divinópolis]. Dispersou todo mundo, pessoas em Lavras, Araguari, Divinópolis e outros em Ribeirão Vermelho, Araxá. Ninguém sabia onde era isso. Nós, por exemplo, ficamos em Teófilo Otoni quinze dias aguardando o vagão que estava com a nossa mudança vir [de Ladainha] para Divinópolis, ficou quinze dias lá num pátio, com tudo lá dentro. Aí nós ficamos na casa sem nada lá dentro aguardando o vagão (*sic*) (Entrevistado 11).

[...] a minha mudança, eu perdi ela quase toda porque eles puseram num vagão velho, porque a Bahiminas tava muito abandonada e não tinha conforto quase nenhum mais e eles puseram muita mudança em vagões e choveu dentro dos vagões, chegou aqui [Divinópolis] eu tive que comprar quase tudo de novo (*sic*) (Entrevistado 3).

Em função das incertezas do deslocamento e do que iriam encontrar na nova localidade, a manutenção da proximidade entre as famílias ladainhenses no Bairro Esplanada parece ter minimizado os efeitos para os que foram transferidos para o núcleo ferroviário de Divinópolis. Um fato interessante é que grande parte das famílias vindas de Ladainha foi residir em uma mesma rua que, tempos depois, recebeu a denominação de “Travessa Bahia e Minas”. Ainda assim, incontáveis foram os desafios vivenciados após a transferência: alguns ficaram assustados com a nova cidade, que tinha uma população absoluta quase três vezes superior à pequena Ladainha; outros foram separados de amigos de longa data, cujo contato acabou por se perder com o passar dos anos; alguns ferroviários, ao chegar no novo ambiente laboral, assumiram funções distintas daquela exercida originalmente na EFBM; e todos deixaram no Vale do Mucuri familiares que muitos só conseguiram reencontrar pessoalmente quase 20 anos depois, quando da realização das primeiras edições da Festa do Ladainhense Ausente.

Durante as entrevistas realizadas com o núcleo residente em Divinópolis, vieram à tona os casos de preconceitos da população divinopolitana quando da chegada dos ferroviários e de suas famílias àquele município. Situação que se fez presente, inclusive, no espaço dedicado ao trabalho, no qual insinuações sobre a desonestidade e a incapacidade técnica dos Bahiminas também se espalharam, sendo repercutido até mesmo por funcionários da mais alta hierarquia da Companhia. Virtualmente, a “má fama” fazia referência aos casos de corrupção que, em tese, teriam sido decisivos para a extinção da EFBM. As pejorativas expressões “Vila dos Baianos” e “feito para os baianos” eram utilizadas pelos ferroviários divinopolitanos para designar as casas que estavam em construção para os Bahiminas. O próprio ato de locação de imóveis na cidade, até o término das residências pela Companhia, também era uma tarefa complicada, pelo simples fato de serem oriundos da EFBM. Além disso, os filhos dos ferroviários ladainhenses, igualmente, se deparavam com situações ou expressões de cunho xenofóbicas, como lembrado pela entrevistada 4, que na escola de sua filha, os colegas de classe pensavam que a garota falava outro idioma em função do seu sotaque norte-mineiro.

Outra situação contraditória vivenciada pelos ferroviários ladainhenses nas Oficinas de Divinópolis foi em relação ao rebaixamento de suas funções originais. Segundo relato dos entrevistados, houve casos de operários que eram tecnicamente qualificados em Ladainha e que nas Oficinas da Centro-Oeste “foi dado a alguns deles até enxada para capinar”, como lembrado pelo entrevistado 5. Exímios maquinistas de locomotivas foram enviados para o pátio de manobras e para a formação de trens, enquanto muitos daqueles que exerciam cargos

de chefia em Ladainha, de início, não chegaram a desempenhar funções semelhantes na nova empresa, como ocorrido com pai do entrevistado 12 que foi colocado “para varrer depósito”.

A retirada dos trilhos em Ladainha teve início pouco tempo depois da mudança das famílias ferroviárias para Divinópolis. Diferentemente de outras ferrovias erradicadas na mesma época, como na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré onde alguns quilômetros de trilhos e de material de tração permaneceram, em Ladainha tudo foi desmantelado, eliminando qualquer possibilidade futura de reativação, ainda que fosse para fins turísticos. Tuan (1980) expõe os sentimentos que um determinado grupo social e indivíduos podem apresentar em relação aos lugares e introduz o neologismo topofilia, que é o elo afetivo entre a pessoa, a paisagem e o lugar. Por antípoda, Porteous (1988), propõe o conceito de topocídio que é a aniquilação abrupta ou gradual dos lugares que apresentam significado cultural para determinados indivíduos e sociedades; que vai de encontro à topofobia (elo de aversão) de Tuan (1980). Isso acontece quando forças topocídicas, movidas por interesses diversos, acabam por se sobrepor a identidade de um povo, resultando na perda de valores históricos, culturais e de relações sociais que permeavam dada comunidade. O topocídio ocorrido em Ladainha pelo fim da linha, aflorou nos ferroviários e nos habitantes da cidade sensações topofóbicas ante às adversidades que viriam em seguida, como o medo e a incerteza.

### *3.3. “Casas esquecidas, viúvas nos portais”: a decadência socioeconômica e a questão demográfica de Ladainha no período pós-ferroviário*

Se tomarmos como referência a chegada dos trilhos no ano de 1918 e o fim da linha, é possível identificar alguns fluxos migratórios preferenciais para e a partir de Ladainha. De início, ferroviários vindos de Ponta de Areia e de outras estradas de ferro, como da Central do Brasil (Rio de Janeiro) e da Oeste de Minas (São João del Rei), constituíram o primeiro grande fluxo migratório para a localidade que acabara de receber os trilhos. Concomitantemente, cidadãos dos municípios lindeiros também se estabeleceram na cidade por ocasião da abertura dos caminhos de ferro. Com estas levas de imigrantes, o território de Ladainha, ainda pertencente a Theóphilo Ottoni, registrou no censo demográfico de 1920 uma população de 10.334 habitantes (IBGE, 1920). Jornais daquela época trazem anúncios da chegada de alguns comerciantes à Ladainha, motivados pela chegada do trem:

O abaixo assignado tem o prazer de avisar aos seus freguezes e ao Commercio em geral que transferiu sua residencia e esse Commercial da estação de Pedro Versiani da Estrada de Ferro Bahia e Minas, para a Estação

de Ladainha da mesma via ferrea, onde continuará receber todas as ordens de seus amigos e freguezes (Aviso, 1927, p. 3).

A chegada da ferrovia em Ladainha trouxe significativas mudanças na paisagem local e na condição socioeconômica dos seus habitantes. De modo direto, a ferrovia influenciou a emancipação política do lugar e a construção de obras ou ações que atendiam diretamente os ladainhenses, independente se ferroviário ou não. O fim da linha representou decadência social e econômica para os municípios que dependiam da ferrovia. Com isso, o valor do sítio e posição urbana de Ladainha entraram em um processo de obsolescência (George, 1969). O declínio não foi experienciado somente por Ladainha, mas por diversas localidades do extremo Sul da Bahia, do Vale do Mucuri e do Médio Jequitinhonha, que surgiram quase que exclusivamente em função da ferrovia e, mais tarde, com a sua extinção, experimentaram um forte declínio social, econômico e cultural, deixando para trás um cenário fantasmagórico, conforme evidenciado por Martins:

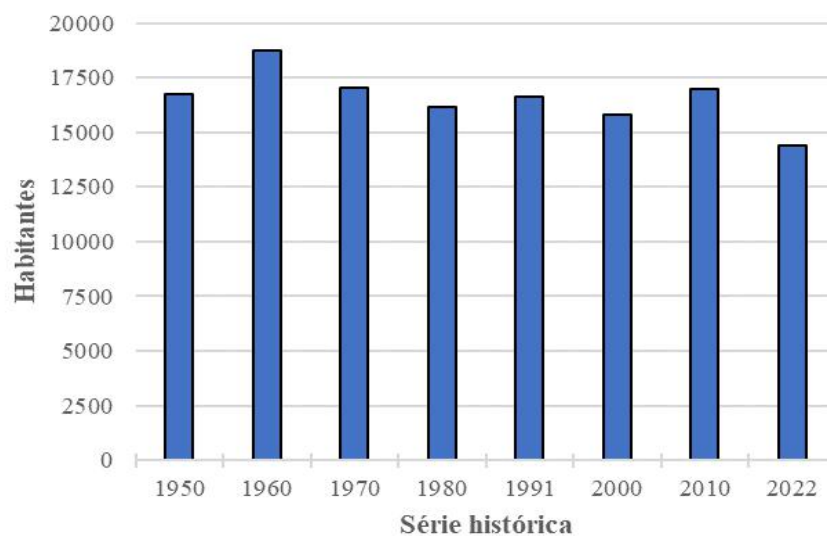
A cidade de Teófilo Otoni perdeu massa salarial e negócios ligados ao suprimento da ferrovia. Mais do que isso, a cidade, atônita, acompanhou a destruição de símbolos do ‘progresso’ e da ‘força política’ que contribuíram para fazer de Teófilo Otoni polo regional. **Em Ladainha, mais da metade da população foi deslocada, o que provocou muitos anos de dramática acomodação da economia local.** Povoados menores, antes movimentados pela estrada de ferro, pararam no tempo ou encolheram (Martins, 2018, p. 228, grifo nosso).

Aqui convém matizarmos. De fato, mudanças como essas causaram severas rupturas nas relações sociais e na articulação urbana, não só de Ladainha, mas de toda a região servida pela ferrovia. No entanto, em se tratando desta cidade, os dados censitários não corroboram um esvaziamento populacional de “mais da metade da população”. Talvez, o autor estivesse se referindo à população urbana ladainhense que, historicamente, e ainda hoje, se mantém em proporção menor que os residentes na zona rural do município. Ainda assim, os dados censitários não indicam uma redução exponencialmente abrupta em sua área urbana na época correspondente ao fim da Bahia e Minas. Como disponível no Gráfico 1, em termos absolutos, a população de Ladainha, no período intercensitário de 1960 a 1970, reduziu cerca de 1.700 habitantes (ou 9,0% em termos relativos), o que permite, minimamente, correlacionar o fim da linha com a emigração dos ladainhenses.

Desde a emancipação política de Ladainha em 1948, a população absoluta esteve sempre acima de 15.000 habitantes, exceto para o último censo demográfico (2022). De toda a série histórica disponível, o ano em que a população teve o maior registro foi em 1960, momento <https://doi.org/10.5281/zenodo.14501011>

em que a ferrovia ainda se encontrava operacional, quando foram recenseados 18.723 residentes. Nas décadas seguintes, a população do município manteve-se praticamente estável, registrando valores médios próximos a 16.500 habitantes. A maior redução foi identificada no Censo de 2022, quando foram contabilizados 14.375 habitantes, o que representa uma variação negativa -15,41% se comparado à contagem realizada em 2010 ou a uma taxa média de variação anual da população no período intercensitário de -1,39% (IBGE, 2022).

**Gráfico 1. População absoluta residente no município de Ladainha entre os anos de 1950 e 2022.**



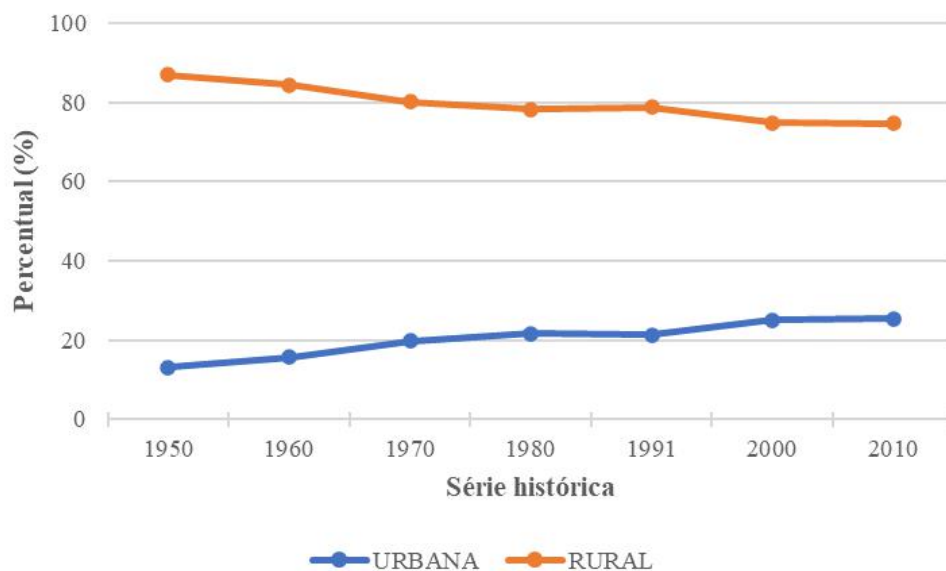
**Fonte:** organizado pelos autores a partir dos dados censitários do IBGE de 1950 a 2022.

No que diz respeito à distribuição da população de Ladainha, segundo a condição de domicílio (Gráfico 2), historicamente, o município sempre apresentou uma população maior residente no meio rural que no espaço urbano. Essa condição se assemelha a outros municípios do Mucuri, como Caraiá, Setubinha e Catuji, que estão localizados em posição de fronteira com o Vale do Jequitinhonha. Desde a década de 1950 até 2010, a população rural em Ladainha apresentou uma redução na ordem de 12,3%, justificando um efêmero processo de esvaziamento da zona rural em função da migração rural-urbana enquanto fomentadora do processo de urbanização municipal. Outros fatores que podem justificar esse fluxo, são a estagnação da atividade agropecuária na região e os eventos climáticos extremos, como as estiagens severas, mais recorrentes no início deste século (Morais; Lopes Júnior; Fernandes, 2023).



Segundo consta nos registros oficiais do Censo Demográfico de 1950, os funcionários da ferrovia em Ladainha totalizavam 225 colaboradores, sendo 220 homens e 5 mulheres (IBGE, 1959), o que correspondia a apenas 1,2% da população total do município ou a 15,6% de todo o quadro de pessoal efetivo da ferrovia naquele ano (Brasil, 1956). Ainda que não seja possível quantificar o total de pessoas que migraram de Ladainha em função do fim da linha, o êxodo dos ferroviários e de suas famílias deixou marcas na paisagem, como lembrado pela canção “Ponta de Areia”, de Fernando Brant e Milton Nascimento, com “*casas esquecidas, viúvas nos portais*”.

**Gráfico 2. Distribuição percentual da população de Ladainha por situação de domicílio entre os anos de 1950 a 2010.**



**Fonte:** Organizado pelos autores a partir dos dados censitários do IBGE de 1950 a 2010.

A economia do lugar também foi impactada, pois em um cenário onde predominava essencialmente atividades agrícolas, a massa salarial de mais de duas centenas de funcionários da ferrovia e dos fornecedores/prestadores de serviços potencializava a circulação econômica na cidade, embora ocorressem atrasos nos pagamentos dos salários, promovendo em algumas ocasiões, a troca da remuneração por gêneros alimentícios nos armazéns da Cooperativa de Consumo da EFBM, conforme ressaltado pelos entrevistados. De qualquer modo, os efeitos adversos na socioeconomia em função da erradicação da linha são lembrados pelos ferroviários, ferroviárias e moradores ladainhenses, que ainda hoje buscam estabelecer uma correlação entre o fim da linha e a estagnação econômica do município:

Ah, eles sentiram muita falta, porque o dinheiro acabou lá [Ladainha]. A maioria dos ferroviários recebia pagamento normal, [não compreendido] mas depois que nós saímos abaixou (*sic*) (Entrevistado 1).

Essas casas ficaram abandonadas, invadidas para quem quisesse, uns pegavam, outros não pegavam. Na Esplanada, eles tiravam o forro da casa, para vender a madeira, ficou tudo abandonado. Eu mesmo deixei um bocado de coisa lá e falei: ‘Ah, não vou mexer com isso não!’. Eu tinha uns quatro cavalos, que eu gostava muito de pescaria com cavalo, naquele tempo. Abandonei tudo e assim foi. Teve um funcionário que matou uma vaca, salgou todinha, botou dentro de umas caixas e levou para Divinópolis, mas não vendeu barato. Então, o que acontece, ninguém queria comprar nada, Ladainha acabou, ficou nesse colapso danado, vamos dizer assim, o dinheiro acabou, comerciantes fecharam, foram embora. Mas foi um colapso danado, ninguém queria comprar nada, ninguém vendia nada, as casas ficaram abandonadas e [foram] ocupadas por gente que não tem documento (*sic*) (Entrevistado 2).

Quando nós saímos de lá [Ladainha], aquilo ficou igual a um furo. O dinheiro que entrava lá era da Estrada, da Bahiminas. E aí pronto, fracassou (*sic*) (Entrevistado 9).

A cidade ficou num estado depressivo na época, numa situação difícil pois saiu muita gente, o dinheiro que entrava na cidade era dos ferroviários. Nós tínhamos até cooperativa lá que ia de tudo para nós e faltou esse dinheiro na cidade. A cidade esteve numa decadência imensa, ficou numa situação difícil. Com o tempo é que foi melhorando e que está do jeito que está hoje, mas foi muito difícil. O pessoal que ficou morando lá na época reclamava da situação (*sic*) (Entrevistado 3).

A economia de Ladainha girava, em parte, pelos ferroviários. Isso caiu muito, muito mesmo, sabe? As casas foram desvalorizadas. Hoje não, hoje Ladainha recuperou. Hoje Ladainha está toda asfaltada, o comércio de Ladainha está muito bom, me parece que tem três ou quatro farmácias, supermercados parece que tem uns três ou quatro e naquela época não tinha, por incrível que pareça. Mas que Ladainha na época foi lá embaixo, foi (*sic*) (Entrevistado 5).

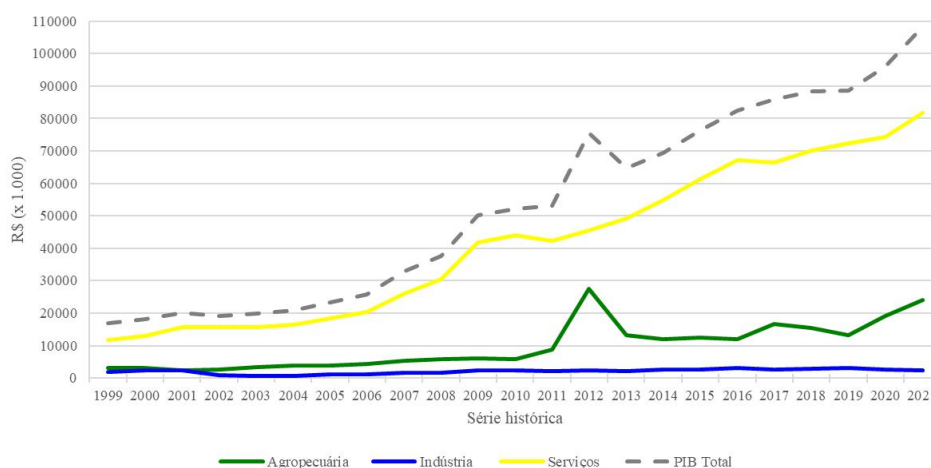
Ladainha praticamente morreu, acabou, porque foram muitas famílias que tiveram que ir embora, mais de cem famílias ficaram aí as casas todas vagas. Ladainha acabou e até hoje sente essa falta da Bahia e Minas. Ladainha hoje é uma cidade pobre e eu acho que se tivéssemos a ferrovia, seria uma cidade respeitada porque tudo era fabricado aqui. Ladainha teve um prejuízo imenso (*sic*) (Entrevistado 27).

Porque Ladainha vivia diretamente da Rede Ferroviária, o recurso que aqui tinha. Eram as duzentas famílias mais bem remuneradas do nosso município eram da Bahiminas, [quando] saiu ficou um deserto (*sic*) (Entrevistado 29).

Pelo visto, os efeitos deletérios na economia de Ladainha se mantiveram no período pós-ferroviário. Dados mais recentes do IBGE sobre o Produto Interno Bruto (PIB) do município demonstram que, no período entre 1999 e 2021, houve um aumento de quase 6,5 vezes (ou

540%), partindo de R\$ 16.916.000,00 e atingindo R\$ 108.355.000,00 (Gráfico 3), ainda assim, valores considerados baixos se comparado a outros municípios mineiros de porte demográfico semelhante (FJP, 2021). Ao analisar os resultados de forma desagregada, é possível ponderar que a incipiente participação da indústria na composição do PIB ao longo da série histórica tem relação com a quase inexistência de espaços fabris no território municipal. Os valores associados a este segmento dizem respeito à participação das empresas extrativas de minerais não-metálicos que atuam no município com a mineração de rochas ornamentais e exploração de areia para a construção civil. Ao longo de toda a série histórica, os valores estiveram, quase sempre, abaixo dos R\$ 3.000.000,00/ano, sendo que o menor registro ocorreu em 2004, quando somente R\$ 597.000,00 foram movimentados na economia de Ladainha por este setor.

**Gráfico 3. Evolução do Produto Interno Bruto (PIB) de Ladainha, por setores, no período de 1999 a 2021.**



**Fonte:** Organizado pelos autores a partir de IBGE / Fundação João Pinheiro.

No tocante aos valores adicionados referente à atividade agropecuária, o segmento continuou em expansão no município devido à ampliação das áreas destinadas à silvicultura do eucalipto e à criação de bovinos, atividades que respondem pela maior parte dos empregos formais gerados e ocupam pouco mais de 35% do território de Ladainha (Projeto MapBiomass, 2023). Ao longo da série, o ano em que houve a maior arrecadação foi em 2012, com R\$ 27.562.000,00, e a menor foi de R\$ 2.266.000, em 2002. Inclusive, é mister destacar que a vocação agrícola do município tem origem em tempos mais recuados. A publicação do censo demográfico de 1950 já evidenciava que “a agricultura é o mais importante fator da economia provinciana, embora, seja município agrícola e pastoril” e que o principal centro consumidor

dos produtos agrícolas era o município de Teófilo Otoni, para onde seguiam em vagões da ferrovia Bahia e Minas (IBGE, 1959, p. 412).

De todos os segmentos, os melhores resultados foram obtidos no setor de serviços, incluindo o valor bruto referente à administração pública, que representou cerca de 75% de tudo que foi “produzido” em Ladainha no ano de 2021. Dito de outro modo, o valor adicionado por este subsetor tem sido o responsável pela geração de renda, sendo a mola propulsora da economia ladainhense. Ao longo de toda a série histórica, o aumento dos serviços foi de 595%, partindo de R\$ 11.749.000,00, em 1999, e registrando quase R\$ 82.000.000,00, no ano de 2021. É justamente neste setor que se concentram os empregos formais no município. Dados do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), para o ano de 2021, demonstram que dos 839 empregos formais existentes, 609 (ou 72,6%) estavam vinculados à administração pública, sendo que esta prevalência “como principal atividade econômica é, geralmente, um indicador da carência de oportunidades para obtenção de emprego e renda” (FJP, 2021, p. 3).

Uma característica dos municípios que dependem quase que exclusivamente da administração pública em sua geração de renda é o baixo valor associado ao PIB *per capita*. Neste contexto, em valores correntes, o observado foi de R\$ 1.068,46, em 1999, e alcançou R\$ 8.063,14, em 2021, uma evolução de 655% em dados relativos. Ainda que tenha sido ampliado na série observada, ao considerar este indicador para Minas Gerais no ano de 2017, Ladainha figurava na antepenúltima colocação entre os 853 municípios do estado, à frente somente de Chapada do Norte, na RGIM de Capelinha, e de São João das Missões, na RGIM de Januária (FJP, 2019).

A dependência da administração pública não é exclusividade do município de Ladainha. Segundo levantamento elaborado pela Fundação João Pinheiro (2020b), a RGIM Teófilo Otoni é constituída, fundamentalmente, por municípios que têm nos setores primários da economia sua principal fonte de receita. Ademais, a participação industrial na composição do PIB é bastante reduzida. Com isso, uma parte considerável dos municípios são dependentes da administração pública em função da inexistência de outros setores propulsores de crescimento econômico. Outro aspecto a ser considerado é que a dinamicidade econômica acontece de modo direcionado aos municípios de maior importância da região, os quais são em número bastante reduzido. Esses fatores conduzem a população à emigração, provocando maior influência na dinâmica demográfica regional que os componentes associados à fecundidade ou à mortalidade (FJP, 2020a).

Quanto à condição de desenvolvimento socioeconômico de uma localidade, o indicador-síntese PIB *per capita* não é o mais apropriado, pois nem sempre o que está sendo produzido no município, efetivamente, se traduzirá em melhorias para a população local. Neste sentido, o mais coerente é considerar o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), que utiliza múltiplos indicadores das pesquisas domiciliares, como a renda da população, a renda *per capita* municipal e os dados educacionais para definir o nível de desenvolvimento socioeconômico de determinadas territorialidades.

Mesmo com o incremento socioeconômico observado neste início de século e com a ampliação do grau de urbanização dos municípios, ainda se constatam na RGIM Teófilo Otoni condições socioeconômicas precárias. Como resultante, nenhum município possui IDHM classificado como muito alto e dos 15 (quinze) municípios de Minas Gerais com os piores resultados no ano de 2010, 7 (sete) continuavam sendo da RGIM Teófilo Otoni, incluindo Ladainha, que com a referência de 0,541, devido principalmente ao componente educacional, mantém-se em uma das últimas posições no *ranking* do desenvolvimento humano no Estado. A condição atual neste quesito se contrasta com outrora, pois era justamente no município que se localizava a escola de formação técnica profissional da ferrovia e, no longínquo ano de 1938, a localidade “já possuía dois colégios particulares que era referência para toda a região” (Eleutério, 2016, p. 46).

O disparate socioeconômico de Ladainha é confirmado também por resultados encontrados no Índice Mineiro de Responsabilidade Social (IMRS), métrica que seleciona indicadores que permitem dimensionar a vulnerabilidade social de uma localidade, tendo por referência a população inscrita no Cadastro Único (CadÚnico); o percentual de pobres e extremamente pobres residentes no município; os moradores em idade produtiva que não possuem ocupação; os analfabetos funcionais e a quantidade de pessoas que residem em moradias sem acesso ao saneamento básico. Neste quesito, os dados de Ladainha, tendo por referência o ano de 2021, apontam que 50,05% da população local estava inscrita no CadÚnico. Desse percentual, 40,29% das pessoas eram consideradas pobres ou extremamente pobres, ou seja, viviam com renda familiar *per capita* inferior a R\$ 200,00/mês. Ainda considerando a população inscrita no CadÚnico, 20,92% não tinham o ensino fundamental completo e mais da metade dos habitantes do município (51,54%) residiam em moradias que não possuíam condições adequadas de saneamento básico (FJP, 2023).

Como resposta à realidade socioeconômica verificada, redes migratórias mais recentes têm se estabelecido na região em direção a outras cidades de Minas Gerais, de outros estados

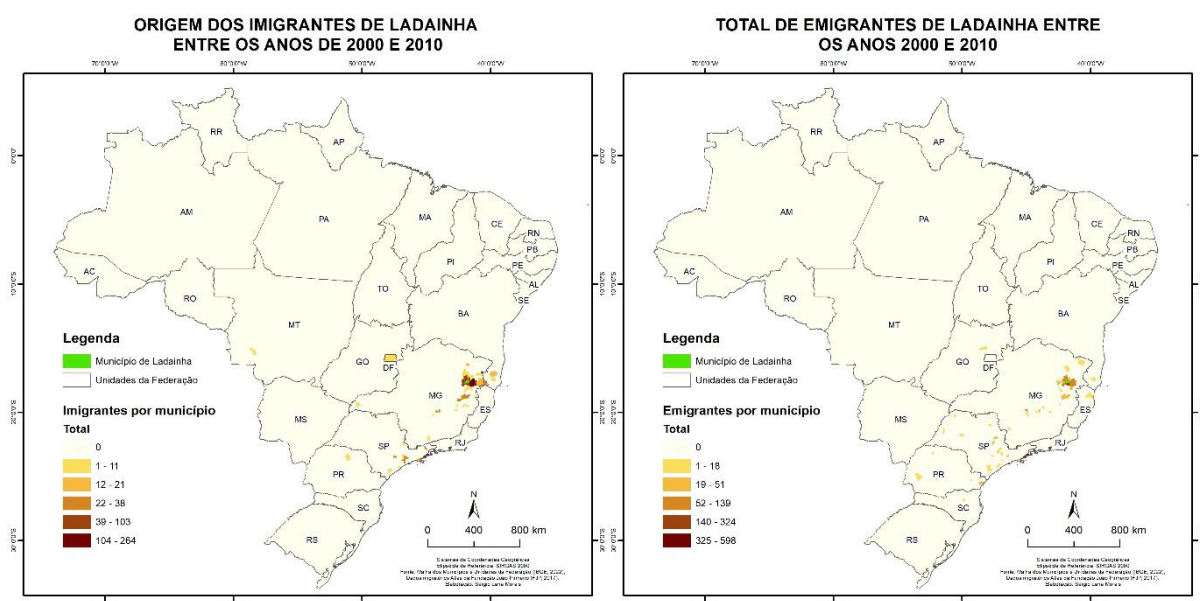


ou para o estrangeiro. Alguns fluxos são mais antigos e estão mais estruturados, outros parecem ser mais recentes e necessitam de maior detalhamento em pesquisas futuras. Em trabalhos de campo empreendidos em Ladainha e na região do Mucuri, foi possível identificar indícios que corroboram esta dinâmica, como o fretamento de veículos de turismo e a comercialização de passagens que partem de municípios específicos, com frequência semanal, adotando os seguintes itinerários: Malacacheta/Ladainha/Poté/Teófilo Otoni até Nova Serrana e a partir de Ladainha/Poté/Teófilo Otoni com destino a Ubatuba/Litoral Norte de São Paulo (SP). Nas entrevistas realizadas com os moradores de Ladainha, ficou evidente ainda o fluxo migratório preferencial ao estrangeiro de jovens ladainhenses, sobretudo para os Estados Unidos da América (EUA), amparado, em grande medida, na indústria da migração ilegal.

Considerando dados disponíveis no Atlas de Migração da Fundação João Pinheiro, em um recorte temporal mais recente, do total de habitantes residentes em 2010 no município de Ladainha (16.994 pessoas), 9,9% ou 1.683 pessoas eram imigrantes (Figura 4). Neste contexto, 644 pessoas eram naturais de Ladainha e regressaram após vivenciar alguma experiência migratória intraestadual ou em outras Unidades da Federação (UF's). Os municípios de Minas Gerais que mais emanaram imigrantes para Ladainha foram: Teófilo Otoni com 264, Santa Helena de Minas com 203, Itaipé com 103, Poté com 73, Malacacheta com 69, Setubinha com 63, Novo Cruzeiro com 57, Governador Valadares com 38, Belo Horizonte com 29 e Nanuque com 28 (FJP, 2017). Os maiores valores encontrados para os imigrantes provenientes de Teófilo Otoni e Santa Helena de Minas podem ter relação com o deslocamento do povo Maxakali em direção à Aldeia Verde situada em Ladainha, uma vez que este etnônimo apresenta forte mobilidade espacial entre as terras indígenas existentes no Vale do Mucuri, a exemplo dos municípios de Ladainha, Bertópolis, Santa Helena de Minas e Teófilo Otoni.

Já os imigrantes interestaduais tiveram origem, sobretudo, em municípios do estado de São Paulo, com destaque para as cidades de Ubatuba com 182 imigrantes, Lorena com 37, Itapeccerica da Serra e Sorocaba ambos com 31 e Caraguatatuba com 27 (FJP, 2017). Neste cenário, há indícios de que sejam retornados, após cumprirem total ou parcialmente seus projetos migratórios, uma vez que é comum ladainhenses se estabelecerem em municípios de São Paulo, sobretudo no litoral norte.

**Figura 4. Volume total (interestadual e intraestadual) de imigrantes e emigrantes do município de Ladainha entre os anos 2000 e 2010.**



**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022) e Fundação João Pinheiro (2017).

No contexto dos emigrantes, na primeira década deste século, 2.144 pessoas eram naturais e/ou moravam em Ladainha quando da contagem do Censo do ano de 2010, que estabeleceu a data fixa de 31/07/2005 como referência (Figura 4). Deste contingente total, 1.143 (53,3%) tiveram como destino municípios do próprio estado, tais como: Poté com 324 pessoas, Teófilo Otoni com 139, Novo Cruzeiro com 120 pessoas, Nova Serrana com 118 pessoas e Malacacheta com 107 pessoas. Para 1.001 (46,7%) emigrantes, outras UF's foram o destino final, em especial para municípios de São Paulo, estado para onde se direcionou a grande maioria daqueles que deixaram Ladainha, a exemplo de Ubatuba com 598 pessoas, Igarapu do Tietê com 37 pessoas, Iperó e Caraguatatuba ambas com 27 pessoas, além do município paranaense de Paranaguá, com 32 pessoas (FJP, 2017).

As informações sobre imigrantes e emigrantes, em 2010, tendo por referência a data fixa de 31/07/2005, indicam que Ladainha obteve um saldo migratório negativo em 356 pessoas

(FJP, 2017), fato que caracteriza o município como uma área de evasão migratória, ou seja, de perda populacional, condição igualmente observada em outros municípios que compõem a RGIM de Teófilo Otoni. Um dos fatores que coadunam com a baixa capacidade de retenção migratória na região está associado ao seu perfil socioeconômico.

O fato de os municípios de Ubatuba, Poté e Teófilo Otoni encabeçarem o *ranking* de emigrantes de Ladainha evidencia a rede migratória local direcionada, seja por proximidade geográfica, como no caso de Poté e do principal município-polo da região ou para o litoral norte de São Paulo. A emigração direcionada de Ladainha para Ubatuba tem origem na década de 1970, quando os primeiros ladainhenses chegaram na estância balneária do litoral norte de São Paulo. Inicialmente, buscavam por trabalhos sazonais na alta temporada e, progressivamente, foram reocupados no segmento da construção civil, que passava por franca expansão. A forte conexão entre Ladainha e Ubatuba se faz presente em diversos espaços, o que contribuiu para a celebração de um acordo entre as Prefeituras no ano de 2010 para que fossem oficializadas como “cidades-irmãs”, documentado pela Lei municipal nº 1.137/2010 de Ladainha (Ubatuba [...], 2010). Além disso, o batismo de logradouro público com o nome de “Ladainha” na cidade de Ubatuba; a frequente participação de representantes políticos de Ubatuba na Festa do Ladainhense Ausente; a atribuição de moção de aplausos nas câmaras de vereadores de ambos os municípios e o apoio político entre candidatos das mesmas siglas ou ideologias partidárias em época de eleição são evidências da emigração ladainhense na composição da sociedade ubatubana.

#### **4. Conclusão**

Neste artigo, tendo como recorte espacial o município de Ladainha, buscamos caracterizar a área de estudo e apresentar como se deu o cenário de construção da via férrea e dos prédios correlatos ao funcionamento da Estrada de Ferro Bahia e Minas na paisagem urbana de ladainhense. Ademais, identificamos as sensações tofóbicas vivenciadas pelos ferroviários como consequência direta da erradicação da ferrovia e a tentativa de criar laços topofilicos nas novas cidades, para onde foram redistribuídos, em especial Divinópolis. Avaliamos ainda a decadência socioeconômica de Ladainha e sua condição demográfica que se configurou, no período pós-ferroviário, como uma área de repulsão populacional (emigração), condição que é capaz de causar impactos negativos na população e na economia local se comparada a outros componentes demográficos, como a mortalidade e a natalidade.

## 5. Agradecimentos

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa de pesquisa aos dois primeiros autores, expressamos nossos agradecimentos. Manifestamos também nossa gratidão a todos os ferroviários e ferroviárias da antiga Estrada de Ferro Bahia e Minas que contribuíram com as entrevistas.

## Referências

Aviso. (1927). A Família. Teófilo Otoni, ano 16, n. 780.

Brasil. (1919). Decreto nº 8.648, de 31 de Março de 1911. Autoriza a revisão do contrato de 31 de outubro de 1910, lavrado com a Companhia Viação Geral da Bahia, na conformidade do decreto n. 8.321, de 23 de outubro do mesmo ano. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, RJ.

Brasil. (1919). Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP). Inspeção Federal das Estradas. Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1914. Rio de Janeiro.

Brasil. (1920). Decreto nº 14.049, de 4 de Fevereiro de 1920. Aprova estudos e orçamento, na importância de 82:483\$786, para a construção do ramal férreo de Ponta de Areia a Caravelas. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, RJ.

Brasil. (1922a). Decreto nº 15.546, de 3 de Julho de 1922. Aprova os projetos e respectivos orçamentos [...]. **Diário Oficial da União**. Rio de Janeiro, RJ.

Brasil. (1922b). Decreto nº 15.871, de 6 de Dezembro de 1922. Aprova os projetos apresentados pela Companhia Ferroviária E'ste Brasileiro [...]. **Diário Oficial da União**. Rio de Janeiro, RJ.

Brasil. (1922c) Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP). Inspeção Federal das Estradas. Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1918. Typographia Gomes Brandão, Rio de Janeiro.

Brasil. (1956). Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP). Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1952. Rio de Janeiro.

Brasil. (1958). Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP). Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1955. Rio de Janeiro.

Brasil. (1964). Ministério dos Transportes. **Relatório anual da Rede Ferroviária Federal 1963**, 96 p. Ministério dos Transportes, Brasília.

Brasil. (1966). Decreto nº 58.341, de 3 de Maio de 1966. Disciplina a erradicação de ferrovias e ramais antieconômicos e sua programação. Presidência da República, Brasília, DF.

Brasil. (1970). Decreto nº 66.750, de 18 de Junho de 1970. Altera o enquadramento definitivo da Estrada de Ferro Bahia e Minas e dá outras providências. Presidência da República, Brasília, DF.

Deffontaines, P. (2004). Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Revista Cidades**, 1 (1), p. 119-146.

Eleutério, Arys bure Batista. (2009). 90 anos de Ladainha: 1918-2008. Teófilo Otoni.

Eleutério, Arys bure Batista. (2016). Estrada de Ferro Bahia e Minas: a ferrovia do adeus. 2. Teófilo Otoni.

Eleutério, Arys bure Batista (2020). Memórias de Ladainha. Teófilo Otoni.

Estrada Natural: vida e morte da Estrada de Ferro Bahia e Minas. (2023). Direção: Emerson Gontijo. Produção: Carlos Rodrigues e Nelson Pereira Lopes. Belo Horizonte: Horizonte Filmes. (58 min), son., color.

Gontijo, E.; Rodrigues, C.; Lopes N. P. (2023) Estrada Natural: vida e morte da Estrada de Ferro Bahia e Minas. **Horizonte Filmes**, Belo Horizonte.

FJP - Fundação João Pinheiro. (2017). Plataforma dos Movimentos Migratórios no Brasil. Belo Horizonte.



FJP - Fundação João Pinheiro. (2019). Produto interno bruto dos municípios de Minas Gerais: ano de referência 2017. Diretoria de Estatísticas e Informações, Belo Horizonte.

FJP - Fundação João Pinheiro. (2020a). Aspectos demográficos da Região Geográfica Intermediária de Teófilo Otoni. **Informativo FJP**, 2(3). Diretoria de Estatísticas e Informações, Belo Horizonte.

FJP - Fundação João Pinheiro. (2020b). Contas Regionais - PIB da Região Geográfica Intermediária de Teófilo Otoni. **Informativo FJP**, 2(3). Diretoria de Estatísticas e Informações Belo Horizonte.

FJP - Fundação João Pinheiro. (2021). Contas Regionais - PIB da Região Geográfica Intermediária de Teófilo Otoni. **Informativo FJP**, 3(5). Diretoria de Estatísticas e Informações Belo Horizonte.

FJP - Fundação João Pinheiro. (2023). Índice Mineiro de Responsabilidade Social do ano de 2023. Belo Horizonte.

George, Pierre. (1969). *Précis de Géographie Urbaine : Villes et conditions naturelles*. Tradução: Oswaldo Bueno Amorim Filho. p. 37-71. P.U.S. Paris

Giffoni, José Marcello Salles (2006). Trilhos arrancados: história da estrada de ferro Bahia e Minas (1878-1966). 307. Tese de Doutorado em História, Programa de Pós-graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1920). Censo Brasileiro de 1920. Rio de Janeiro.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1959). Enciclopédia dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 482 p. v. 25: Minas Gerais.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2021). Estimativas da população. Rio de Janeiro.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022). Censo Brasileiro de 2022. Rio de Janeiro.

Maia, Doralice Sátyro. (2017). A ferrovia nas cidades bocas de sertão: alterações na morfologia e na estrutura urbana. **Terra Brasilis**, 1(8), p. 1-17.

Martins, Marcos Lobato. (2018). A formação regional do Mucuri: O homem, o rio e a mata no nordeste de Minas Gerais. Annablume, São Paulo.

Morais, S. L.; Lopes, J. G.; Fernandes, D. M. (2023). Demographic and socioeconomic characterization of the Immediate Region of Teófilo Otoni, MG between 1991 and 2010. **Revista Cerrados**, [S. l.], 21(2), p. 56-84.

Morais, S. L.; Teixeira, R. C.; Laudares, S. (2024). Do Mar às Gerais: percalços e desafios construtivos da Estrada de Ferro Bahia e Minas até o seu “ponto final”. In: Pereira, Luiz Andrei; Oliveira, Leandro Dias (org.). **Geografia, desenvolvimento e luta política**, p. 113-130, Unimontes, Montes Claros.

Porteous, J. Douglas. (1988). Planned to death: the annihilation of a place called Howdendyke. University of Toronto Press. Toronto.

Projeto Mapbiomas. (2023). Coleção 7 da Série Anual de Mapas da Cobertura e Uso do Solo do Brasil.

Revista Brazil-Ferro-Carril. (1924) Revista semanal de transportes, economia e finanças. Ferrocarril, 335(15). Rio de Janeiro.

Thompson, P. (1992). A voz do passado: história oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

TUAN, Y. (1980). Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. Difel, São Paulo.

VFCO - Viação Férrea Centro-Oeste. (1967). Setor de Estatística da Rede Ferroviária Federal-SR2. **Relatório anual de 1967**, 43 p. Belo Horizonte.

Vinuto, J. (2014). A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, 22(44), p. 203-220. Campinas, SP.