

# Nas margens da linha: *território negro* e o lugar do *branco* na ocupação urbana na cidade de Teófilo Otoni em meados do séc. XX

Márcio Achtschin Santos <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Cientista Social (FENORD). Mestre em História (USS). Doutorando em História (UFMG).

---

**Resumo** O artigo objetiva analisar a formação dos espaços urbanos na cidade de Teófilo Otoni nas décadas de 1950 e 1960, caracterizando os territórios apropriados pela elite local em contraposição à comunidade formada por uma mão-de-obra majoritariamente negra que se estabeleceu ao longo da margem da linha da Estrada de Ferro Bahia e Minas. Ao utilizar da categoria Território Negro, nessa pesquisa, busca-se visualizar a construção das relações de solidariedades, enfrentamentos e resistências desse núcleo de ferroviários, bem como as estratégias da elite teófilo-otonense para esvaziamento e fragmentação da consciência negra. Ao dar destaque à construção do mito da imigração alemã em meados do século XX como uma das ferramentas para reforçar o poder dos grupos hegemônicos locais, a condução desse trabalho procura apresentar como desdobramentos desse conflito o debate em torno da ausência de manifestações contra o fechamento da ferrovia em 1966.

**Palavras-chave:** Território negro; ferroviários “Bahiminas”; Teófilo Otoni; mito do imigrante alemão.

---

## 1. Introdução

O ano de 2016 é razão da efeméride de um dos fatos mais marcantes e ao mesmo tempo obscuros da história do Vale do Mucuri, localizada no leste do estado de Minas Gerais: os 50 anos de fechamento da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM). Do que se tem trabalhado sobre o tema, já foram apontados diversos elementos que motivaram o fim da ferrovia em 1966: o prejuízo contínuo da empresa, que inviabilizou seu funcionamento; a pressão da indústria automobilística e o favorecimento desse setor pelo governo militar; a massificação do automóvel e, como consequência, o asfaltamento das rodovias, o que resultou maior agilidade nos meios de transporte; a corrupção na EFBM, que impregnava todos os setores da empresa (Giffoni 2006; Novais 2009).

O fechamento da ferrovia foi traumático em todos os aspectos, pois afetou a vida social, política, econômica e cultural da região. E o incômodo silêncio no qual ocorreu. Fica ainda por esclarecer o que de fato aconteceu em relação à ausência de mobilização local contra a decisão do governo militar em fechar a EFBM. A empresa era a maior empregadora da região e grandemente responsável pelo aquecido comércio existente na cidade de Teófilo Otoni. No entanto, os jornais locais do período não produziram nenhuma matéria, do mesmo modo que as atas das reuniões da Câmara Municipal não fizeram qualquer menção ao fato. Não houve nenhum gesto de resistência por parte dos movimentos sindicais bem como de mobilizações de

lideranças políticas locais junto ao governo para procurar alternativas que não culminasse no fechamento da ferrovia.

A força do Golpe de Estado de 1964 e a varredura promovida pelas ações repressivas conseguiram silenciar manifestações contra o fechamento da empresa ferroviária. Mas acreditar que a ausência de reações diante do fechamento da ferrovia deve-se apenas pela ação da ditadura militar na região pode obscurecer outros fatores que impediram a continuidade da “Bahia e Minas”. Apesar de não ignorar as motivações macroeconômicas e políticas, é preciso considerar outros aspectos que contribuíram para o fechamento da EFBM. Entre eles, a realidade local, os conflitos e o imaginário daí produzidos nos anos que antecederam seu fechamento. Assim sendo, a proposta desse artigo é analisar o fechamento da EFBM a partir das forças e tensões existentes no espaço geográfico de Teófilo Otoni, principal cidade do percurso da ferrovia.

Tendo como aporte teórico a relação entre poder e território, fundamentando as categorias *território negro* e *lugar do branco*, e seus múltiplos sentidos, esse artigo procura analisar qual relação existente entre esse contexto vivido nos anos de 1950-1960 (especialmente os conflitos de grupos e classes existentes) com o fim da EFBM. Para tanto, a cidade aqui é pensada como espaço de múltiplos interesses, de lugares que demarcam poder, de territórios carregados de símbolos. No caso específico de Teófilo Otoni, o ponto de partida para essa análise é a tensão entre dois espaços socioeconômicos distintos. Um ao sul, formado por

trabalhadores negros ligados à EFBM; o outro, no centro-norte, este sendo um espaço de moradia e convivência da elite local, formada por setores médios, comerciantes e proprietários rurais. Diferenças que resultariam em crescentes tensões tanto em choques diretos como no campo das representações.

As fontes materiais utilizadas foram: Documentos do Departamento de Ordem Política e Social (DOPS), pasta 111 e pasta 3859. Arquivo Público Mineiro<sup>1</sup>. Jornal “Norte de Minas. 1935, 1943-1951, 1955. Arquivo Digitalizado. Resgate da memória: a imprensa em Teófilo Otoni. Volume 1 e 2; Jornal “Tribuna Estudantil”, agosto a setembro de 1954; Livro de Registros de ocorrências trabalhistas da Estrada de Ferro Bahia e Minas, 1954; Registros de Decretos da Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni entre 1922 e 1938. Quanto às fontes orais, as entrevistas foram realizadas com ex-ferroviários e familiares de trabalhadores da ferrovia, além de moradores da região próximo onde era a passagem do trem de ferro. Foram utilizadas quatorze entrevistas com roteiros disponíveis em Giffoni (2006), e oito realizadas entre fevereiro e dezembro de 2014. Nestas oito, foi adotado o método de entrevista focalizada, mantendo o anonimato a pedido de sete entrevistados, identificados por iniciais fictícias.

Por fim, o artigo foi dividido em três subtítulos. A primeira parte vai analisar as transformações ocorridas no espaço urbano de Teófilo Otoni nas primeiras décadas do século XX. No segundo momento será trabalhada a categoria de *território negro* e sua aplicação na formação do único bairro de periferia da cidade, localizado na região sul da cidade, denominado “Margem da Linha”. E, finalmente, o último subcapítulo propõe perceber as reações da elite local nesse contexto.

## 2. A ferrovia e as mudanças sociais na cidade de Teófilo Otoni

Segundo Achtschin (2008), a presença “civilizatória” no vale do Mucuri está diretamente relacionada com a ocupação mineira no século XIX, ou seja, com o crescimento populacional da província que supera os limites das áreas mineradoras, originando novos espaços habitados. O Mucuri seria uma terra de fronteira, ocupado por indígenas até meados do século XIX. A criação da antiga Filadélfia (atual cidade de Teófilo Otoni) em 1853 esteve vinculada com essa realidade mineira acrescida aos interesses econômicos de Teófilo Benedito Otoni, que pretendia obter ganhos na região com a Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri. No entanto, apesar de elevado investimento, a empresa de Otoni não conseguiu os lucros esperados e foi encampada pelo governo em 1861. Desse período em diante, isolada do contato com os principais centros urbanos do Brasil, a população local, que se aproximava de 6 mil pessoas, produziu e comercializou internamente (Achtschin 2008).

Desse modo, o Vale do Mucuri manteve como base econômica um comércio interno ativo na região até a chegada da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM). A ferrovia foi

criada por um decreto imperial de 1880 e começou a ser construída no ano seguinte a partir do porto de Caravelas, na Bahia. Chegou à cidade de Teófilo Otoni em 1898 e se estendeu em uma construção lenta que teria seu destino final a cidade de Araçuaí, no vale do Jequitinhonha. A Figura 1 mostra o traçado da EFBM na sua feição definitiva.



**Figura 1:** Traçado da Estrada de Ferro Bahia Minas em 1949  
Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, Brasil, 1949.

No final do século XIX, a EFBM ocupou papel central para escoamento do café e de outras produções extrativistas, como a madeira, no qual fazia a ligação com outras regiões do Brasil (Ribeiro 2013). Esse novo cenário aqueceu a economia local. Tanto assim que, segundo o orçamento municipal de 1892, Teófilo Otoni tinha como receita anual pouco mais de 4 contos de réis, e em 1900 esse valor já superava a marca dos 85 contos de réis, chegando a 551 contos de réis em 1930 e 694 contos de réis em 1931 (Registros de Decretos da Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni entre 1922 e 1938). Contudo, a crise de 1929 afetou fortemente esse modelo produtivo. A recuperação econômica no vale do Mucuri ocorreu a partir de um deslocamento das atividades essencialmente agrária-extrativista a partir da segunda metade de 1930. O café e a madeira, fonte de sustentação nas primeiras décadas do século XX e os principais produtos transportados pela EFBM, dividiram espaço com outros itens (Achtschin e Sorel 2015). Um grupo bastante heterogêneo (comerciantes, prestadores de serviço, profissionais liberais, pecuaristas, pedristas, funcionários públicos) deu novo fôlego à economia. Impulsionada nessa reconstrução, na década de 1960, Teófilo Otoni já era um dos mais importantes e promissores municípios mineiros. O município, entre 1949 e 1955, foi no estado de Minas Gerais o quarto produtor de aguardente, o segundo produtor de mandioca, o primeiro em pele de animais selvagens, terceiro produtor de suínos e o quarto parque tipográfico (Giffoni 2006).

De acordo com Achtschin e Sorel (2015), parte central e a zona norte da cidade passou a ser ocupada pela elite e segmentos médios da sociedade. Investimentos públicos como calçamentos, praças, bem como espaços de sociabilidades e entretenimentos se concentravam nessa região. Na arquitetura, consolidavam esses novos ares civilizatórios e modernizantes as construções no estilo “Art Déco”, surgido a partir dos anos de 1940, que estabeleceu de forma definitiva a ruptura com o forte componente agrário na cidade de Teófilo Otoni.

Porém, esse boom não se estendia a todos. Ocorreu uma divisão na ocupação do espaço, o que produziu uma separação territorial, definindo os principais conflitos sociais na cidade de Teófilo Otoni e que vai se tornar mais visível politicamente no final dos anos de 1950 até o fechamento da EFBM, em 1966. Diferente dos traços arquitetônicos modernos do centro-norte, a zona sul da cidade sofrerá uma involução para se tornar um espaço de esquecimento do Estado: “As melhorias urbanas na região centro-norte vão contrapor-se ao descaso do poder público na região sul, que destinam ao local obras como o cemitério e o depósito de lixo da cidade” (Achtschin e Sorel 2015, p.22).

À sua maneira, os espaços públicos e privados em Teófilo Otoni foram acompanhados pelo que Marins (1998, p. 136) considera como uma “geografia de exclusão e segregação social”. Os operários ligados direta ou indiretamente à Ferrovia Bahia e Minas ocuparam os espaços próximos à margem da estrada de ferro. A região era local de moradia e convivência de trabalhadores não qualificados das mais diversificadas atividades, majoritariamente negros. Nesse território, na qual se estabeleceu maior concentração nos arredores da linha ferroviária, amontoava-se e misturava-se boa parte dos habitantes que viviam em situações bastante precárias. Ali se instalaram residências familiares, pensões, prostíbulos, vendas, botecos, terreiros. Esse marco territorial, dividindo a ocupação urbana em dois espaços socialmente distintos, tem na margem da linha da ferrovia uma paisagem de gente e costumes que não retratavam os ventos modernizantes que sopravam para a elite nos lados do Mucuri.

### **3. O sentimento de pertencimento do “Bahiminas”**

#### **3.1 Discutindo a categoria *território negro***

Segundo Claude Raffestin (1993), o poder está presente em todas as relações e nem sempre são perceptíveis. Visando o controle sobre os homens e as coisas, esse poder pode ser exercido sobre a população, o território ou por recursos (podendo ser exercido sobre todos simultaneamente). Portanto, o território é um espaço de poder. Raffestin entende que, ao projetar uma representação de espaço, já está se estabelecendo uma reconstrução da realidade, e é um instrumento de poder: “Qualquer projeto no espaço que é expresso por uma representação revela a imagem desejada de um território, de um local de relações” (Raffestin 1993, p.45). Desse modo, diferenças raciais e suas ocupações territoriais se tornam instrumentos de poder.

Rogério Haesbaert (2004) afirma que território tem a dupla conotação material e simbólica de dominação. É múltiplo, carrega dimensões políticas, econômicas e culturais. Nessa diversidade, as identificações dos territórios se caracterizam desde as mais tradicionais, como o Estado-nação até territórios multiidentitários. Surgem jurisdições reais ou imaginadas, espaços habitados em tensões, com identidades territoriais particulares.

De acordo com Maria de Lourdes Bandeira (1991), a classificação de *território negro* se dá não pela posse de negros “enquanto pessoas físicas” (Bandeira 1991, p. 8), mas como sujeitos coletivos. A construção da territorialidade negra se realiza através da comunhão de valores dos parentescos e, principalmente, de rede de solidariedade construída para o enfrentamento dos valores impostos pelos brancos. Para Bandeira, essa territorialidade está diretamente relacionada, por um lado, com a formação da comunidade, pois se faz como coletividade “com base nos princípios da solidariedade, da reciprocidade e do igualitarismo” (p. 21). E, por outro, pela constituição da identidade étnica, que se torna “um instrumento de auto-identificação da comunidade” (Bandeira 1991, p.21). Daí o lugar ocupado não ser apenas um espaço, mas um território pela sua construção geográfica a partir de uma relação (Leite 1991).

Ilka Boaventura Leite (1991) entende ser necessário analisar a concepção de *território negro* a partir da concentração de negros que residem e têm afinidades de ambiente de trabalho com múltiplos sentidos. Ou seja, a existência de um espaço com identidades comuns, uma referência no sentido de pertencimento a grupo e uma posição de enfrentamento.

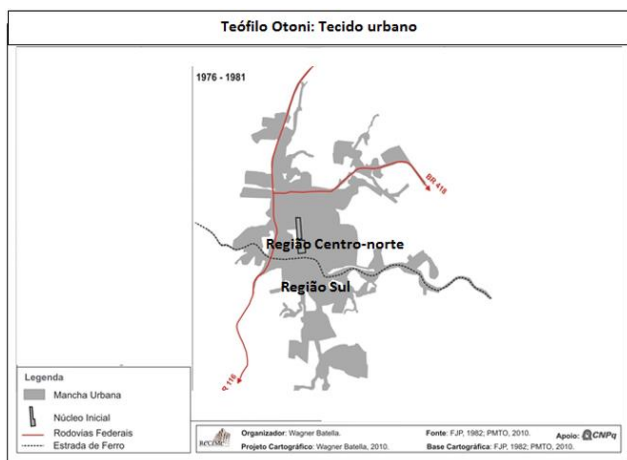
Para Boaventura Leite há dois tipos de ocupação do *território negro*. Uma que chama de Residencial, em permanência pela posse, com mais de uma unidade de domicílio, na qual há ações compartilhadas no cotidiano, solidariedade construída em experiências e vivências comuns. A outra denomina de Ocupação Interacional, marcada por locais de encontro, não necessariamente fixos e que estabelecem práticas carregadas de códigos de pertencimentos. A ocupação Interacional pode se dar tanto no lazer (bares, clubes, esquinas, esportes), quanto em espaços religiosos (terreiros). Ainda que muitas vezes contraditório, têm os negros o território como espaço de reforço ao coletivo, mas que também carrega estigmatizações construídas por uma sociedade “branca”. Assim, a construção do território tanto se faz como força para distinção em ato de resistência como também de segregação que reforça a barreira social. Politicamente, em função das atividades repressivas, o grupo tem dificuldades internas de assumir o sentimento de pertencimento do território. Ou seja, cria-se no negro um impasse, ora pode ser sentido como um espaço de resistência política, ora um local que concentra personagens marginais da sociedade: “pode ser de um lado uma conquista e de outro a manutenção de uma certa situação de segregação” (Leite 1991, p.45).

#### **3.2 Margem da Linha da EFBM e a construção do *território negro***

Definitivamente, foi em meados do século XX que se consolidou a urbanização no Brasil. Junto com esse processo, o crescimento de aglomerações das camadas empobrecidas, resultando em uma segregação espacial, em condições de moradias extremamente precárias (Santos 1979). Concomitante ao crescimento dos espaços urbanos periféricos durante o chamado período populista (1945-

1964), também se seguiram diversas formas de luta, quer sejam organizadas, quer sejam através de reações espontâneas (Oliveira 2012). Para o discurso da burguesia e setores médios, os bairros periféricos passaram a ser uma preocupação e um entrave para o progresso nacional.

O jornal teofilootonense “O Norte de Minas”, próximo aos interesses dos grupos políticos da região, em 09 de julho de 1955, reproduziu o artigo “Contrastes”, assinado por Mister X, que apropriava-se desse discurso excludente ao analisar o crescimento das favelas. Segundo essa publicação, nos bairros periféricos “a promiscuidade é grande, o que acarreta forçosamente um alto nível de ocorrência de moléstias e mortes”. Quanto à religiosidade, “São frequentes e numerosas as sessões de macumba, nas guias orixá, pai de santo, sendo seus habitantes em grande maioria, de baixo nível social, são as favelas verdadeiros centros de criminosos e ociosos, a exigirem constantes preocupações das autoridades locais.” Essa preocupação vai ao encontro com o discurso da elite teófilo-otonense, retratado pelo “O Norte de Minas”, de 23 de junho de 1956, que afirmava ser a cidade “uma maloca de criminosos, uma remota aglomeração de imbecis”. O jornal apontava ainda que a imprensa falada veiculava “crônicas policiais, animadas em termo de flagelo social crônico”, colocando Teófilo Otoni como “cidade sem lei”. Nos anos de 1950, o espaço marginalizado existente era a região sul, local de concentração principalmente dos ferroviários da EFBM, chamados “Bahiminas”. A Figura 2 apresenta o tecido urbano de Teófilo Otoni, destacando as regiões Sul e Centro-norte.



**Figura 2:** Mancha Urbana de Teófilo Otoni, 1976-1981.  
Fonte: Baetella (1981).

A ferrovia, iniciada em 1881, surgiu em um momento de transição entre trabalho escravo e trabalho livre. De modo geral, a sobrevivência do ex-escravo se deu a partir de atividades majoritariamente braçais não qualificadas e de baixa remuneração. Se, de algum modo, trouxe melhorias nas relações de trabalho com salários fixos e direitos trabalhistas que vão sendo incorporados ao longo da república, por outro manteve práticas que se aproximavam da escravidão. Filho de ferroviário, Leônidas Conceição Barroso em entrevista afirma que em plena década de 1950 havia o uso do açoite

por parte dos chefes de conserva da ferrovia, chamados de feitores, contra os trabalhadores braçais que zelavam pela limpeza dos trilhos, denominados garimpeiros. Em entrevista, N.N.S., neta de ferroviário reproduz o relato de sua avó: “os feitores eram respeitados, inclusive por fazendeiros, e batiam nos homens que faziam o trabalho mais pesado nos trilhos para acelerar o trabalho, ou por causa da bebida”.

As penalidades trabalhistas eram extremamente rígidas, com um regime disciplinar austero, com suspensões e afastamentos realizados com extremo exagero. Suspensões, conforme os livros de relatório eram feitos em grande quantidade, serviam como mais um instrumento para a exploração do ferroviário. Os depoimentos corroboram com essa situação. O conferente de estação José Alves de Oliveira afirma: “qualquer coisa que você cometesse era punido, suspenso por 5, 10 dias” (Giffoni 2006, p. 237). Ou Orlando Machado Barreto, ao dizer que “qualquer coisinha era suspensão, ou convertido em multa” (Gifoni 2006, p. 277.).

Os acidentes de trabalho eram permanentes, com mutilações, e, em alguns casos, seguidos de morte. Therezinha Guimarães relata que um ferroviário sofreu um acidente sendo que “o engate comeu a perna dele até a coxa. Quebrou os ossinhos todinhos. Preciso amputar a perna” (Giffoni 2006, p. 280). C.S.F., filho de ferroviário, também afirma ter presenciado a chegada de um ferroviário acidentado e ao seu lado ainda o pé mutilado trazido pelos companheiros na esperança de ainda recuperar a parte do membro decepada.

Na medida em que ampliava a produção na região, crescia a população ao longo do vale do Mucuri. No caso específico do município de Teófilo Otoni, segundo IBGE<sup>2</sup>, a população de Teófilo Otoni em 1939 era de 63.531, salta para 87.316 em 1950, chega a 92.499 em 1955 e dois anos depois do fechamento da EFBM contava com uma população de 134.426. Parte desse contingente seria absorvida pela EFBM, que passou a se concentrar às margens da linha do trem de ferro, especialmente pela proximidade com o local de trabalho. Nos anos de 1960, a Companhia Estrada de Ferro Bahia e Minas, empresa sob administração da União nesse período, chegou a empregar de forma direta, segundo José Penna Magalhães Gomes, engenheiro da EFBM, aproximadamente seiscentos funcionários só em Teófilo Otoni (Giffoni 2006), em toda região, segundo o jornal Estado de Minas, eram duas mil pessoas<sup>3</sup>.

Neste processo de ressocialização pela adversidade, esse ferroviário demarcou seu espaço e fortaleceu o sentimento de pertencimento. Foi na ocupação dos lotes às margens da linha que se construiu uma identidade étnica. O ferroviário apropriou-se do nome Bahiminas como forma de expressão a valores comuns construídos a partir de vivências. À medida que se consolidava a urbanização em Teófilo Otoni, fortalecia-se a cultura dos ferroviários não só pela proximidade física, mas também pela comunhão da dura realidade. Tal situação era facilitada porque a população periférica no principal centro urbano do Mucuri acabou por se concentrar num único espaço, a zona sul. São nos múltiplos espaços de sociabilidade como as rinhas de galo,

os botecos, os prostíbulos, os clubes recreativos, a torcida pelo time de futebol “Ferroviário”, que se espalharam ao longo de toda margem da linha, onde iriam se construir as referências identitárias do Bahiminas.

O lamento do trabalho exaustivo, conforme aponta Epaminondas Conceição Cajá sobre a excessiva jornada de trabalho: “A gente trabalhava dia e noite, só ganhava o dia” (Giffoni 2006, p. 225). Ou a viúva de ferroviário Leonídia Silva Brauer: “Eu sei que o pobre do meu marido chegava com o dia amanhecendo, e logo tinha que voltar para trabalhar” (Giffoni 2006, p. 250). C.S.F., filho de ferroviário, lembra que “meu pai passava todo dia no boteco, ali ficava horas conversando”. Eram famosas, segundo Leônidas Conceição Barroso, as cachaças com raízes, cada uma com uma serventia medicinal. Foram nos botecos espalhados ao longo das margens dos trilhos que o Bahiminas dividiu entre uma cachaça e outra suas dificuldades.

A hegemonia da religião católica e toda sua representação de poder são contrapostas a práticas religiosas afro-brasileiras. Segundo Ronaldo L. Sales Júnior, o candomblé seria a “religião territorial”, se estendia além dos terreiros, ocupava os locais circunvizinhos. As religiões de matriz africana assumem um “espaço de resistência política e cultural” (Sales-Júnior 2014). Ao longo do percurso urbano da estrada de ferro em Teófilo Otoni surgiram mais de uma dezena de terreiros de candomblé (segundo T.B.N., viúva de ferroviário). Ou J.D.S., moradora da margem da linha ferroviária: “em cada canto existia um ‘centro de macumba’”. Junto com o crescimento dos terreiros, também ganharam força as mais diversas expressões religiosas. Rituais que, em alguns momentos, ocuparam espaços para fora do *território negro*. Eram os “trabalhos” que invadiam os espaços do branco com despachos nas encruzilhadas, trazendo pânico ao moralismo cristão.

O cotidiano e a realidade comum da vida doméstica também fortaleceram e aproximaram os operários e suas famílias. Orlando Machado Barreto reproduzia a relação de proximidade entre os moradores do bairro Palmeiras, local de concentração de trabalhadores da EFBM: “todos os ferroviários conheciam todo mundo. Conheciam os familiares de maneira geral, filhos, esposas, eram compadres. Até mesmo o pessoa do bairro que não era ferroviário, mas era integrado na família ferroviária.” (Giffoni 2006, p. 268). Para T. B. N., viúva de ferroviário, “todo mundo ajudava todo mundo na vizinhança. Era uma doença, todo mundo acudia. Faltava alguma coisa, o vizinho ‘interava’. Essa rede de solidariedade também era realizada em ajudas mútuas diante de dificuldades surgidas no dia-a-dia.

Na comunhão do trabalho exaustivo e a rigidez das punições trabalhistas, no confronto com a polícia, na repressão do Estado que marginalizava a população majoritariamente negra, se fortaleceu a identidade desse ferroviário, seu auto-reconhecimento como agente ativo de sua própria história. É emblemático o jargão presente entre os ferroviários, “o Bahiminas não gosta de polícia”. Expressões comuns relatadas por ex-ferroviários apontam a autonomia: “em briga de Bahiminas nem polícia se mete” (D.J.G., ex-ferroviário); “Bahiminas é contra a polícia e a

polícia contra Bahiminas” (C.G.M., ex-ferroviário). A expressão traduzia a tensão permanente entre o sistema repressivo e o território ocupado pelos trabalhadores negros da zona sul. Trazia igualmente um sentimento que partilhava o inimigo comum, uma posição de enfrentamento.

Em meados dos anos de 1950, um policial foi esfaqueado e morto no Clube Coréia. Orlando Machado Barreto relata o ocorrido: “Em 1955 [o ferroviário] chegou na porta do Clube e essa patrulha estava comunhada e entrou no clube e fez uma confusão. Foi um tiroteio. Resultado, ficou um soldado morto” (Giffoni 2006, p. 277). Ainda que, segundo depoimentos de ex-ferroviários (D.J.G. e B.C.S.) a autoria fosse conhecida por todos, as investigações acabaram por não conseguir identificar quem foi o responsável pelo homicídio. Dos interrogados, mesmo que fosse usada a força nos depoimentos pelos policiais, o resultado final não identificou quem cometeu o assassinato.

Esses conflitos entre policiais e Bahiminas acabaram por vezes a assumir confrontos coletivos, caso da morte de um ferroviário de nome José Carlos (ou Antônio Carlos, os depoentes não sabem bem) em março de 1960, pela polícia local na zona boêmia. O fato foi fartamente documentado pelo DOPS após o Golpe de 1964, pois envolveu Tim Garrocho, ligado à época ao Grupo de Onze. Denunciando a truculência da polícia local, especialmente do delegado Capitão Clóvis Teixeira, o cadáver foi colocado em um caminhão e circulou pelas ruas da cidade acompanhado por trabalhadores Bahiminas. Em seguida, posto o ferroviário morto no saguão da prefeitura, deu início a uma manifestação que resultaria em confronto. Armados, um grupo de ferroviários acuou os policiais dentro da delegacia fazendo da região central um campo de batalhas, o que ocasionou outras duas mortes. Conforme relembra o filho de ferroviário C. S. F., a ordem só foi estabelecida com a chegada de tropas vindas de outras cidades da região. O conflito entre policiais e Bahiminas havia chegado ao centro da cidade.

#### **4. A reação do Centro-Norte: o mito da colonização Alemã**

Segundo Souza (2011) se construiu no Brasil um processo que nega a memória da população negra. Através da repressão e outras ferramentas mais sutis houve por parte da elite ações para uniformizar as diferenças culturais. Essa construção se reforçou a partir do século XIX e avançou ao longo do século XX, com a ideia de progresso e modernidade espelhada nas sociedades ocidentais. A memória foi, na esfera pública, uma das ferramentas desse “apagamento”, produzindo referências de patrimônios que pertencem a uma minoria. É imposta (com o objetivo de apagar as diferenças e reforçar o poder) uma sacralização de símbolos que só são referências para grupos hegemônicos. Com isso é realizado um processo de invisibilidade das representações negras, uma negativa de sua existência.

De acordo com Bento (2014), o “Lugar do Branco” acaba por construir espaços para simbolizar seu grupo como padrão de referência, produzindo um imaginário de negação da identidade negra. Para Bento (2014), com o fim da

escravidão, os brancos saíram com uma herança simbólica extremamente vantajosa. Ao se utilizar como referência do modelo universal, o Lugar do Branco assumiu um componente de autopreservação. Bento (2014) destaca ainda o medo como origem dessa dominação branca em relação ao negro, levando ao surgimento da agressividade coletiva.

Segundo relato de ex-ferroviários da EFBM, se formou uma imagem na cidade do “Bahiminas” com práticas ilícitas, baderneiro, tendente a uma índole marginal. Conforme depoimento feito pelo engenheiro José Penna Magalhães Gomes na pesquisa de Giffoni (2006), “A corrupção era na baixa camada... Saía uma carga por exemplo de farinha de trigo de Teófilo Otoni para Nanuque, em Nanuque a carga tinha sumido” (Giffoni 2006, p. 243). Foi criada no senso comum a partir dos anos de 1950 a generalização da imagem de um Bahiminas ladrão e fora da lei. Era de opinião comum na comunidade que todo ferroviário estava permanentemente envolvido com malandragens e qualquer ato desonesto.

Para a opinião do centro-norte da cidade, Bahiminas marginal, seu território também. Na década de 50 circulou entre os jovens estudantes o jornal “Tribuna Estudantil”. Esse material era dirigido por filhos da elite local e tinham como público alvo o Colégio Mineiro, escola que concentrava rapazes e moças da “alta sociedade”. Em edição de agosto-setembro de 1954, esse periódico, pedia “providências da polícia quanto a malta de desordeiros e avalentoados” que dirigiam palavras ofensivas aos pedestres, provocando conflitos e assaltando casas. Solicitava maior rigor do policiamento “principalmente a esses pontos onde se reúne a fina flor da malandragem local, lançando suas vistas para os cabarés, a ‘Borracha Branca’, imediações do Mercado Municipal, etc” (Tribuna Estudantil, p. 5, 1954). Todos os locais citados eram pertencentes à zona sul, na proximidade da Margem da Linha.

O mito faz parte da categoria de representações identificado com o sagrado, que cria uma identidade de grupo ao constituir modelos a serem reproduzidos. Girardet (1987) aponta para a especificidade das manifestações do imaginário mitológico em uma dinâmica de imagens que se entrelaçam, dialogam, se chocam. Igualmente, em uma lógica própria, o mito apresenta um leque de significados e interpretações, numa complexa rede de complementaridade e/ou oposição. Girardet (1987) entende que a produção do mito político está identificada em um espaço e tempo definidos. Fundamentado nessa historicidade na construção do mito, o autor considera que existe uma relação estreita entre mito e bruscas acelerações no processo de evolução histórica, muitas vezes, com a possibilidade de ocorrer uma ruptura nas relações de solidariedade. Assim, o mito se torna um instrumento de reestruturação social, uma reconquista de identidade surgida após uma ruptura, ao mesmo tempo em que estreita a coesão social. Reconstituítor de grupo, o mito apresenta respostas para situações de instabilidade, de ameaça diante de um sistema estabelecido.

Muito significativo para a questão do *território negro* foi a construção do mito do imigrante alemão em meados do século XX. É importante evidenciar que o papel do imigrante alemão na ocupação e formação do Vale do Mucuri foi

relevante, mas que sua representação foi superdimensionada e mitificada diante de um contexto específico. A proporção dada ao papel do imigrante alemão antes de 1956 não ganhou maiores dimensões na ocupação do Vale do Mucuri, ainda que tenha sido considerado um componente importante para a formação local. A região contou com um elevado número de imigrantes europeus a partir de 1856 (Fundação João Pinheiro, 1993). No entanto, a afluência desta imigração em 1856 foi mitigada na sua continuidade após 1859, pela carência de estrutura (Ribeiro 1998). Segundo Rothe (1956), o pastor J. Hollerbach registrou na segunda metade do século XIX a presença de apenas 70 famílias de alemães existentes na região, em uma população que à época superava os 6 mil habitantes, segundo o Censo de 1872 (Achtschin 2008).

Segundo a obra “A colonização alemã no Vale do Mucury” (FJP 1993) esse mesmo alemão foi execrado por parte da população local com o advento do nazismo e da II Guerra Mundial. Neste período, diversas famílias de descendentes germânicos foram perseguidas pela população local. Ocorreram em Teófilo Otoni constrangimentos pessoais, casas foram invadidas e saqueadas, e a Igreja Luterana foi depredada. Na comemoração dos cem anos da cidade, em 1953, dentro da programação apresentada pelo jornal “O Norte de Minas” de 12 de julho, não foi incluído nenhuma participação dos alemães, apesar de Nacibe Salomão falar em nome da colônia Sírio libanesa. Na memória local o papel desse imigrante alemão não chegou a ter significância até meados do século XX. No entanto, nos cem anos da chegada de suíços, franceses, alemães, holandeses, em 1956, o mito do imigrante alemão ganhou vigor. Esse centenário foi comemorado com festas, bailes e desfiles, que ocorreram com muita pompa para saudar esse imigrante.

Ao publicar na primeira página as comemorações do centenário da imigração alemão, “O Norte de Minas”, datado de 23 de junho de 1956 vai evidenciar a bravura e coragem do europeu que veio para o leste mineiro cem anos antes, e sua dedicação através do trabalho para a construção civilizatória do Mucuri. O valor estava voltado para o homem laborioso, direcionado para o trabalho e para o progresso da região sem medir esforços ou sacrifícios. A adaptação à pátria brasileira pregava a entrega pelo esforço produtivo sem medida e rechaçava o conflito, o ócio e a malandragem.

Nesse mesmo ano, uma obra organizada por Max Rothe com o título “Cem anos de colonização alemã em Teófilo Otoni” vai registrar a saga das famílias germânicas no leste mineiro (Rothe 1956). A apresentação do livro é emblemática para identificar a construção do mito e seu momento histórico. Primeiro, a visão mítica do imigrante passou a simbolizar a harmonia, a ordem e o progresso. Perfeitamente integrado aos valores nacionais, o alemão vem a acrescentar sua bravura somada a um projeto moderno e transformador, próximo ao ideal desbravador de Teófilo Benedito Otoni. Atenta Max Rothe para a fidelidade do imigrante ao projeto civilizatório proposto pelo considerado pai fundador da cidade. Diante das “duras adversidades”, o político liberal do Serro “persuadia e alentava aos imigrantes em luta a que não recuassem em sua marcha de desbravadores do sertão”



(Rothe 1956, p. 04). E como superar a adversidade? Com trabalho: “Eles não trabalhavam para viver, viveram para trabalhar” (Rothe 1956, p. 04).

O centenário de imigração alemã foi o detonador de outras medidas realizadas que corroboravam com as representações desse Espaço do Branco. A praça em frente ao Colégio Mineiro recebeu um monumento homenageando o imigrante alemão. Nessa obra estava o imigrante, a esposa e o filho no colo, afirmação simbólica dos valores da família tradicional cristã. Pousado em uma das mãos o machado, representação do homem voltado ao trabalho e do desbravador. Olhar para o infinito, sinal de conquista. Concomitante ao erguimento do monumento, a bandeira do município foi adotada com as cores e a mesma sequência do preto, vermelho e amarelo da Alemanha. A Figura 3 contém a Bandeira de Teófilo Otoni e o monumento ao imigrante alemão.



**Figura 3:** Bandeira do município de Teófilo Otoni e monumento ao imigrante alemão

Fonte: Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni.

Fotografia: Márcio Achtschin

No universo da elite regional dos anos de 1950, o perfil do homem moderno era o do desbravador, ousado, investidor. Há, portanto, imbricados na imagem ressignificada do imigrante alemão os conjuntos mitológicos das sociedades contemporâneas, apontadas por Girardet. Estão presentes no imaginário dos anos de 1950, no universo daqueles que anunciavam a prosperidade para Teófilo Otoni, a volta de um passado glorioso para repetir as experiências vividas e a busca da harmonia e do equilíbrio de uma unidade perdida. Portanto, o sentimento seria o de continuidade, espírito civilizatório que deveria estar alinhado com o período

desenvolvimentista. Civilização que não incluía o *território negro*. Este, para o branco, era ocupado por desordeiros e preguiçosos, distante dos princípios cristãos e que não fazia parte nos caminhos progressistas que nos quais trilhava a cidade de Teófilo Otoni.

Desse modo, havia para a elite teófilo-otonense um ator que não fazia parte desse cenário progressista. O fim da ferrovia caberia como luva nesse projeto modernizador, pois não justificava defender uma causa que não lhe pertencia. Por sua vez, o grupo de ferroviários, dividido entre o sentimento de resistência e segregação, e fragilizado pela estigmatização da elite local, não ofereceu resistência quando foi desativada a EFBM. A incapacidade de reação do grupo de ferroviários da Margem da Linha sinaliza que a construção do sentimento do *território negro* acabou sendo vencido pela intimidação, no que resultou a dispersão.

## 5. Conclusão

A implantação da EFBM a partir de 1881 no vale do Mucuri incluiu o modelo nacional de agroextrativista com base no café e na madeira. A depressão econômica de 1929 impactou fortemente a região, que só superou a crise em meados dos anos 30 através de uma economia voltada para uma agricultura diversificada, uma produção pecuária e um comércio extremamente dinâmico. Essa mudança alterou profundamente a geografia urbana, definindo a região centro-norte como um espaço ocupado por esse grupo que se beneficiou com o salto econômico do município.

Se por um lado havia uma economia pujante, por outro as diferenças marcadas geograficamente entre a região sul e a parte centro-norte da cidade explicitavam as tensões e instabilidades geradas pelo fosso social existente. Há uma ruptura em curso de um modelo econômico para outro, que representa transformações sociais significativas. E há sinais, para a elite teófilo-otonense, de quebra do controle do trabalhador.

Cresceu junto com a economia também a população periférica, concentrada na zona sul, às margens da linha férrea. Tendo como referência o trabalho na EFBM, composta na sua maioria por operários não qualificados e negros, se fortaleceu na adversidade, uma relação identitária construída a partir da solidariedade e de enfrentamentos. Definiram-se no *território negro* interesses partilhados e inimigos comuns, o que levou a uma direção política com posições de resistência.

Como reação, armou-se a elite local de mecanismos de neutralização às posições que estavam sendo delineadas pela população da zona sul da cidade. Da estigmatização às construções de mitos, uma série de instrumentos esteve presente nesse campo de batalhas. Nesse cenário, foi propícia a ressignificação da figura do imigrante alemão tendo como projeção também os temores e riscos dos conflitos de classe. Apropriar-se do imigrante alemão como referência histórica, como desbravador e personagem central na formação do Vale do Mucuri seria tanto para uma auto-identificação da elite local, como apagar a formação basicamente negra da região, e, principalmente sufocar no campo das representações a

crescente formação do espaço próprio que consolidava-se entre os Bahiminas.

O ideal progressista e excludente da elite local com os novos tempos de crescimento econômico acreditou fazer parte desse projeto de modernização o desaparecimento do *território negro*. Essa não foi a razão do fim da ferrovia nem motivou a sua extinção. Mas o silêncio e o descaso da opinião pública sinalizavam que na promissora economia que pulsava na principal cidade do leste mineiro dos anos de 1960, a proposta não permitia a penetração de todos os atores. Estigmatizado e intimidado pela população branca, os Bahiminas acabaram por não oferecer resistência à desativação da EFBM.

O Centro de Documentação Elóy Ferreira da Silva (CEDEFES) identificou a região da Margem da Linha, em Teófilo Otoni, como uma comunidade quilombola, entendida como um caso único de “aglomeração de trabalhadores negros” relacionados a uma ferrovia<sup>4</sup>. Ainda segundo o CEDEFES, a maioria de seus habitantes são ex-funcionários ou parentes dos Bahiminas, sendo atualmente um espaço com seiscentas moradias e em torno de dois mil e quatrocentos moradores, ocupando toda Rua Júlio Costa, no bairro Palmeiras, periferia de Teófilo Otoni. Apesar de a União ter cedido a propriedade para o município, ainda hoje boa parte dos moradores não possuem a titularidade legal da terra.

#### Notas de Fim

<sup>1</sup> <http://www.siaapn.cultura.mg.gov.br/>

<sup>2</sup> Disponível em <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>. Acesso em: 05 de fevereiro de 2016.

---

## REFERÊNCIAS

Achtschin M. 2008. *A Filadélfia não sonhada*: a escravidão no Mucuri no século XIX. Teófilo Otoni: independente.

Achtschin M, SOREL I. 2015. *Rua Direita versus “Rastacoro”*: dominação e resistências em Teófilo Otoni e região no século XX (1910-1974). Teófilo Otoni: independente.

Bandeira, ML. 2016. Terras negras: invisibilidade expropriadora. *Terras e territórios de negros no Brasil*. Textos e debates: núcleo de estudos sobre identidade e relações interétnicas. Ano I, nº 2, 1991. Disponível em <<http://ufsc.br/bitstream/handle/123456789/126236>>. Acesso em: 28 de fevereiro de 2016. p. 7-23.

Bento MAS. 2014. Branqueamento e branquitude no Brasil. *Racismo institucional: fórum de debates: educação e saúde*. Belo Horizonte, Disponível em <<http://www.cehmob.org.br/wp-content/uploads/2014/08/Caderno-Racismo.pdf#page=5>>. Acesso em 01 de março de 2016.

FJP. 1993. *A colonização alemã no Vale do Mucury*. Belo Horizonte: Centro de Estudos Mineiros.

Giffoni JMS. 2006. *Trilhos arrancados*: história da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966). UFMG. p. 307. Tese de doutorado. Belo Horizonte.

Girardet R. 1987. *Mitos e mitologias políticas*. Trad. Maria Lúcia Machado. São Paulo: Companhia das Letras.

Haesbaert R. 2004. *O mito da desterritorialização*: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

Leite IB. 1991. Território negro em área rural e urbana: algumas questões. *Terras e territórios de negros no Brasil*. Textos e debates: núcleo de estudos sobre identidade e relações interétnicas. Ano I, nº 2. Disponível em <<http://ufsc.br/bitstream/handle/123456789/126236>>. Acesso em: 28 de fevereiro de 2016. p. 41-46.

Marins PCC. 1998. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In SEVCENKO, Nicolau (org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, v. 3.

Novais WB. 2007. *Bahiminas*: lugar de memória na cidade de Teófilo Otoni (1898-1966). Universidade Severino Sombra. p. 145. Dissertação de mestrado. Vassouras, Rio de Janeiro.

Oliveira SSR. 2012. O movimento de favelas de Belo Horizonte e o departamento de habitações e bairros populares (1956-1964). *Revista Mundo do Trabalho*. 4 (7): 100-120.

Raffestin C. 1993. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática.

Ribeiro EM. 1998. *O cavaleiro e as selvas*: as aventuras de Teófilo Benedito Otoni, o Mucuri e o Jequitinhonha do século XIX. Belo Horizonte.

Rothe M. 1956. *Cem anos de colonização alemã em Teófilo Otoni*. p. 4. Ijuí: Correio Serrano.

Santos M. 1979. *Economia espacial*: críticas e alternativas. São Paulo: Hucitec.

Souza SL. 2011. Outras memórias, outras histórias: da invisibilidade social à multiplicidade do vivido. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de história* – ANPUH.SP, p. 1-12.



# Alongside the railroad line: black territory and the place of the white in the urban occupation of Teófilo Otoni in the mid-twentieth century

Márcio Achtschin Santos <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Social Scientist (FENORD). Master in History (USS). Graduate student (UFMG).

---

**Abstract** This paper aims to analyze the formation of urban spaces in Teófilo Otoni in the 1950s and 1960s, featuring the territories appropriated by the local elite as opposed to the community of a largely black hand labor that has established itself over the Bahia and Minas Railway borderline. By the appropriation of *black territory* category, this study search to visualize the construction of relations of solidarity, fighting and resistance, as well as the strategies of teófilo-otonense elite used for emptying and fragmentation of black consciousness. By the highlighting of the myth of German immigration as a tool to enhance the power of local hegemonic groups, the conduct of this study aims to present as consequences of this conflict the debate on the absence of demonstrations against the closure of the railway in 1966.

**Keywords:** Black People Territory, "Bahiminas" railway workers, Teófilo Otoni, German immigrant myth.

---

## Informações sobre os autores

**Márcio Achtschin Santos**

Endereço para correspondência: Rua Miguel Penchel, 263 - Bairro Ipiranga. Teófilo Otoni-MG CEP 39801-001.

E-mail: [achts@uol.com.br](mailto:achts@uol.com.br)

Link para o currículo lattes: <http://lattes.cnpq.br/1328175237194027>

**Artigo Recebido em:** 01/04/2016

**Artigo Aprovado em:** 01/06/2016