



Ministério da Educação – Brasil
Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM
Minas Gerais – Brasil
Revista Vozes dos Vales: Publicações Acadêmicas
ISSN: 2238-6424
Nº. 28 – Ano XIII – 10/2025
<https://revistas.ufvjm.edu.br/vozes>
DOI: <https://doi.org/10.70597/vozes.v13i28.1079>

A transição para o trabalho livre no nordeste de Minas Gerais: o ferroviário BAHIMINAS

Prof. Dr. Andrey Lopes de Souza

Doutor em História pela Universidade Federal de Uberlândia - UFU
Docente da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri - UFVJM
<http://lattes.cnpq.br/7849089836458919>
E-mail: andrey.lopes@ufvjm.edu.br

Prof. Dr. Márcio Achtschin Santos

Doutor em História pela Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG
Pós-Doutorado em História pela Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG
Docente da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM
<http://lattes.cnpq.br/1328175237194027>
E-mail: marcio.achtschin@ufvjm.edu.br

Prof. Dr. Rangel Nascimento

Doutor em Sociologia pela Universidade de Coimbra - UC
Docente da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri - UFVJM
<http://lattes.cnpq.br/8943348223221843>
E-mail: rangel.nascimento@ufvjm.edu.br

Resumo: O artigo tem como objetivo analisar o processo de transição do trabalho escravizado na Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM), empresa ferroviária que operou no nordeste de Minas Gerais entre os anos de 1881 e 1966. Busca-se compreender de que maneira a ferrovia, símbolo da modernidade capitalista na região, lidou com a herança escravista nas suas relações laborais. A pesquisa foi desenvolvida por meio de revisão bibliográfica sobre a história e a organização do trabalho na EFBM, articulada a entrevistas semiestruturadas realizadas com ex-ferroviários e seus familiares residentes ou descendentes do Remanescente Quilombola Margem da Linha, situado na zona urbana de Teófilo Otoni. Os resultados indicam que a empresa adotou um modelo híbrido de relações de trabalho, no qual práticas capitalistas de assalariamento coexistiam com elementos herdados da escravidão, revelando a permanência de estruturas sociais e simbólicas do período escravocrata mesmo em um contexto de modernização.

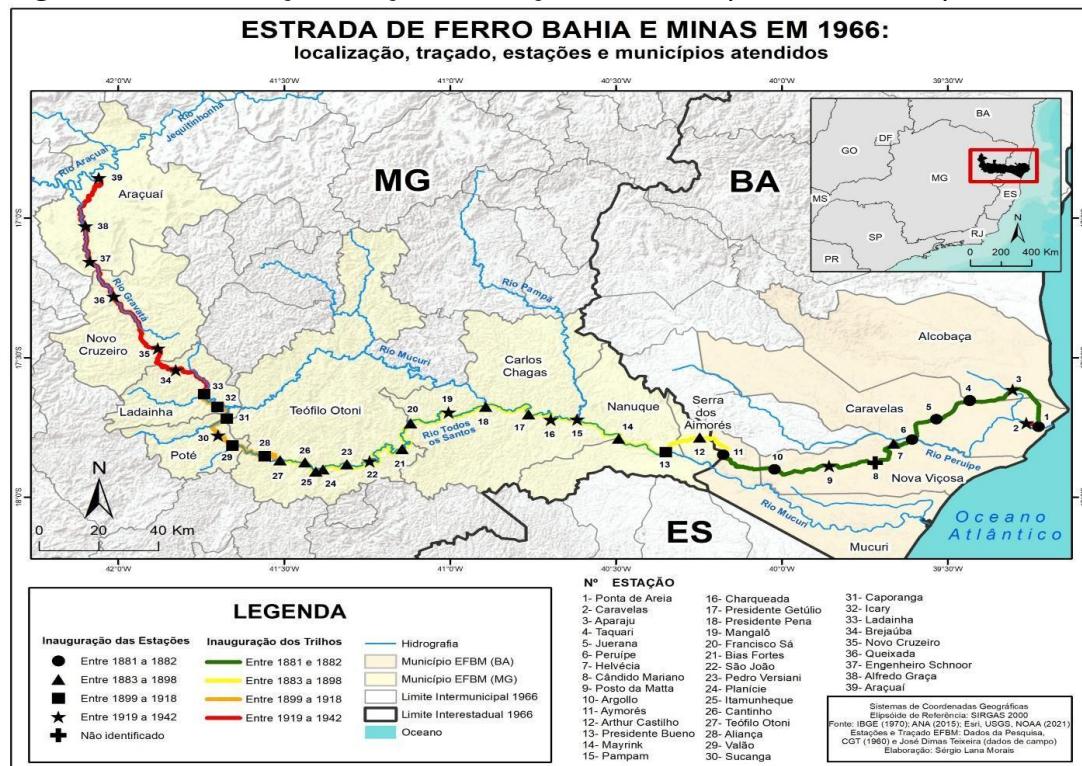
Palavras-chave: Escravidão. Ferroviários Bahiminas. Comunidade Margem da Linha.

1 Introdução

Nas últimas décadas as investigações sobre a transição do trabalho escravizado para o trabalho livre no Brasil têm avançado de forma significativa ampliando a compreensão sobre as dinâmicas sociais e econômicas que marcaram esse processo. Ainda assim, a produção historiográfica concentra-se majoritariamente nas regiões centrais do país, deixando em segundo plano os sertões e demais áreas do interior, cujas experiências apresentam especificidades ainda pouco exploradas. Nesses espaços, a transição do trabalho assumiu contornos complexos e contraditórios, revelando permanências e adaptações que demandam maior aprofundamento. Nesse contexto, a Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM), que conectava o extremo sul da Bahia ao interior de Minas Gerais, constitui um objeto privilegiado de análise para compreender as singularidades desse processo em uma região de fronteira econômica e social.

A EFBM emergiu no contexto das transformações econômicas da segunda metade do século XIX, quando os grandes produtores cafeeiros do Vale do Mucuri buscavam alternativas para o escoamento de sua produção até o litoral. À época, a região figurava entre as três maiores produtoras de café da província de Minas Gerais (Santos, 2018), mas enfrentava sérias limitações logísticas, dispondendo apenas da precária estrada de Santa Clara como principal via de transporte. A insatisfação com essas condições levou a elite agrária local a exercer pressão sobre o governo imperial para a construção de uma ferrovia que integrasse a região aos mercados exportadores. Em resposta a essa demanda, a EFBM foi criada por decreto imperial em 1880, iniciando o assentamento de seus trilhos no ano seguinte.

O avanço dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia e Minas deu-se de forma gradual, alcançando, em 1898, a cidade de Teófilo Otoni — então o principal centro urbano do nordeste de Minas Gerais. A ferrovia, portanto, iniciou suas atividades ainda sob a vigência da escravidão e encontrava-se em pleno funcionamento no momento da abolição, atravessando, assim, dois regimes de trabalho distintos. Com a proclamação da República, a empresa manteve seu processo de expansão, embora em ritmo lento, estendendo-se em direção ao Vale do Jequitinhonha. Essa etapa culminou com a inauguração da estação de Araçuaí, em 1942, marco que simbolizou a integração definitiva daquela região à malha ferroviária e ao circuito econômico do sudeste brasileiro.

Figura 1 – Localização, traçado, estações e municípios atendidos pela EFBM

Fonte: Morais, Sérgio Lana. Acervo digital do Museu Virtual Vale do Mucuri. <https://museuvirtualvaledomucuri.com.br/>. Acesso em 02 de maio de 2025.

Conforme [Martins \(2015\)](#), a EFBM foi administrada por capital privado nacional e estrangeiro, embora em grande parte de seu funcionamento esteve vinculada à gestão da União, tendo nesse ínterim um breve período sob o controle do governo mineiro. Para Martins, essa variedade de instâncias administrativas sob sua chancela, acrescido das distâncias, foram fatores preponderantes para uma gestão marcada pela instabilidade e precariedade de fiscalização, o que contribuiu para recorrentes denúncias de corrupção.

No que se refere ao desempenho econômico, a EFBM manteve-se com mesmo perfil de atuação, voltado predominantemente pelo transporte de cargas, com destaque para a madeira e o café. Concomitantemente a ferrovia contribuiu para geração de novos postos de trabalho e por promover a dinamização da circulação de produtos de origem agrícola e artesanais, o que movimentou o mercado interno da região ([Giffoni, 2006](#)). Nessa mesma linha interpretativa, [Martins \(2015\)](#) destaca o papel da ferrovia como um importante modal de transporte da madeira e do café. Destarte, ao impulsionar a economia, a linha férrea mudou a paisagem da região, se transformando num chamariz para migrantes que acompanharam a mesma em busca de trabalho. À medida que a ferrovia se interiorizava, surgiam cidades, vilarejos, bairros, estações, centros comerciais. A cada local que se instalava, criava um mercado novo. A Estação Ferroviária Bahia e Minas gerou milhares de empregos diretos e indiretos.

Desde o seu fechamento, ocorrido em 1966, muito se tem produzido acerca da EFBM, tanto na literatura em seu sentido mais amplo como a produção acadêmica especializada¹. Nessas

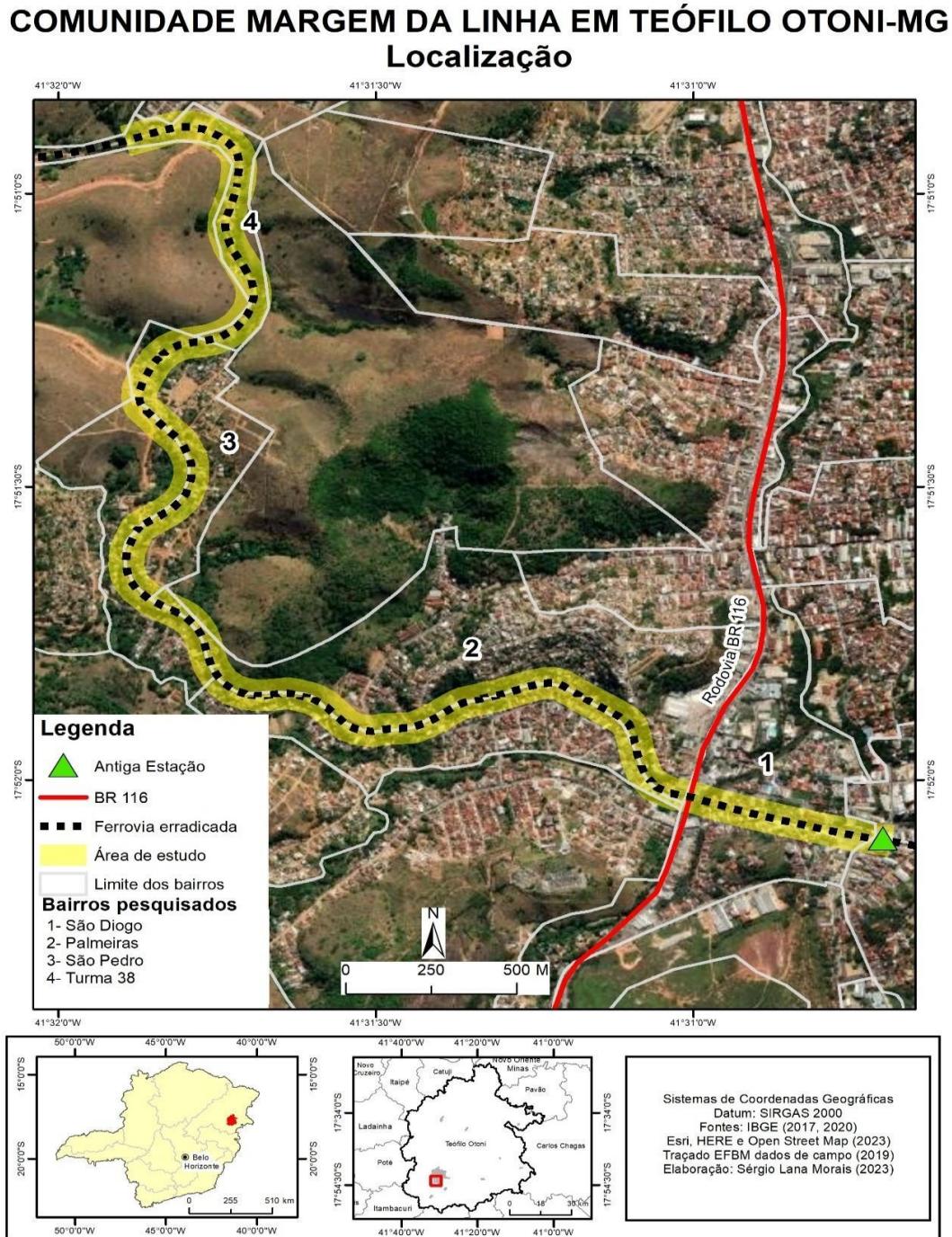
¹Sobre a EFBM, entre produções acadêmicas ou não, muito material já foi produzido: ARGOLLO, Miguel de Teive. Memória Descriptiva sobre a Estrada de Ferro Bahia e Minas. Rio de Janeiro: Typographia de H. Laemmert & C.,

publicações, no entanto, existe ainda uma grande lacuna quanto às relações de trabalho dos ferroviários desta empresa, especialmente aqueles que realizavam o serviço braçal, em grande parte filhos e netos de escravizados. É nesse contexto que será realizada neste artigo a análise do trânsito do trabalho escravizado para o trabalho livre na EFBM. A pesquisa torna-se pertinente, na medida em que, entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, a ferrovia representa no imaginário brasileiro a chegada do progresso e a ruptura com o atraso.

O recorte espacial para essa análise é a Comunidade Margem da Linha (Figura 2), região ocupada pelos ferroviários e seus familiares, ao longo dos trilhos da EFBM no espaço urbano da cidade de Teófilo Otoni. O território foi majoritariamente ocupado por trabalhadores braçais negros (Santos, 2016). A comunidade Margem da Linha já havia sido pré-identificada pelo CEDEFES (Centro de Documentação Eloy Ferreira da Silva) como único quilombola do Brasil originário de ferroviários (Santos, 2016) e foi reconhecida como remanescente quilombola pela Fundação Palmares em outubro de 2023.

1883. ELEUTÉRIO, Arysbure Batista. Estrada de Ferro Bahia e Minas: a ferrovia do adeus. 2. ed. Teófilo Otoni: publicação do autor, 2016. GIFFONI, José Marcello Salles. Trilhos arrancados: história da estrada de ferro Bahia e Minas (1878-1966). 2006. 307 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006. GIFFONI, José Marcello Salles. Trilhos arrancados: história da estrada de ferro Bahia e Minas (1878-1966). Rio de Janeiro: Loope Editora, 2024, 180 p. MARTINS, Marcos Lobato. Ferrovias e desenvolvimento regional em Minas Gerais: o caso da Bahia-Minas. *Saeculum Revista de História*. p. 69-90, 2015. MORAIS, Sérgio Lana; COSTA, Alfredo; PORTO, Gil Carlos Silva. Estrada de ferro Bahia-Minas: materialidades remanescentes na paisagem do município de Teófilo Otoni, Minas Gerais. *Revista Espinhaço*, [S. I.], v. 11, n. 01, p. 01-21, 2022. MORAIS, Sérgio Lana. Fim da linha: materialidades e imaterialidades da Estrada de Ferro Bahia e Minas na paisagem do município de Ladainha/MG. Tese (Doutorado em Geografia) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, p. 342, 2025. NOVAIS, Weber Bezerra. Bahiminas: lugar de memória na cidade de Teófilo Otoni. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Severino Sombra, Vassouras, 2007. NOVAIS, Weber Bezerra. Bahia-Minas: lugar de memória em Teófilo Otoni. In: As Gerais distantes das Minas: fragmentos da história do Vale do Mucuri. Org. Achtschin Santos, Márcio. Teófilo Otoni: Frota, 2009. NOVAIS, Weber Bezerra. Bahiminas: lugar de memória na cidade de Teófilo de Otoni (1898-1966). Dissertação (Mestrado) - Universidade Severino Sombra, Vassouras, 2007. ROSA, Matheus Vinícius. Dois lados da mesma viagem: entre a lembrança e o esquecimento da Estrada de Ferro Bahia e Minas. 2018. 168 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018. SANTOS, Márcio Achtschin. Nas margens da linha: território negro e o lugar do branco na ocupação urbana na cidade de Teófilo Otoni em meados do séc. XX. *Revista Espinhaço*. UFVJM, [S. I.], p. 32-41, 2017. LEMOS, Felipe Ribeiro. O decreto do fim. Teófilo Otoni: editora Frota, 2017. MOTTA, Oldair Ferreira. Estrada de Ferro Bahia e Minas: uma linhagem de ferroviários. Belo Horizonte: 3i editora, 2022

Figura 2 – Localização da Comunidade Margem da Linha na cidade de Teófilo Otoni – MG.



Fonte: Morais, Sérgio L. 2025

Assim, a questão posta seria: de que maneira a modernidade, representada pela Estrada Ferroviária Bahia e Minas, vai coexistir com as relações de trabalho no Vale do Mucuri, e, em especial, no Remanescente Quilombola Margem da Linha? Desse modo, o objetivo central deste artigo é analisar essa passagem do trabalho escravizado para o livre a partir das relações EFBM x Ferroviários. Ao mesmo tempo, torna-se pertinente identificar as condições de vida desse trabalhador na Comunidade Margem da Linha.

2 Metodologia

A metodologia adotada baseou-se em um levantamento das publicações em torno da Estrada de Ferro Bahia e Minas nos bancos de dados da Scielo e do Catálogo de Teses & Dissertações da CAPES. Posteriormente, foram analisadas entrevistas aplicadas no Projeto de Pesquisa “Comunidade quilombola Margem da Linha: o resgate da cultura afromucuriense”, desenvolvidas a partir de 2023, pelos membros do “Núcleo de Pesquisas sobre Educação, Política e Cidadania” da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM – Campus Mucuri). Os resultados apresentados nos estudos desenvolvidos sobre a EFBM, acrescido das entrevistas permitiram compreender o processo de fim da escravidão, a perpetuação de formas de exploração do trabalho do negro no século XX.

Foram realizadas 25 entrevistas semiestruturadas com duração total de 17 horas e 28 minutos, entre os meses de maio e outubro de 2023. Dos entrevistados, 14 eram do sexo masculino e 11 do sexo feminino. Dois eram ex-ferroviários da Estrada de Ferro Bahia e Minas, enquanto 23 eram parentes de ex-ferroviários Bahiminas², sendo uma esposa e os demais filhos e filhas. Os entrevistados tiveram preservados o anonimato, sendo identificados como E1, E2 e assim sucessivamente.

Os itens dos resultados e discussão se dividem em três. O primeiro trata da literatura produzida sobre a transição do trabalho escravizado para o trabalho livre no Brasil. O seguinte descreve a realidade do trabalhador da EFBM a partir das entrevistas dos ex-ferroviários e seus familiares da Comunidade Margem da Linha. No item final, tendo como referência esses depoimentos, a busca é analisar como ocorreu o processo de transição para o trabalho livre na EFBM.

3 Revisão de literatura

Ser escravizado no Brasil antes da abolição estava diretamente relacionado à ausência de liberdade e de direitos. Este trabalhador era classificado como um bem semovente, podendo ser vendido, emprestado ou doado. Em contraposição à condição do trabalho escravizado, ainda que em um contexto capitalista, o trabalhador livre é aquele que tem autonomia de negociar sua força de trabalho (Ianni, 1978). Conforme aponta Ianni (1978), no caso brasileiro essa relação foi marcada por antagonismos e pelo hibridismo em uma transição que desaquecia a escravidão e fortalecia, ainda que lentamente, o capitalismo.

Nesse processo, a regulamentação para o trabalho livre também foi um movimento lento. Não ocorreu imediatamente após o 13 de maio de 1888, tendo as primeiras leis de proteção ao trabalhador somente no início do século XX, avançando nas primeiras décadas dos anos de mil e

²O termo Bahiminas, conforme discutido por Novais (2007), apresenta duas acepções principais. A primeira remete diretamente à própria ferrovia, resultante da junção das topônimos das unidades federativas que integravam seu traçado — Bahia e Minas Gerais. A segunda, conforme aponta Santos (2016), refere-se ao trabalhador ferroviário que incorporou, em sua vivência e identidade, as experiências cotidianas do labor na Estrada de Ferro Bahia e Minas. Bahiminas passou a ser um termo utilizado pelos ferroviários como um autorreconhecimento e identificação. No caso do artigo, ao serem feitas a referência a estes trabalhadores, será utilizado o termo Bahiminas, ao fazer referência à empresa, será usado o termo Bahia e Minas.

novecentos, sendo unificadas com a criação da Consolidação das Leis Trabalhistas, a CLT, em 1943 (Lopes, 2017).

O debate em torno da transição do trabalho escravizado para o trabalho livre ganha relevância com Furtado (1967). De acordo com Furtado, essa transição pouco alterou o modelo agroexportador brasileiro. Com o fim da escravidão houve a manutenção da desigualdade que marcou o processo histórico brasileiro desde o período colonial, incluindo esse trabalhador, agora livre, dentro da estrutura capitalista.

Essa leitura ganhou uma nova perspectiva a partir dos estudos de Costa (1998). Para a autora, a crise escravista está diretamente relacionada com o capitalismo industrial, mas dentro de um contexto no qual houve uma tensão entre os proprietários de escravizados do Vale do Paraíba e os cafeicultores do Oeste Paulista. Estes solucionaram o problema da mão-de-obra com a presença de imigrantes vindos de outros países. Os resultados da pesquisa de Emília Viotti da Costa se tornaram uma referência e foi modelo para se analisar as outras regiões do Brasil, conforme aponta Petrônio Domingues:

Durante décadas, a literatura historiográfica apresentou a imigração europeia como solução nacional. Muitas pesquisas, que tiveram como foco de análise o Estado de São Paulo, e particularmente a região conhecida como Oeste Paulista, generalizaram para o país um modelo de transição que foi regional (Domingues, 2008).

No entanto, ainda de acordo com Domingues, utilizar esse modelo dificultava a compreensão da transição do trabalho escravizado para outras partes do Brasil.

Esse debate ganhou novos contornos a partir das especificidades regionais, no que corrobora Consentino (2013):

[. . .] é fundamental ter em mente que a formação capitalista brasileira tem como uma das suas principais características a desigualdade no desenvolvimento regional, sendo que a transição do trabalho escravo para o trabalho livre é um aspecto central do assunto em questão. Diversos trabalhos buscaram estudar a transição do trabalho escravo para o trabalho livre a partir de outras regiões diferentes das fazendas de café do oeste paulista. Esses estudos sugerem e constatam que a ideia da substituição do escravo pelo imigrante nas outras regiões do Brasil, diferentemente de São Paulo, não é válida (Consentino, 2013, p. 18)

Consentino chama a atenção da complexidade existente na transição do trabalho escravizado e o assalariamento nas diversas regiões brasileiras. O autor destaca ainda que, concomitante ao salário, há de se considerar na presença do capitalismo no Brasil a fixação desse trabalhador e uma oferta regular de trabalho. Nesse processo, após o 13 de maio de 1888, pode-se somar ainda o fato de o ex-escravizado não ter sido amparado pelo Estado, não poucas vezes continuando subordinado ao seu antigo senhor.

Dessas diferentes formas tomadas pela transição escravizado-trabalho livre, Andrade (1983) destaca no Nordeste açucareiro a manutenção do controle da terra pelos grupos dominantes de latifundiários, havendo um processo lento de transferência para um trabalho assalariado. Por sua vez, Consentino (2013), aponta para o caso de Minas Gerais, província regionalmente diversa, resistindo o quanto pode à transformação capitalista, onde essa ruptura com a escravidão “[. . .] se deu através da mão de obra local, composta por livres e ex-escravos” (Consentino, 2013).

Pereira e Noguerói (2016) procuram responder a transição para o trabalho livre no Brasil afirmando que houve a preservação de produções tradicionais, especialmente o café e o açúcar. Para os autores, diferente de outros países, como Estados Unidos e Haiti, essa mudança institucional foi um processo lento, não trazendo impactos significativos logo após o 1888:

A construção da reputação demanda tempo e a lenta transição para o trabalho livre, no caso brasileiro, deve ter facilitado a continuidade das empresas [...] aventamos a hipótese de que a ausência da desmobilização das fazendas, especialmente no Oeste Paulista e no Nordeste, pode ter sido decorrente da lentidão do processo, a qual habilitou as firmas, em geral, a fazerem contratos trabalhistas com custos de transação suportáveis (Pereira; Noguerói, 2016, p. 290-291).

Ao transpor esse debate para o contexto do nordeste de Minas Gerais, especialmente quanto ao caso da Estrada de Ferro Bahia e Minas, é possível identificar que a ferrovia chegou a Teófilo Otoni no período republicano, sendo esse, conforme Martins (2015), um projeto que desde sua origem se propunha moderno. No entanto, diante de particularidades socioeconômicas locais, o projeto de modernização a partir da ferrovia precisou adaptar-se à realidade da região. Desta forma, Martins problematiza a possibilidade da ferrovia ter introduzido elementos do capitalismo, embora tais especificidades tenham atuado como limitador da consolidação dessas relações capitalistas, o que contribuiu para a permanência e / ou coexistência de práticas sociais e econômicas enraizadas na formação histórica do Vale do Mucuri, como clientelismo e formas de trabalho próximas a escravidão:

Dante desta realidade, talvez seja apropriado pensar a Bahia-Minas como organização dominada por certo hibridismo, misturando dimensões “modernas” e “tradicionalis”. Uma criatura do mundo capitalista industrial que, ao se instalar num canto isolado de Minas Gerais, foi obrigada a se acomodar ao contexto de agrarismo, tradicionalismo, compadrio, personalismo, familialismo e mandonismo que vigorava no Mucuri. A Bahia-Minas foi, portanto, elemento de modernização cujo alcance e força, entretanto, sofreram diluições e deslocamentos em decorrência das resistências interpostas pelo processo histórico de colonização do Vale do Mucuri (Martins, 2015, p. 83).

Rosa (2018) considera a imbricação entre o arcaico e moderno no Mucuri, afirmando que “[. . .] só foi possível porque os funcionários Bahiminas, entendendo as carências da região, pactuaram com esta sensibilidade moderna de desenvolverem a si mesmos e genericamente sua comunidade” (Rosa, 2018, p. 115).

Santos (2017) destaca que, no século XIX, a Bahia e Minas publicava na imprensa local chamamentos para trabalhar na empresa, explicitando as exigências: [...] jornada de trabalho de 6 horas da manhã às 18 horas, com apenas uma hora de almoço, sem tolerância para o uso de jogos ou bebidas alcoólicas. Longas jornadas de trabalho se mantiveram ao longo do século XX (2017, p. 16). Giffoni (2006) apresenta em sua pesquisa depoimentos diversos em relação ao trabalho que se realizava na ferrovia. O autor chama a atenção da ausência de limites em relação à jornada de trabalho. Em um dos registros de sua pesquisa, de um ex-ferroviário, houve o seguinte depoimento: “A gente trabalhava dia e noite, só ganhava o dia” (Giffoni, 2006, p. 225). Giffoni traz a narrativa de uma viúva de ferroviário: “Eu sei que o pobre do meu marido chegava com o dia amanhecendo, e logo tinha que voltar para trabalhar” (Giffoni, 2006, p. 250).

Aliado ao contexto histórico em que surgiu a EFBM (década de 80 do século XIX) aspectos regionais se somaram a uma tendência de resistir ao fim da escravidão em função do seu isolamento regional. De acordo com [Santos \(2018\)](#) o distanciamento do centro decisório era grande, havendo uma frágil presença do Estado na região. Nesse sentido, favoreceu a autonomia e o mando político dos produtores rurais da região. À medida que o Capitalismo avançava em estados como São Paulo, Rio de Janeiro, e parte de Minas Gerais, o conservadorismo no Vale do Mucuri soube equilibrar o arcaico e o moderno:

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 ([Santos, 2018](#), p. 33).

Situações na EFBM reproduziam práticas do período escravista. De acordo com [Santos \(2016\)](#), era ainda utilizado o açoite na empresa em pleno século XX, conforme o depoimento de uma neta de ferroviário: “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” ([Santos, 2016](#), p. 33).

Não se pode perder de vista que toda essa condição está associada à penetração da modernidade simbolizada pelo transporte ferroviário em uma região fortemente marcada pela herança escravista, conforme ressalta Matheus Rosa:

As condições da labuta associada às horas não remuneradas enquanto auxiliar ou mesmo como ferreiro, assim como a própria visão dos colegas de oficina, que entendiam o ofício de lidar com o ferro como sendo próprio para negros é que estamos considerando como heranças escravistas no seio, na oficina, do que seria o maior símbolo da modernidade à época: o trem. ([Rosa, 2018](#), p. 86)

Por fim, outro elemento muito presente nessas condições de trabalho é a segurança desses ferroviários. Segundo Sérgio Lana Moraes: “No período compreendido entre 1913 e 1954 foram registradas 5 colisões entre composições, 105 tombamentos, 4.619 descarrilamentos [...] Em se tratando de vítimas, foram registradas 68 pessoas feridas e 27 óbitos ([Moraes, 2025](#), p. 105). Ainda segundo Moraes, até os socorristas, que tinham o papel de auxiliar em situações de acidentes eram precarizados:

A precariedade do socorro existente na Bahia e Minas se refletia, inclusive, nas condições de trabalho dos ferroviários destacados para as missões de resgate. Jornadas exaustivas, falta de alimentação adequada, ambiente insalubre, esforços físicos extenuantes, equipamentos improvisados e carência de treinamento prático contribuíram para ocorrências que, em alguns casos, resultaram em acidentes com os próprios membros da equipe de socorro ([Moraes, 2025](#), p. 152).

Os casos de acidentes de trabalho eram constantes, com mutilações, ou até mesmo casos que seguiam com a morte dos trabalhadores. [Giffoni \(2006\)](#) apresenta em seu estudo o relato de um ferroviário que sofreu um acidente, sendo que “o engate comeu a perna dele até a coxa. Quebrou os ossinhos todinhos. Precisou amputar a perna” ([Giffoni, 2006](#), p. 280). Na mesma

pesquisa, traz outro caso de um filho de Bahiminas que presenciou a chegada de um trabalhador ferroviário gravemente acidentado, acompanhado do próprio pé mutilado, trazido pelos colegas na tentativa de preservar o membro decepado (Giffoni, 2006).

Morais (2025) chama a atenção para o elevado número de ocorrências devido aos acidentes de trabalho e dos impedimentos existentes para que o trabalhador conseguir proteção legal. A administração dificultava no que era possível as tentativas dos ferroviários na conquista dos seus direitos:

As licenças por acidente de trabalho eram numerosas nos boletins de pessoal, em decorrência de uma grande quantidade de sinistros registrados na ferrovia, o que resultava em diferentes modos de seguridade a depender do regime de contratação do funcionário. Os funcionários efetivos, em caso de acidentes no pleno exercício da função, recebiam o valor integral do ordenado durante o período do afastamento. Agora, quando a licença para o tratamento de saúde era requerida por um extranumerário, havia um corte de 30% do salário do contratado nos seis primeiros meses. Caso o tratamento se prolongasse, o desconto seria de 50% do salário no interstício entre o sétimo até o décimo segundo mês e de 70% de desconto caso fosse superior a um ano, conforme regido pelo Decreto-Lei nº 6.631/1944. Se a licença se estendesse para além de 24 meses, em caso de incapacidade para o serviço e havendo tempo de contribuição, o contratado seria aposentado, em outros casos, terminada a licença, ele era dispensado do serviço público (Morais, 2025, p. 107).

Este hibridismo existente na EFBM apontado por Martins, Santos, Giffoni, Morais e Rosa, já dão alguns indícios de como foram estabelecidas as relações de trabalho existentes na ferrovia, mas não foram temas centrais em nenhum destes estudos, sendo úteis como suporte e utilizados de forma pontual nestas investigações. Apresentar, através dos relatos da Comunidade Margem da Linha, as atividades laborais dos ferroviários negros pode contribuir para as pesquisas feitas acerca da transição no Brasil para o trabalho livre, especialmente quando estão ocorrendo em uma empresa inserida em uma lógica capitalista.

Por outro lado, para analisar o trabalhador da comunidade Margem da Linha e sua relação com a transição para o trabalho livre é fundamental que se atente para o processo de ocupação desse território. Nesse sentido, é importante destacar inicialmente que a população da Margem da Linha está diretamente relacionada com os imigrantes vindos de Helvécia³, extremo sul da Bahia.

Hoje distrito de Nova Viçosa, Bahia, a origem de Helvécia está relacionada com a Colônia Leopoldina-Frankental, criada em 1818, ainda no Brasil colônia. Segundo Pasti (2021), a proposta do governo português era para que colonizadores suíços desenvolvessem produções agrícolas em pequenas propriedades baseadas em trabalho livre. Mas, ao contrário do proposto, em pouco tempo iniciou o trabalho escravizado para o plantio de café. Em 1858 já eram 2000 escravizados (Pasti, 2021, p. 51).

Com a abolição da escravidão, em 1888, grande parte dos suíços deixaram as fazendas da

³Apesar da antiga Colônia Leopoldina ter se transformado, por meio de um decreto estadual, em distrito com o nome de Helvécia em 1938, será feita referência a esse território sul baiano a partir desse momento exclusivamente como Helvécia quando reportar à comunidade negra dessa região, incluindo todo o entorno. Envolve, portanto, localidades como Juerana, Rio do Sul, Rio do Norte, Cândido Mariano, Volta Miúda, dentre outros territórios inseridos nos municípios de Caravelas e Nova Viçosa.

Colônia Leopoldina, ficando o uso da terra nas mãos dos ex-escravizados. [Pasti \(2021\)](#), fazendas abandonadas e terras devolutas fixaram os ex-escravizados na região. Este grupo passou a viver de uma cultura de subsistência ([Baxter; Lucchesi; Ribeiro, 2009](#)) Em 1897, a passagem da Estrada de Ferro Bahia e Minas por Helvécia não vai impactar a região de imediato quanto ao movimento migratório. No entanto, com a consolidação da EFBM em Teófilo Otoni e o consequente aquecimento de seu mercado ([Santos, 2018](#)), ocorreu uma migração de parte da população de Helvécia para a cidade polo do nordeste mineiro. Chegavam para trabalhar na ferrovia.

Figura 3 – Localização da comunidade de Helvécia, extremo sul do estado da Bahia



Fonte: [Abreu \(2024 apud Lamberti, 2024\)](#)

Com o fim da escravidão e o retorno dos suíços para a Europa, os ex-escravizados passaram a cultivar para si a lavoura em pequenas e médias extensões de terra: “[. . .] após a abolição, muitos dos ex-cativeiros permaneceram nas terras vizinhas às antigas plantações, praticando uma cultura de subsistência; no que foram sucedidos por seus descendentes” ([Baxter; Lucchesi; Ribeiro, 2009](#), p. 85).

4 Resultados

4.1 O trabalhador Bahiminas na Comunidade Margem da Linha

O que motivava essa saída dos moradores de Helvécia para o trabalho na EFBM? Morador de Helvécia, E9 corrobora com a análise feita por [Baxter, Lucchesi e Ribeiro \(2009\)](#) quanto às atividades agrícolas após o fim da escravidão: “A terra ficou pra minha tia, 20 alqueires [.] Tinha muito bicho do mato pra comer, arranjava a mandioca, fazia a farinha, o beiju”. Trabalhar na agricultura e na extração de madeira era a atividade principal no mundo rural de Helvécia. E4 afirma que o pai, antes de ser ferroviário, “[.] trabalhava na roça, enchendo farinha”. Porto e Míglia corroboram com essa realidade sobre a rotina de Júlio Costa, no sul da Bahia: “Igual à história de muitos outros, trabalhou na sua terra natal na exploração de madeira para a EFBM” ([Porto; Miglio, 2014](#), p. 165).

Apesar de não mais ser como a escravidão, a atividade laboral na agrícola era árdua. E2 descreve o trabalho que, ainda criança, executava em Helvécia: “naquela época, nós meninos ficava mais é na roça, na lavoura, ajudando o pai da gente a capinar na enxada. Na foice, roçar o capoeirão pra fazer plantio de mandioca, de milho”. Em outro momento da entrevista, novamente o E4 reforça a difícil infância:

Meu pai era lavrador. Mexia com roça, plantando mandioca, essas coisas. Nós fazíamos a roça por causa de meu pai, né? [.] e nós vinha no corte de lenha, tirar lenha, para botar na beira da estrada, na beira da linha para as locomotivas que vinham. Nós carregava muitas, falava prancha [.] É, rapaz, eu sofri um pouco na minha infância, né?

Na expectativa de encontrar melhores condições de vida, rumaram para Teófilo Otoni. O marco temporal da chegada dos primeiros imigrantes vindos de Helvécia e entorno para o território onde hoje é o Remanescente Quilombola Margem da Linha data dos anos de 1930. Em depoimento, E25 aponta o período aproximado: “A maioria vem de Helvécia, década de 30, mais ou menos”. Entre os primeiros a chegar, Henrique Costa. Por meio de redes de sociabilidade foram sendo trazidos parentes, compadres e amigos próximos. Segundo E2, ferroviário Bahiminas, “[.] o mais velho é o meu avô, Henrique Costa. Ele andava na ‘Alepoa’, máquina. O número dela é 137”. Até os anos de 1950 chegaram pessoas vindas da comunidade de Helvécia. E1, filha de ferroviário, afirma que o pai entrou para EFBM aproximadamente em 1943, ainda adolescente, trazido por um tio. E2 afirma em entrevista ter chegado em 1951, trazido pelo tio Júlio Costa.

Normalmente, ao se estabilizarem como ferroviários, traziam os parentes. E4, filho de ferroviário vindo de Helvécia, cita a presença dos tios trazidos pelo pai: “Hildebrando, Agenor, Faustino e Tanti. Todos moraram aqui em casa”. Adquirindo autonomia financeira, iam conseguindo moradia, normalmente próximas, na região do Remanescente Quilombola Margem da Linha.

Essa rede de parentesco e sua proximidade é citado pelo mesmo E4: “era tudo funcionário na Bahiminas aqui, que morava aqui na época, né? Quando eu era criança, tudo era funcionário. Salu morou de frente aqui, né? Seu João morou de frente, aqui, né?”. E6, filha de ferroviário

Bahiminhas confirma essa ocupação territorial: “O núcleo negro era Margem da Linha para cima. Ali pra cima [. . .] a presença negra, principalmente à margem”. É o que também afirma E25 quanto aos moradores do Margem da Linha: “A maior parte era gente vindo de lá [Helvécia]”.

Do levantamento feito entre os antigos moradores da comunidade Margem da Linha em visita de campo, foram citados os vindos de Helvécia e região (que têm ou tinham moradia antes do fim da ferrovia) os seguintes nomes e numeração de suas residências na atual Rua Júlio Costa⁴: Júlio Norberto (nº 3), Melchides (nº 43), Etelvino (nº 89), Salu (nº 95), Salu Preto (nº 101), João da Cruz (nº 106), Elias Constantino (nº 108), Dalvino (nº 280), Amadeu Irineu (nº 377), Amadeu Deolino (nº 390), Manuel Faustino (nº 415), Júlio Costa (nº 714), Hidelbrando (nº 746), Tandi (nº 804), Ascendino (nº 940), Abílio (nº 960) e Mandu (nº 990).

O território Margem da Linha era majoritariamente habitado por ferroviários relacionados com o serviço de oficinas, reforçado por E1, ao afirmar que “[. . .] a grande maioria era trabalhador braçal”. De acordo com E7 seria “[. . .] pela facilidade de ir e vir para o serviço, você entendeu? [. . .] porque ali era próximo da central, que era a estação. E a turma da manutenção, era pedreiro, era carpinteiro. Era aquele serviço braçal que prestava serviço na Bahiminhas”. Importante destacar que, ao fazer referência ao Bahiminhas, não estão inclusos nesta pesquisa os trabalhadores da parte administrativa. E1 afirma: “O escritório é mais para o povo daqui, de Teófilo Otoni”.

4.2 A EFBM e o trabalho do ferroviário na Comunidade Margem da Linha

Para se pensar especificamente quanto às relações de trabalho, um dos aspectos a se considerar é o recorte temporal da operação da EFBM no nordeste mineiro. Na memória, ainda estava muito viva a escravidão, até mesmo nos termos para designar os cargos ocupados nas empresas entre o final do século XIX e início do século XX. Nesse sentido, o depoimento de E24 é emblemático: “Tinha o chefe deles, chamava-se feitor. Não sei de onde veio esse nome de feitor. Como a Bahiminhas ainda começou a ser implantada na época da escravidão, eu creio que era tipo um feitor mesmo, que era feitor de escravos”.

Quanto ao trabalho executado, os depoimentos apontam para os tipos das atividades realizadas pelos ferroviários da Comunidade Margem da Linha. De acordo com os relatos, os serviços que não eram leves. É o que expressa E9: “Mais leve era quem trabalhava em trem de passageiro [. . .] No mais era puxar tora, muita tora, puxava muita brita”. Trabalho exaustivo nas muitas atividades exigidas pelo transporte ferroviário. Caso do foguista, que controlava a água e o carvão da locomotiva. Condições estas que eram reproduzidas pela fragilidade dos movimentos sindicais na região. É o que descreve E25:

O trabalho do foguista, não era fácil, pra abrir ali. A locomotiva saia daqui pra Araçuaí, saía daqui seis horas, chegava quatro horas da tarde. Quer dizer, constantemente com fogo, pra baixo, pra cima, vapor. O calor! Já chegou época da pessoa vir no trem e o foguista largar o trem e dizer: “ah, não aguento isso mais não”. Aí passava um: “Ô, ô, você não quer trabalhar na Bahiminhas, não? Entra aqui”. Era

⁴A Rua Júlio Costa atualmente acompanha todo o percurso da antiga estação ferroviária, hoje a rodoviária de Teófilo Otoni, até a Turma 38, formando o núcleo duro do Remanescente Quilombola Margem da Linha.

desse jeito. Faltava mão de obra e pegava esse pessoal que não era escravo, mas, era, né? Aqui nunca teve sindicato forte, não.

Outro aspecto a se considerar para analisar esse ferroviário da Comunidade Margem da Linha é a remuneração. Em diversos momentos, o que foi posto pelos entrevistados é que o Bahiminas ganhava muito bem. E1, por exemplo, afirmou: “Bahiminas ganhava bem, moço”. Mas, completou “[. . .] dá comida, dá roupa”. Ainda segundo E1: “Bahiminas ganhava bem [. . .] O Bahiminas tinha um nível de vida bom, né? Então a gente foi criado assim, numa fartura! De tudo, tudo, tudo. Ele [o pai ferroviário] nunca deixou faltar nada”.

Filho de ferroviário, E5, apesar de apontar para o baixo salário, convergia com a mesma realidade citada pelo E1, de haver alimentação farta:

Agora, como viviam, acho que é só na graça de Deus, porque o salário era pouco. Mas eu te afirmo categoricamente: apesar de ganhar pouco, a fartura que existia era uma coisa maravilhosa, porque a Baiminas transportava de tudo que você pode pensar. De arroz, feijão, de abóbora, de carne, de tudo que você pode pensar naquela época [. . .] eu falo assim, ganhava pouco, mas essa fartura que tinha, as coisas eram muito assim.

Pode-se perceber que estes entrevistados consideram como fartura não haver fome, ter uma boa alimentação. Daí o argumento sempre presente, reproduzido por E22: “Ninguém da Bahiminas passava fome”. Realidade diferente de uma região de extrema pobreza, como era o caso do Vale do Mucuri (Santos, 2016). Quando E4 afirma que “o salário era um dos melhores aqui de Teófilo Otoni” não resta dúvida, pois era uma região que praticamente não havia trabalhadores com pagamento regular e até mesmo em espécie.

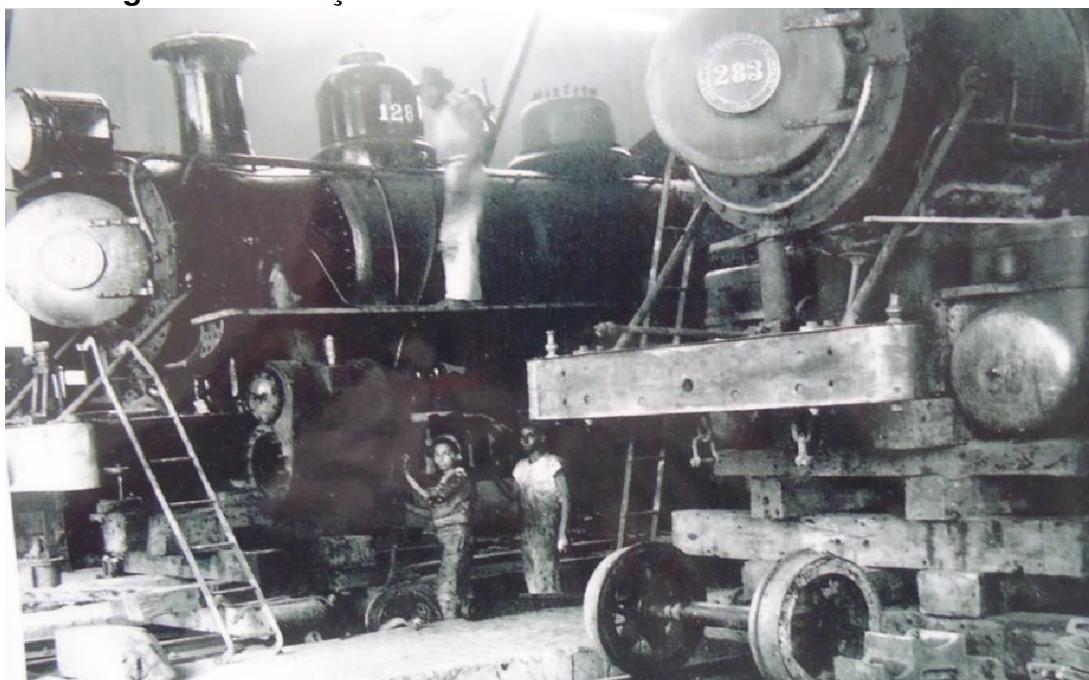
Tanto assim que não há relato de trabalhadores da Margem da Linha terem conseguido acumular riqueza, conseguindo, no máximo, através de concessões da ferrovia, uma moradia que nem chegou a garantir a sua posse. Pela falta de recursos, o material para a construção das casas na Margem da Linha era doado pela EFBM. De acordo com E5, o ferroviário procurava a administração: “Doutor, eu não tenho condições de construir”. No que tinha a seguinte resposta: “Não, não. Pega aí o material que você precisar”. No entanto, ao se construir às margens da linha, o terreno era da União e não propriedade dos operários.

Aliás, se havia alguma herança a partilhar pela família, era o trabalho. Ficava por conta da mulher a difícil tarefa de administrar o salário do marido ferroviário, no que pode ser deduzido que tinha como destino suprir o básico da vida doméstica. E22 relata a resposta dada pelo pai ferroviário ao ser indagado por ela, filha, a razão de entregar todo o salário para a mãe: “O dinheiro é pouco e sua mãe sabe administrar muito bem pra não faltar nada pra vocês”. E7 reforça essa realidade: “Quem segurava as pontas no serviço era mãe. Para suprir as perdas de tudo que a gente tinha”.

Não era incomum também os filhos dos ferroviários, crianças e adolescentes, que realizavam atividades laborais para completar a renda familiar. E21, filha de ferroviários, relata esses trabalhos extras da família para as despesas: “Tinha um quintal, nós fazíamos era horta. Saia era vendendo cebolinha, vendia planta na feira. Eu lembro, saia com uma cesta vendendo violeta, samambaia”. A necessidade levava ao trabalho na ferrovia ainda jovem, apesar de já haver à época leis que

combatiam o trabalho infantil. E5 expõe a difícil vida do genitor: “Pai não teve infância, pai com 11 anos de idade estava trabalhando na oficina lá em Nanuque, entendeu?”. O relato de E1 não é diferente: “Chegou com 14 pra 15 anos”.

Figura 4 – Crianças realizando o trabalho nas oficinas da EFBM



Fonte: Acervo fotográfico particular de Fanny Moreira (s.d.).

Não só o salário, mas a posição social que se tinha também prevalecia. Segundo E6, “O ferroviário tinha status. Porque era emprego federal. [. . .] Dava esse status, o bem estar. Dava esse reconhecimento”. Pode-se imaginar para um trabalhador no nordeste mineiro com essas vantagens. Nesse sentido, é emblemática a narrativa do E24: “A própria Bahiminas tinha o fundo de aposentadoria [. . .] ser empregado da ferrovia, de ser um funcionário público federal. Meu pai veio da roça, começou como trabalhador braçal”.

Mas ser ferroviário Bahiminas não significava ter a garantia do emprego. E7 relata: “o trabalho era contrato, não se existia carteira naquela época. Era contrato, já era registrado”. De acordo com [Morais \(2025\)](#), além do quadro permanente “[. . .] no ambiente laboral da Bahia e Minas, existiam também as contratações de trabalhadores temporários com vencimentos diários, mensais ou anuais denominados de extranumerários” ([Morais, 2025](#), p. 152). Não há registros da quantidade de cada uma dessas modalidades de trabalho, mas essa precarização trazia grandes dificuldades para o sustento da família.

Abranando essa situação, foi criada pela EFBM a cooperativa de abastecimento, que fornecia para os cooperados ferroviários alimentos, vestimentas, calçados e outros itens de uso doméstico. Em certas circunstâncias, a compra na Cooperativa dos ferroviários da EFBM era a alternativa possível, conforme relata E1:

Aí é que estava. Tinha separatório. Tinha uma lei, se falava “provisória”. “Provisória” é aquele que, no meu caso, eu trabalhei uns 2 anos de provisória. Na provisória, o que acontece: ficava 6 meses, uma vez ficamos 9 meses sem receber pagamento.

Mas tinha a cooperativa, que a gente comprava.

Na ausência de algum produto da Cooperativa ou para complementar a renda, era comum o ferroviário pegar a mercadoria para trocar ou revender. Tão comum que tinha até um termo essa prática: macaco. E7 comentou: “Não sei se vocês já ouviram falar, que a gente fazia macaco. Comprava coisa pra fazer macaco”. O ex-ferroviário, E2 comentou: “[. . .] Então, pra não passar fome, tinham de comprar [na cooperativa] eles faziam macaco, que era pegar coisa na Bahiminas e revender. Fazia dinheiro imediato. O pessoal que tinha armazém, e tal, comprava na mão deles. Porque pegava lá e eles precisavam de dinheiro”.

A ausência do limite na jornada de trabalho foi um relato constante nas entrevistas feitas com os entrevistados. E23 descreve a difícil jornada do pai: “Quando um carro chegava quente, o trem chegava quente, ele consertava. Eles iam de madrugada chamar pai, pegava um tanto de saco de estopa e cobria o corpo pra entrar dentro do trem pra poder consertar”. E22 corroborava com essa vivência: “Mãe fazia o almoço na tigela que pai comia, colocava na água pra quando ele chegasse, ele almoçava muito rápido, e voltava pra terminar o horário de almoço lá [. . .]. Então, ele só almoçava e voltava”. E25, ex-ferroviário, reproduz essa narrativa:

Não tinha horário de trabalho. Vamos dizer, assim, não tinha horário de trabalho. Chegava o inspetor assim, “caiu uma máquina em lugar assim”, vamos chamar. Não dava nada, não dava dinheiro pra comer, a gente ia.

Outro aspecto exposto nas entrevistas foi a falta de segurança no trabalho e os constantes acidentes. Na expressão de E9, que, neto de escravizado e com parentes Bahiminas afirma: “A Bahiminas era bom [. . .] Era perigoso, mas pagava bem”.

Esta realidade era sentida na rotina dos operários. O filho de ferroviário E5 relembra uma discussão em que seu pai desabafou para o funcionário da parte administrativa que questionava alguns aspectos da oficina em que trabalhava: “Vê que cada semana morre um funcionário, deixando uma viúva, deixando filho aí sem pai, isso aí eles não sabem, não!”. Também moradora da comunidade Margem da Linha, E7 recorda o ocorrido com o pai:

O caso de meu pai, você veja que o trabalho era tão pesado, que, meu pai era corta freio. Ele sofreu um acidente em Francisco Sá, perto de Carlos Chagas. Ele perdeu, foi engatar a máquina, e que que acontece, esperou voltar com a máquina, aí prendeu o dedo dele. Aí demorou tanto em chegar o socorro, quando chegou o tétano já tinha subido. Quer dizer, demorou muito a chegar. Então, essas questões aconteciam nessa época.

No entanto, apesar de haver a previdência citada anteriormente por [Morais \(2025\)](#), o labirinto atrelado à seguridade dos ferroviários dificultava em muito a conquista de direitos. Tanto assim, que o ex-ferroviário E25 foi categórico: “Ninguém tirava licença, ninguém tinha esse negócio de encostar. Estou aqui falando, o sujeito deficiente de uma perna, trabalhava. Não pode ficar em pé, fica sentado”. Morador da comunidade Margem da Linha, o pai da E7 sabia bem dessa situação. Trabalhar até se aposentar com o braço amputado, pois, de acordo com a entrevistada a burocracia dificultava.

5 Discussão

Conforme se tem reconhecido pela literatura acerca da transição para o trabalho livre no Brasil, o processo foi complexo e lento. Quando se interioriza, ganha formato próprio e distante da região centro-sul. No caso do ferroviário da Comunidade Margem da Linha é importante constatar que essa transição gradual foi além dos ambientes rurais, tradicionais locais de exploração de escravizados, ocorrendo em espaços que representavam a modernidade. Este modelo foi um componente da Estrada de Ferro Bahia e Minas, em uma transição na qual as condições dos trabalhadores se aproximaram em diversos momentos a de escravizados.

O hibridismo entre o moderno e o arcaico citado por diversos autores que pesquisam a EFBM está diretamente vinculado também ao do trabalho dos ferroviários, especialmente os que exigiam maior força e que eram destinados aos escravizados antes de 1888.

Por um lado, havia as vantagens de uma empresa que apresentava princípios capitalistas. Ter um salário fixo, um pagamento regular era pouco comum tanto no nordeste mineiro quanto no sul baiano, de onde chegava o imigrante do Margem da Linha. A escravidão era uma realidade muito viva na memória da população nas primeiras décadas do século XX, em especial para um trabalhador que tinha nos relatos dos pais e avós as duras condições do trabalho forçado.

Desse modo, o viver bem, a alimentação farta, descritos nas entrevistas deve ser interpretado como a satisfação de um salário que garantia minimamente a previsibilidade no sustento da família. Ter um emprego e remuneração fixos era uma situação nova para uma região que tinha a incerteza e a precariedade do trabalho rural como única possibilidade para a maioria dos trabalhadores.

Ao mesmo tempo, a EFBM oferecia benefícios, quer sejam os previstos em lei, quer sejam as vantagens corporativas, que eram típicas de um Brasil que se ajustava ao capitalismo dos anos de mil e novecentos. Os auxílios previdenciários e a possibilidade de aposentadoria eram impensados pelos trabalhadores até o início do século XX. Concomitantemente, as cooperativas garantiam aos ferroviários segurança alimentar e até bens de uso pessoal, como sapatos, um luxo para quem passou parte da vida descalço.

Por outro lado, a permanência de alguns tratamentos que se aproximavam da escravidão é perceptível. A questão da jornada de trabalho é central nesse aspecto. Se no governo varguista foi criada a CLT, esses direitos trabalhistas não chegavam por completo para os Bahiminas. As jornadas eram longas e não havia pré-estabelecido um período de trabalho assegurado. O horário era aquele que atendia a necessidade imediata da EFBM.

O trabalho infantil, a partir dos onze anos, também se assemelhava com os tempos da escravidão, pois era esse o limite de idade para as crianças escravizadas iniciarem a labuta. Acobertado por um verniz de aprendiz, na realidade a criança e o adolescente exerciam atividades indistintas do adulto, quer seja na fábrica, quer seja para o complemento da renda familiar em outras atividades, como o comércio.

Por fim, a exposição permanente aos trabalhos de alto risco ou insalubres, o descaso para assegurar a vida dos ferroviários, aproximavam à mercantilização dos corpos escravizados. Os acidentes no ofício ocorridos com frequência evidenciam a banalização dos trabalhadores negros.

Mesmo já existindo direitos que garantiam o afastamento para tratamento de saúde a acidentados e a aposentadoria para a invalidez, na prática, o pouco entendimento das leis por parte dos operários e as dificuldades burocráticas obrigavam à continuidade das atividades mesmo mutilados.

Pode-se considerar, portanto, que essa transição para o trabalho livre realizado na Estrada de Ferro Bahia e Minas adequou alguns direitos trabalhistas do capitalismo com práticas herdadas do sistema escravista. O hibridismo entre moderno e arcaico, praticado pela EFBM na política, também foi incorporado nas relações trabalhistas. Para o perfil do imigrante que formou a comunidade Margem da Linha, tão próximo da escravidão (ainda que não vivida diretamente por este trabalhador), não foi difícil aceitar as condições apresentadas pela empresa. Diante deste cenário, as condições foram favoráveis para a coexistência entre o capitalismo e as práticas escravistas.

6 Considerações finais

Se é possível estabelecer alguma semelhança entre o processo de “transição” do trabalho escravizado para o trabalho livre, ao se comparar o latifúndio e a Estrada de Ferro Bahia e Minas, essa se manifesta na ausência de transformações sociais profundas decorrentes desse fato histórico. Tal constatação dialoga com a literatura especializada, que evidencia a permanência de estruturas de exploração e desigualdade mesmo após a abolição formal da escravidão. Entretanto, a experiência dos trabalhadores da EFBM, especialmente na Comunidade Margem da Linha, reforça a necessidade de regionalizar o debate sobre a transição do trabalho livre no Brasil, reconhecendo a diversidade e a complexidade dos processos históricos que se desenrolaram nos distintos territórios.

A carência de registros escritos sobre a trajetória e a presença dos povos negros escravizados reflete o silenciamento a que foram submetidos nos processos de construção da memória e da historiografia nacional. Nesse contexto, a oralidade emerge como ferramenta essencial de resistência e de preservação das memórias coletivas, assegurando a transmissão de saberes ancestrais e de identidades culturais. Em meio às lacunas documentais, os relatos orais, mesmo que considerando as imprecisões e distorções da memória, constituem fontes valiosas para a compreensão das experiências sociais desses sujeitos, sobretudo em regiões periféricas e afastadas dos centros urbanos, configurando-se como uma metodologia imprescindível à reconstrução das múltiplas dimensões da história negra.

No caso específico do nordeste de Minas Gerais, a chegada da Estrada de Ferro Bahia e Minas, ao final do século XIX e início do XX, incorporava os ideais de progresso industrial e modernidade, associados às promessas do trabalho livre. Contudo, sua implantação em uma região marcada pelo isolamento geográfico, pela pobreza estrutural e por um passado escravista ainda latente, resultou em um processo híbrido. A convivência entre práticas herdadas do regime escravocrata e elementos do capitalismo emergente produziu uma forma singular de transição para o trabalho livre, revelando as contradições e especificidades dessa experiência no contexto brasileiro.

Ao imigrante vindo Helvécia e entorno, e que formou a Comunidade Margem da Linha, foi destinado majoritariamente o trabalho braçal. Junto a estas atividades que exigiam maior força, o Bahiminas vivenciou um imbricamento nas relações de trabalho. Jornadas de trabalho exaustivas, ausência de horário determinado para suas atividades na ferrovia, exposição e risco de acidentes, labor infantil. Mas, por outro lado, alguns direitos e conquistas capitalistas também se associavam à sua labuta, caso de um salário fixo; de limitada, mas existente, previdência e auxílios de saúde; de um atendimento em cooperativas de abastecimento.

Desse modo, a transição para o trabalho livre na EFBM se estabeleceu com a coexistência de direitos trabalhistas conquistados no século XX e elementos da escravidão que ainda eram naturalizados em plena república. Mesmo o vigor de uma rede ferroviária não foi suficiente para trazer rupturas com o modelo exploratório que predominou por séculos no Brasil.

Por fim, contribuiria muito para ampliar essa discussão identificar de que maneira a empresa tratava formalmente essas relações de trabalho. Porém, o fim da EFBM em 1966 foi muito rápido, sendo que a documentação tomou um destino que ainda hoje não se tem conhecimento. Ao mesmo tempo, traria maior riqueza nessa pesquisa perceber a atuação dos movimentos sindicais entre esses trabalhadores Bahiminas.

References

- ABREU, Raphael Lorenzeto de. **Map locator of Bahia's Nova Viçosa city [Image]**. 2024. Wikimedia Commons. Acesso em: 18 abr. 2024. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bahia_Municip_NovaVicosa.svg>.
- ANDRADE, Manuel Correia de. Transição do trabalho escravo para o trabalho livre no Nordeste açucareiro: 1850/1888. **Estudos Econômicos**, v. 13, n. 1, p. 71–83, jan/apr 1983.
- BAXTER, Alan; LUCCHESI, Dante; RIBEIRO, Ilza. **O português afro-brasileiro**. Salvador: EDUFBA, 2009. Disponível em: <<https://periodicos.ufs.br/historiar/article/view/15947/11874>>.
- CONSENTINO, Daniel do Val. A economia mineira no século XIX e a transição do trabalho escravo para o trabalho livre. **Revista Debate Econômico**, v. 1, n. 2, p. 28–53, jul/dec 2013.
- COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República**. São Paulo: Unesp, 1998.
- DOMINGUES, Petrônio. Decifrando os segredos internos: a transição do trabalho escravo para o livre no Brasil. **Iberoamericana**, v. 8, n. 31, p. 197–205, 2008. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/41676656>>.
- FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967.
- GIFFONI, Josemer Márcio. **Trilhos arrancados: história da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966)**. 2006. 307 p. Tese (Doutorado) — Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- IANNI, Octavio. **Escravidão e racismo**. São Paulo: Hucitec, 1978.

LAMBERTI, Luana. Language ideologies and dialect shift in Helvécian Portuguese. **Sociolinguistica**, v. 38, n. 1, p. 77–103, 2024.

LOPES, José Marcelo. **A evolução do direito do trabalho no Brasil: da abolição da escravatura à CLT**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

MARTINS, Marcos Lobato. Ferrovias e desenvolvimento regional em Minas Gerais: o caso da Bahia-Minas. **Revista Sæculum**, João Pessoa, jan/jun 2015.

MORAIS, Sérgio Lana. **Fim da linha: materialidades e imaterialidades da Estrada de Ferro Bahia e Minas na paisagem do município de Ladainha/MG**. 2025. 342 p. Tese (Tese (Doutorado em Geografia)) — Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte.

PASTI, Renato. Olhares entre tempos: uma breve história da formação do território identidade da comunidade de Helvécia-BA. **Boletim Historiar**, v. 8, n. 2, p. 48–58, 2021. Disponível em: <<https://seer.ufs.br/index.php/historiar>>.

PEREIRA, Adriano José; NOGUERÓI, Luiz Paulo Ferreira. A transição para o trabalho livre no Brasil: uma hipótese a partir da nova economia institucional. **História Econômica & História de Empresas**, v. 19, n. 2, p. 265–294, 2016.

PORTO, Gilberto Ottoni; MIGLIO, Íris Soriano Nunes (Ed.). **Minha rua conta história, Teófilo Otoni**. Teófilo Otoni: [s.n.], 2014. 165 p.

ROSA, Matheus Vinícius. **Dois lados da mesma viagem: entre a lembrança e o esquecimento da Estrada de Ferro Bahia e Minas**. 2018. 168 p. Dissertação (Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade)) — Universidade Federal da Bahia, Salvador.

SANTOS, Márcio Achtschin. Nas margens da linha: território negro e o lugar do branco na ocupação urbana na cidade de Teófilo Otoni em meados do séc. XX. **Revista Espinhaço**, v. 5, n. 1, p. 32–41, 2016. Disponível em: <<https://revistas.ufvjm.edu.br/revista-espinhaco/article/view/80>>.

SANTOS, Márcio Achtschin. As lentes republicanas do jornal Nova Philadelphia: fragmentos da vida política, social e econômica da cidade de Teófilo Otoni e região no final do século XIX. **Revista Vozes dos Vales**, n. 11, may 2017. Ano VI.

SANTOS, Márcio Achtschin. **A formação econômica, política, social e cultural do Vale do Mucuri**. 1. ed. Teófilo Otoni: Edição do Autor, 2018. 176 p. V. 200.