

MENS RECHO

TRABALHARAM NA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA



AS, SE TORNARAM ESQUELETOS DE CONCRETO NO MEIO DOS ARBUSTOS

conservação sobre a terraplenagem para adequação dos trilhos.

Também em Santa Luzia, desta vez no Córrego das Calçadas, outra obra chama a atenção. Trata-se de um túnel inacabado, hoje tomado por aguias paradas, que desperta muita especulação e versões. A voz corrente é que esse fora desprezado pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) devido a um erro de engenharia – as perfurações na rocha, dos dois lados, teriam sido executadas com muita distância uma da outra, tornando impossível a comunicação entre a entrada e a saída. Viana esclarece que essa versão não existe. “Seria um túnel de 200m e só não foi concluído porque o projeto foi desativado, os recursos retirados e os contratos com as empresas rescindidos”. Custódio diz que em 1968, 1978 e 1988 recebeu a visita de técnicos que relataram a possibilidade de reativação do projeto, fato que jamais se concre-

tizou. “Gastaram muito dinheiro para nada, foi um grande desperdício”.

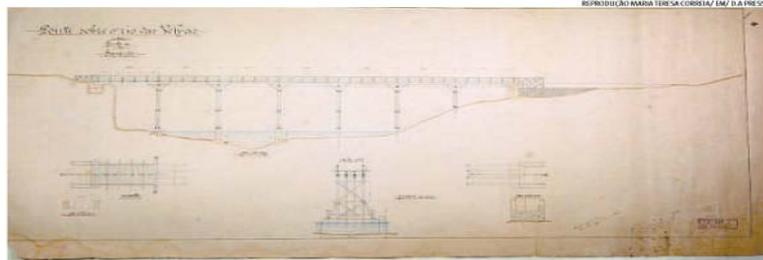
Embora os fazendeiros ao longo do antigo trecho afirmem que não receberam nada, o Cartório de Registro de Imóveis de Santa Luzia documenta, em seus livros, a desapropriação e pagamento de indenização, pela União, em vários pontos do município.

LICITAÇÃO No Brasil de hoje, qualquer pequena irregularidade em processos de licitação é motivo para uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) entrar em ação. No país do pós-guerra, concorrências públicas eram quase peça de ficção. No caso específico da ferrovia Belo Horizonte-Itabira, muito mais. Segundo Viana, a estrada, depois de dividida em trechos, era entregue às empresas. Para serem selecionadas, elas tinham que se adequar a uma tabela do governo federal, que pagava preços diferenciados para cada tipo de serviço, in-

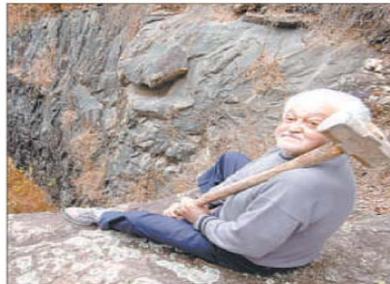
clusivo para os manuais, que eram a maioria. Entre as construtoras que atuaram no projeto, estavam a Brasil, a Gemitiano Goes e Orlando Ferreira Pinto.

Na sua casa, no Bairro Esplanada, em Santa Luzia, o comerciante Alair Carvalho Alves, conhecido como Neném do Aguiague, de 73 anos, tem boas lembranças do tempo em que trabalhava no armazém, no trecho de atuação do seu tio Silvério Visery, então subempregueiro na região de Faustino. “Havia, num trecho de 12 quilômetros, cerca de 600 trabalhadores, a metade formada por baianos. Por isso, a carne-de-charque ou jabá tinha muita saída, assim como farinha de mandioca. Por semana, eram mortos de cinco a seis bois”, conta. Muitos desses baianos continuaram na cidade depois que a estrada foi interrompida, afirma Neném. Para os trabalhadores também havia tarefa, e muitas quebavam as pedras, depois das explosões de dinamite, até torná-las bem miúdas, como britas, para serem usadas na concretagem.

Caminhos paralelos



REPRODUÇÃO MARIA TERESA CORREIA/IM/D.A.PRESS



MARRETA

“Depois das explosões das rochas, com dinamite, sobravam pedras muito grandes, que eram carregadas em carroças. Então, a gente tinha que quebrá-las com a marreta. Fiz muito esse serviço, antes de começar a dirigir trator. Mas o lado bom, todos os contratos, com os empreiteiros, foram rescindidos.”

Raimundo Pinto de Magalhães Primo trabalhou no trecho de Nova União



CONTRATOS

“Uma ferrovia desse porte, de Belo Horizonte a Itabira, não se constrói com menos de R\$ 1 bilhão. O projeto previa uma ponte sobre o Rio das Velhas. Com o fim da obra, todos os contratos com os empreiteiros foram rescindidos.”

Enio Viana, chefe de trecho em Santa Luzia durante a obra



BAIANOS

“Havia, num trecho de 12 quilômetros, cerca de 600 trabalhadores, a metade formada por baianos. Por isso, a carne-de-charque tinha muita saída, assim como farinha de mandioca. Para alimentar todo mundo, eram mortos, por semana, de cinco a seis bois.”

Alair Carvalho Alves trabalhou num armazém no trecho de Santa Luzia



ECONOMIA

“A estrada, que depois seria ligada a Pescaria, seria um grande benefício para a região. Na época, gastavam-se sete horas de Itabira a Belo Horizonte, em caminhos de terra que passavam por Santa Bárbara e Barão de Cocais. Com o trem, seriam no máximo três horas.”

Antônio Fábio Marinho, de 83, Bonança, trabalhou no trecho de Itabira