



POCHIXÁ

Jornal da AFATO, jun.2016, p.3

Nestor Sant'Anna

Jornalista, músico teófilo-otonense e membro honorário da Academia de Letras de Teófilo Otoni

Procurava um fato especial para, sobre ele e em torno do próprio, costurar alguns comentários que lhe vestissem traje adequado para comparecer à página três do nosso simpático companheiro periódico mensal, o Jornal da AFATO. Ou, melhor dizendo, que parecesse um artigo, uma crônica, um escrito que mexesse com a memória da gente de lá. Daí me liga o compositor, arranjador, executor e maestro Pinto Junior, o Arnaldo, que rege e conduz com abnegação e jeito muito próprio de nossa gente esse veículo informativo peculiar. Aliás, conduzir com zelo e dedicação é virtude familiar, e nós, os mais antigos, certamente já fomos conduzidos um dia por Arnaldo, o Pinto, o pai, no seu veículo que já levou muita gente nossa para embarcar de madrugada no trem que subia - para Araçuaí (ou Arassuaí) - ou descia - para Carlos Chagas, Nanuque, 158 (Serra dos Aimorés) e Caravelas. Comentava ele que neste 2016 completam 50 anos que nossa Bahia Minas rolou pela última vez sobre os trilhos de sua bitola estreita "...que ligava Minas ao porto, ao mar... caminho de ferro, mandaram arrancar...", como denunciou o poeta. Uma ruptura cruel na comunicação regional e na débil cadeia produtiva dessa fatia carente de Minas e Bahia, incrustada nos vales do Jequitinhonha e Mucuri. Uma longa história de desbravamento e penetração territorial, que teve início no século 19, em 1881, a partir de Ponta de Areia, no município de Caravelas, litoral do extremo sul baiano, rumo ao norte mineiro.

A história conta que em 82, um ano depois, a construção da EFBM chegou à serra dos Aimorés, na divisa com Minas, e que somente em 1898 alcançou Teófilo Otoni, chegando a Ladainha em 1918, Engenheiro Schnoor em 1930, Alfredo Graça em 1941 e Arassuaí, seu ponto final definitivo, em 1942. Houve um tempo, de 1912 a 1936, em que ela foi "multinacional", administrada pelos franceses da Chemins de Fer Federaux de L'EstBrésilien, daí a existência de estação com nome tão diferente, Engenheiro Schnoor. Émile Armand Henri Schnoor foi um francês filho de pai alemão que veio para o Brasil com 10 anos, morou e estudou no Rio de Janeiro, adotou o nome de

Emilio e foi um grande projetista de linhas férreas no Brasil, incluindo a nossa Bahia Minas. Schnoor trabalhou também em projetos ferroviários na Argentina e na Bolívia. Nos seus 578 km de extensão a viagem começava em Ponta de Areia, depois Caravelas, seguia para Aparaju, Juerana, Helvécia, Mata, Argolo, Aimorés, Arthur Castilho, Nanuque, Mairinque, Pampam, Xarqueada, Carlos Chagas, Presidente Pena, Mangalô, Francisco Sá, Bias Fortes, São João, Pedro Versiani e então Teófilo Otoni, no km 377. Daí para cima continuava passando por Vallão, Sucanga, Caporanga, Ladainha, Brejauba, Novo Cruzeiro, Queixada, Engenheiro Schnoor, Alfredo Graça e finalmente Arassuai.

Manifestações, articulações, protestos, movimentos políticos de pouca força e expressão aconteceram nos anos que se seguiram aotriste fim de 1966, em pleno regime militar, quando as movimentações sociais e a força da mídia eram quase insignificantes. O que vingou de fato e ganhou ressonância nacional foi o grito musical de Milton e Brant com Ponta de Areia: "lembra o povo alegre que vinha cortejar... Na praça vazia, um grito, um ai... casas esquecidas, viúvas nos portais..." Ecoou na voz de Nana Caymmi e estimulou o Grupo Gorpo a produzir sua segunda montagem, depois do sucesso de "Maria, Maria", sob direção do argentino Arraes, que trabalhou com os Pederneiras e coreografou também "O Último Trem". O Corpo levou à cena mais que a agonia de uma estrada de ferro, a de uma gente que se nutria em torno de plataformas de quase 30 estações.

Pochixá, a número 1, hoje é peça de museu que dorme na Praça Tiradentes, em Teófilo Otoni, mas que já apitou nas curvas de chegada das Turmas e Estações, chamando homens, mulheres e crianças ao burburinho alegre de mercado ágil ao longo das janelas da composição, onde vendiam cafezinho, bolo, biscoitos, fatias de queijo, de requeijão, broas, pamonhas e até gaiolas com sabiás e pássaros da mata atlântica, quando o IBAMA ainda não existia.

Éramos passageiros certos nas férias de julho e janeiro, indo e vindo para Araçuaí ou Arthur Castilho (158), onde cunhados Murta e Schaper, respectivamente, nos acarinhavam em suas fazendas. Lembro-me bem de meu pai trajado com "guarda pó", uma espécie de jaleco branco que protegia seu paletó das fagulhas liberadas pela máquina. A locomotiva era movida a vapor produzido com a queima da lenha que os proprietários de terras ao longo do trajeto, fornecedores da EFBM, empilhavam nas beiradas dos trilhos, em geral em locais próximos às caixas d'água. Fogo e água eram o combustível da propulsão antes de aposentarem as "Maria Fumaça" e as substituírem pormáquinas movidas a diesel. Também não me esqueço da farofa de frango muito bem acondicionada em latas, pronta a ser consumida nos percursos, para simplificar a dificultosa logística do deslocamento e baratear o custo das viagens.

Boas lembranças...mas como será hoje a paisagem sonoradessas comunidades que ouviam os sons dos sinos de bronze das Estações, tocados porseus Chefes para anunciar a hora da partida? Eram seguidospelos apitos dos Chefes de Trem, como de juízes de futebol, e os das próprias máquinas, antes de a primeira baforada de vaporcolocar em marcha aquelas composiçõesque levavam e traziam vida e alegria...