

N. CLASS.	M 010 433
CUTTER	7231e
ANO/EDIÇÃO	2017

CENTRO UNIVERSITÁRIO DO SUL DE MINAS

JORNALISMO

ANDREZA MARCELA MESSIAS TAVARES

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE VARGINHA/MG: raízes culturais da cidade e o surgimento da Estação Ferroviária

Varginha
2017

FEPESMIG



ANDREZA MARCELA MESSIAS TAVARES

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE VARGINHA/MG: raízes culturais da cidade e
o surgimento da Estação Ferroviária**

Relatório apresentado ao curso de Comunicação Social com Habilitação em Jornalismo do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS/MG como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel, sob orientação do Prof. José Joel Corsini da Silva e coorientação da Profª Márcia de Lima Elias Terra.

**Varginha
2017**

ANDREZA MARCELA MESSIAS TAVARES

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE VARGINHA/MG: raízes culturais da cidade e o surgimento da Estação Ferroviária.

Relatório apresentado ao curso de Comunicação Social com Habilitação em Jornalismo do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS/MG como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel, sob orientação do Prof. José Joel Corsini da Silva e coorientação da Profª Márcia de Lima Elias Terra.

Aprovado em 23 / 11 / 2017

Professor José Joel Corsini da Silva Junior

Professora Giselle Cristina Nishiyama

Professor Rafael de Almeida

OBS.:



Dedico este trabalho aos meus pais, João Batista Tavares e Andrea Calixto Messias Tavares, que me ensinaram o valor de cada ação e sentimento juntamente com meus avós Maria Lídia Messias Honorato e Hamilton Honorato.



Agradeço todas as fontes que contribuíram através dos relatos e aos professores que me auxiliaram sanando dúvidas, em especial José Joel Corsini da Silva, Márcia de Lima Elias Terra, Flaviane Faria de Carvalho e Terezinha Richartz.



“Queira! Basta ser sincero e desexar profundo”
Raul Seixas

RESUMO

A pesquisa proporcionará aos leitores informações em ordem cronológica sobre as raízes culturais do povoado que posteriormente ganharia independência se tornando a cidade de Varginha, mais tarde apelidada “Princesa do Sul”, ressaltando os fatores influentes para construção da linha férrea que oportunizou o crescimento da economia e o desenvolvimento desta cidade. O objetivo principal é o resgate da cultura através de livros, fotos e relatos deste período de transição da instalação da linha férrea, a Estação Ferroviária e os avanços tecnológicos que ocorrem a partir deste fato, integrando a atual geração ao conhecimento do passado para que conseqüentemente entendam o presente. A metodologia se estrutura através da pesquisa de campo qualitativa com antigos moradores da cidade, das ruas que surgiram em torno deste local, com ex-funcionários da estação, entre outros personagens que vivenciaram de forma direta ou indireta os acontecimentos, também contribuíram para a pesquisa Almanques do século XIX, dossiês, livros relacionados ao tema. Esses acontecimentos deram um salto para modernização, com a importação e exportação de mercadorias, surgimento de novos comércios e o crescimento populacional ocasionado pela miscigenação, destacando costumes e tradições repassados entre gerações. O discurso oral é priorizado, transmitindo a escrita de alguns textos de acordo com a língua falada, a linguagem oral. Como resultado deste estudo, será apresentado um livro reportagem com o tema: Estação Ferroviária de Varginha/MG: raízes culturais da cidade e o surgimento da Estação Ferroviária.

Palavras-chave: Livro Reportagem. Estação Ferroviária, Oralidade. Cultura.



ABSTRACT

The research will provide readers with chronological information on the cultural roots of the village that would later gain independence by becoming the city of Varginha, later dubbed the "Princess of the South," highlighting the influential factors for the construction of the railroad that made the economy boom and the development of this city. The main objective is to rescue the culture through books, photos and reports of this transition period of the installation of the railway line, the Railway Station and the technological advances that occur from this fact, integrating the current generation to the knowledge of the past so that consequently understand the present. The methodology is structured through qualitative field research with former residents of the city, the streets that have arisen around this place, with former station employees, among other characters who experienced events directly or indirectly, also contributed to the research Almanacs of the nineteenth century, dossiers, books related to the theme. These events made a leap to modernization, with the importation and exportation of goods, the emergence of new commerce and the population growth caused by the mixed race, highlighting customs and traditions passed on between generations. Oral speech is prioritized, conveying the writing of some texts according to the spoken language, oral language. As a result of this study, a book will be presented with the theme: Railway Station Varginha / MG: cultural roots of the city and the emergence of the Railway Station.

Keywords: Reportage Book. Railway Station, Orality. Culture.



LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 – Triangulo de Ogden e Richards.....	14
Figura 02 – Triangulo Umberto Eco.....	15



SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 CONCEITO DA HISTÓRIA ORAL	12
2.1 Linguagem.....	13
2.2 Cultura.....	16
2.3 Crenças	16
2.4 Causos.....	18
2.4.1 Povo/Popular	18
3 REPORTAGEM E JORNALISMO LITERÁRIO	19
4 SURGIMENTO DE VARGINHA.....	22
5 SURGIMENTO DA LINHA FÉRREA.....	25
6 LIVRO REPORTAGEM: Técnicas de Produção	29
7 CONCLUSÃO.....	30
REFERÊNCIAS	32

1 INTRODUÇÃO

O conteúdo pesquisado refere-se ao surgimento da cidade de Varginha, seus processos para se tornar um Município, a série de fatores que influenciaram a instalação da Estação Ferroviária em 1892 e o surgimento da Rua Rio de Janeiro, próxima à Estação Ferroviária, que se tornou uma referência comercial da cidade; ponto estratégico para causos e contos da região.

Dentro deste estudo foram levantadas as origens culturais que surgiram após o fim da escravidão com a chegada de imigrantes de onze países (recrutado pelo governo brasileiro) para o trabalho nas lavouras. Em decorrência dos acontecimentos a cidade começou a tomar forma e personalidade.

A Estação Ferroviária foi recebida com entusiasmo pelos moradores, iniciando o processo de modernização, abrindo espaço para o mercado importando e exportando seus produtos, aumentando a geração de empregos e obtendo novas oportunidades de negócios. O que era um pequeno povoado do município de Três Pontas, com baixo acesso à educação torna-se um polo regional.

A importância da história regional deve ser ressaltada com detalhes que envolvam o lado humano, sendo assim, o principal objetivo deste projeto é a concretização de um livro reportagem com base nos depoimentos orais de pessoas que vivenciaram as transformações locais durante décadas, refletindo o compromisso com o leitor ao conteúdo apresentado, pois ao entender o passado é possível compreender os acontecimentos atuais, distanciando a mente de preconceitos, conhecendo personagens que pela idade e vivência conseguem repassar conhecimentos antes não lido nos livros.

A oralidade é livre, informal e criativa, faz parte do cotidiano, não exigindo a formalidade no ponto de vista normativo. A oralidade ao ser transcrita, utiliza-se de recursos da língua escrita como a pontuação (pois ela indicará entonação, pausa e a melodia da frase) com ajuda da expressividade (através da interrogação, reticências, aspas, entre outros), evitando o risco de ser modificado ou mal interpretado por quem o reescreve, aproximando o receptor ao personagem, lapidando cada detalhe, promovendo a interação. “A língua falada possui recursos específicos: acentuação entonação, pausas, fluência...” (VANOYE, 2002, p.37).

Através dos capítulos do Livro Reportagem será possível conhecer um pouco mais sobre curiosidades e relatos de moradores, ex-funcionários entre outros, que contribuíram para

a história local, com apoio de Almanques do século XIX, fotografias, dossiês e livros relacionados ao tema.

2 CONCEITO DA HISTÓRIA ORAL

Oralidade é a transição falada da memória humana, uma relação entre significado e significante, estabelecida através da cultura, ligando um conceito a uma imagem acústica, por este motivo há várias culturas e idiomas no mundo, não sendo nenhuma uma verdade. A língua falada emprega maiores formas ou construções gramaticais, o assunto falado é reconhecido pelo emissor em questão de localidade regional (sotaque, timbre, regionalidade) trocando frases que geram sentido e resposta, ocorrendo a troca de mensagens. “No decorrer de uma comunicação oral, os interlocutores estão em presença, num lugar e num tempo conhecidos por eles [...] trocam observações a respeito de um determinado assunto” (VANOYE, 2002, p. 37).

A oralidade é livre, enxuta, informal e criativa, faz parte do cotidiano, não exigindo a formalidade no ponto de vista normativo, sendo comum a repetição de palavras e a pronúncia incompleta. “[...] a língua falada é a um só tempo mais econômica e mais viva que a escrita, [...] — é abundante a repetição de palavras; [...] — são muitas frases inacabadas; [...]” (VANOYE, 2002, p. 36).

A expressividade é destacada para a reprodução sonora e a oralidade ao ser transcrita, utiliza-se de recursos da língua escrita como a pontuação (pois ela indicará entonação, pausa e a melodia da frase) com ajuda da expressividade (através da interrogação, reticências, aspas, entre outros). “A língua falada possui recursos específicos: acentuação entonação, pausas, fluência...” (VANOYE, 2002, p. 37). A oralidade ao ser transcrita, utiliza-se de recursos da língua escrita como a pontuação (pois ela indicará entonação, pausa e a melodia da frase) com ajuda da expressividade (através da interrogação, reticências, aspas, entre outros), porém não substitui a efetividade do discurso oral que é acompanhado por expressões facial, corporal e entonação da voz, dando mais clareza a mensagem. “Seja como for, os sinais de pontuação, mesmo combinados (!?!), têm possibilidades expressivas limitadas” (VANOYE, 2002, p. 40).

“A pontuação tem uma função lógica; ela recorta o discurso em grupos de palavras e evita, deste modo, os erros de interpretação” (VANOYE, 2002, p. 39), por este motivo é importante se atentar ao escrever um texto, utilizando todos os recursos linguísticos para que a mensagem seja entendida e concisa, não sendo direcionada a outras interpretações deixando em dúvida sua estrutura.

A escrita se originou pela necessidade humana de armazenar informações para futuras gerações, retardando a transição da fala, que é mantida em segundo plano deixando sua transformação e evolução lenta, em algumas culturas ela é esquecida, sendo falada apenas por

anciões ou estudiosos, no Brasil, os sotaques do interior dos estados devem ser estudados e preservado, se distanciando do deboche e repúdio. “O texto escrito deriva da linguagem falada segundo regras sintáticas mais estritas, que devem à necessidade de levar o registro além do ambiente do discurso, no espaço e no tempo” (LAGE, 1993, p. 6).

Para reprodução da fala em escrita é preciso se aproximar ao máximo do que foi falado, repetindo literalmente as expressões ditas no diálogo, levando ao receptor conhecimento sobre a cultura local da região e dos grupos contidos nela. “O diálogo escrito repete um discurso real ou apresentado como real” (VANOYE, 2002, p. 39). A língua falada perde sua essência ao ser moldada e corrigida pela língua escrita, considerada “correta”, subestimando o início da construção cognitiva, que deveria ser estudada e preservada como outra língua. “A distinção entre língua escrita e língua falada leva a reconsiderar a aprendizagem do português, trata-se na verdade de aprender duas línguas” (VANOYE, 2002, p. 40).

A partir do ambiente e lugar da semântica (palavra), é possível decodificar o signo e entender o que ele representa para aquele tipo de contexto social. O processo cognitivo entre: signos e coisas, significante/significado, signo (suposta realidade) /realidade (real) vem sendo revista, pois em alguns estudos o signo é representação da realidade produzida pelo uso da linguística. A semiologia é a ciência geral dos signos, área do conhecimento que se dedica a compreender os sistemas de significação desenvolvidos pela sociedade.

O signo representa o objeto, codificado através da prática social ordinária (conhecimento de mundo) sendo o significado, porém, não é real, pois ele somente é uma “representação”, não a apresentação do “real”, a partir de nossa vivência reconhecemos objetos, entendemos frases e conseguimos estabelecer a comunicação e trocar conhecimentos através da leitura ou ensinamentos transmitidos pela escola, família ou comunidade. “O signo seria, afinal, algo que substitui ou representa as coisas, isto é, a *realidade*” (BLIKSTEIN, 1999, p. 20 grifo do autor).

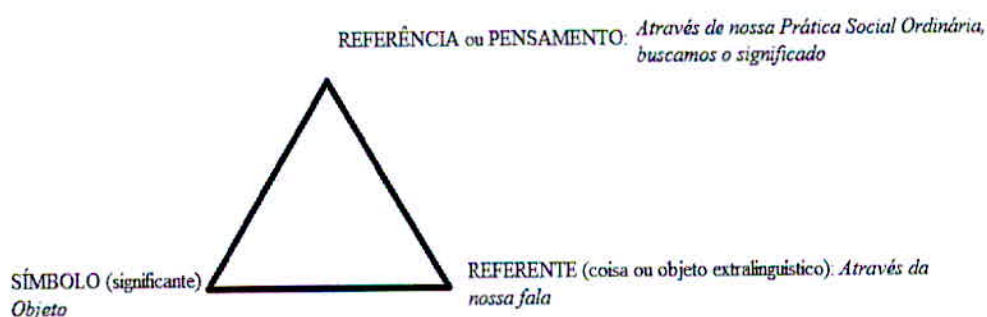
2.1 Linguagem

É a capacidade de expor pensamentos, ideias, opiniões e sentimentos, ela pode ser verbal ou não verbal, sendo transmitida por expressões corporais, fala, escrita, fotografia ou através da arte, como a dança, o teatro, a música, entre outros. Para entender a linguagem as pessoas buscam um “referente” que sempre será relacionado às experiências, a partir deste ponto será identificado a 'coisa', que sempre será representada.

“Não existe mensagem escrita cuja função referencial esteja ausente” (VANOYE, 2002, p. 77).

[...], C. K. Ogden e Richards lançaram a figura do *referente*, Isto é, coisa extralinguística, que distingue nitidamente a *referência*, ou significado linguístico; ficavam assim superadas, aparentemente, as relações dicotômicas entre significante e significado, ou entre signo e realidade, ou ainda entre signo e pensamento, na medida em que o *símbolo* (signo, ou melhor, significante, para Saussure), *referência* o *pensamento* (significado, para Saussure) e *referente* (coisa ou objeto extralinguístico) passavam a figurar uma relação triádica, esquematizada num triângulo que ficaria clássico na linguística e na semiologia. (BLIKSTEIN, 1999, p. 23, grifo do autor).

Figura 1 - Triângulo de Ogden e Richards

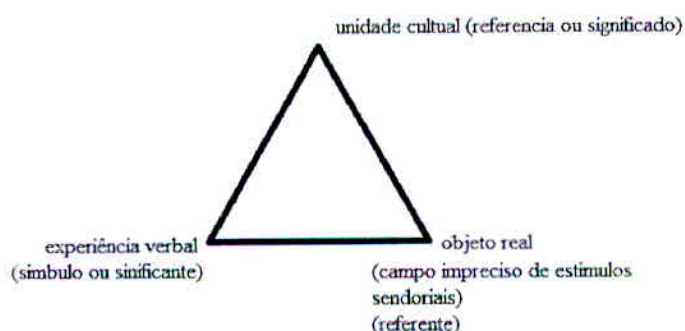


Fonte: (BLIKSTEIN, 1999, p. 23).

O referente é descartado a partir do momento que se associa ao objeto mental a unidade cultural/referência/significado, pois o objeto é identificado somente pelo que temos de conhecimento de mundo, temos o nosso referencial, que "identifica" o objeto. O significado não é apenas linguístico, a experiência perceptiva também ocorre. É redundante alegar que o referente é extralinguístico, pois, ao explicarem esta linguagem, haverá produção de significado linguístico (a fala auxiliará). Outros tipos de sensores não exige a linguística assim como a percepção visual, olfativa, tátil e sonora, podemos perceber estes tipos de comunicação na natureza e nos humanos.

Com efeito, se, como afirma Eco, *unidade cultural* é o 'significado de um termo', estamos novamente em presença de uma estrutura ternária, construída de experiência verbal/unidade cultural/campo impreciso de estímulos sensoriais (= objeto real) e com a seguinte disposição triangular (à maneira de Ogden e Richards): (ECO, 1969 apud BLIKSTEIN, 1999, p. 36, grifo do autor).

Figura 02 – Triângulo Umberto Eco



Fonte: (ECO, 1969 apud BLIKSTEIN, 1999, p. 36).

“Não se pode dizer, na verdade, que *unidade cultural* esteja designado apenas o 'significado' linguístico (ou referência) na medida em que se encontra implica também na *experiência perceptiva*, e ainda não verbal, [...]” (BLIKSTEIN, 2003, p. 37).

O pensamento antecede a fala, pois não é falado tudo que é pensado, principalmente as mensagens do inconsciente. O que falamos, pode ser fruto da nossa imaginação, ou a representação da realidade, nosso cérebro, em algumas situações não identifica, se o que pensamos e reproduzimos com a fala é concreto ou não, a conceitualização é um processo que ocorre após a referência, colocando em risco a veracidade da linguística. B. Pottier, fala em conceitualização da realidade;

O estumo é o mundo da referência (real ou imaginário). Ele é não-finito e não-discreto. O emissor deverá realizar uma apreensão mental desse estímulo para selecionar certo número de elementos da percepção: tudo que o é imaginado ou percebido não é dito. É o fenômeno fundamental da *conceitualização*, ou redução seletiva da referência R: (1974 apud BLIKSTEIN, 2003, p. 49).

Nossa percepção está condicionada a um sistema de crenças e estratégias. No decorrer de nossas vidas, adquirimos influências do meio em que vivemos. Esses ensinamentos são inatos. Para a significação das coisas, é preciso estar inserido na cultura, sendo assim, sem este conhecimento não teremos respostas, a linguagem não se sustentaria sem a práxis (prática social). A partir da necessidade, algumas culturas, possuem alguns atos e conceitos, para garantir a sobrevivência. “...os esquimós veem trinta espécies de neve, e não a neve 'em geral', não porque o queiram ou assim o tenham convencionado, mas porque já não podem perceber a realidade de outro modo” (BLIKSTEIN, 1999, p. 57, grifo do autor).

A cultura está ligada a linguagem, pois ela classifica e ordena todos os aspectos linguísticos que é “[...] uma organização do mundo [...] lhes atribui essências e valores e valores simbólicos” (LAGE, 1993, p. 5-6).

2.2 Cultura

A “realidade” de um povo se dá através de suas referências (costumes, crenças, linguagem oral, tradições e percepções) estes signos compõe a cultura de um lugar, nela é possível encontrar particularidades e conceitos diferenciados, descartando a ideia de “verdade universal”. A partir do conhecimento é possível entender o contexto social em um olhar macro e micro, contemplando a diversidade dentro de um país, estado e município, se agregando de cada particularidade local, ampliando suas ideias e se libertando aos poucos de pensamentos pré-concebidos absorvendo assuntos antes nunca explorados, pois com a mente livre é possível a troca de experiências.

A cultura como definição etimológica vem do verbo colere (cultivar, adorar, proteger) e têm origem no latim. Povos antigos como Grécia e Roma, em meados do século XVIII deram novo significado à palavra fortalecendo ainda mais a definição de cultura como sendo o cultivo do espírito e a compreensão das particularidades dos povos em seus contextos específicos. (ITURREZ, [2009?], p. 5).

Giddens dizia que nas sociedades tradicionais, o passado é venerado e os símbolos são valorizados porque contêm e perpetuam a experiência de gerações. A tradição é um meio de lidar com o tempo e o espaço inserindo qualquer atividade ou experiência particular na continuidade do passado, presente e futuro, os quais, por sua vez, são estruturados por práticas sociais recorrentes (1990 apud ITURREZ, [2009?], p. 8), é importante perceber que os jovens estão cercados por anciões que mantêm as tradições do passado, pois eles não só vivenciaram este período, participando de suas mutações como foram influenciados pelos seus ancestrais.

A cultura se modifica através do tempo e espaço, os costumes do século XX não são os mesmos que atualmente, porém a atual geração possui fragmentos do passado. A diversidade cultural se concretiza através da pluralidade e identidade de cada grupo e sociedade, como descreve a Declaração Universal sobre a Diversidade Cultural. A troca de experiência é fundamental para o indivíduo, pois gera benefícios para as próximas gerações, elas conhecendo o passado poderão entender e reverter às falhas para algo construtivo.

2.3 Crenças

“Crer, [...] Ter por certo, [...] acreditar, [...] dar como verdadeiro, [...] ter fé; ter crenças [...]” (ALVES; AMORA, 1997, p. 180).

Uma ideia clara é aquela reconhecida em qualquer lugar sem ser modificada ou colocada em dúvida, caso isso não ocorra torna-se uma ideia obscura. Assimilar uma ideia e defini-la como certa, não significa que ela seja uma verdade, pois se torna somente seu ponto de vista. “Se esta clareza faltar, dir-se-á então que é obscura” (PEIRCE, 1878, p. 1).

Crenças Sobrenaturais não é algo transmitido de uma pessoa para outra, é nato, vinda da intuição e transmitida ao externo através de teorias, antes do indivíduo ser influenciado pela prática social. O que é pensado pode ter sentido e se tornar uma suposta verdade e a partir deste ponto é assimilado por uma crença externa (transmitida por algum grupo), mas recorrendo em primeiro lugar ao pensamento. “O efeito da cultura pode ocorrer bem à frente do desenvolvimento da criança. Enquanto isso, há algo na nossa biologia que nos leva a acreditar” (HOOD, 2010, p. 277).

A intuição pode acontecer através de sensações como frio na barriga, arrepios, ao pensar que está sendo observado ou chamando, essas intuições são normais entre muitos indivíduos, sendo descrito como algo sobrenatural e em algumas situações explicadas dentro de contexto religioso ou científico. “As pessoas dizem que podem detectar que há alguém olhando para elas, mesmo que não exista maneira de perceber isso através de nossos sentidos naturais” (HOOD, 2010, p. 277). O pensamento tem início meio e fim, já as sensações podem aparecer a qualquer momento do dia. “O pensamento é a linha de uma melodia através da sucessão das nossas sensações” (PEIRCE, 1878, p. 8).

Dúvida e crença estão presentes em questões de grande relevância, sendo elas religiosas ou pensamentos ideológicos. “Dúvida e crença, do modo como estas palavras são habitualmente empregues, reportam-se a questões religiosas ou outras de grande importância” (PEIRCE, 1878, p. 6). A dúvida gera irritação sendo acalmada através da escolha, tornando esta escolha uma crença, que em algumas situações podem ser violada por novas indagações. As pessoas procuram acreditar em algo para evitar a dúvida, pois estar confuso ou ter vários pontos de vista pode não ser fácil, pois exige conhecimento e estar aberto a troca de informações, tendo em primeiro lugar o autoconhecimento.

Quando sossega a irritação da dúvida, que é o motivo do pensamento, o pensamento acalma-se, e descansa o momento em que chega à crença. Mas, visto que a crença é uma regra de acção, cuja aplicação implica posterior dúvida e posterior pensamento, ao mesmo tempo que é um lugar de paragem é também um novo lugar de recomeço para o pensamento. O resultado final do pensar é o exercício da volição, e disso já não faz parte o pensamento; mas a crença é apenas um estádio da acção mental, um efeito da nossa natureza sobre o pensamento, que influenciará o pensamento futuro (PEIRCE, 1878, p. 8-9).

A essência da crença é o hábito, como relata C. Peirce, (1878);

A essência da crença é a criação de um hábito; e diferentes crenças distinguem-se pelos diferentes modos de ação a que dão origem. Se o hábito muda, então é gerada uma nova crença, mas se elas tiverem a mesma dúvida se distinguindo apenas do modo em que é falado se torna a mesma crença.

2.4 Causos

Os “causos” são contos populares, também conhecidos como “causos populares”, são heranças culturais vinda de histórias que são repassadas de geração para geração ou relatos que se propagam, com caráter verídico ou não. Compõe o folclore brasileiro, contendo em suas narrativas os hábitos de um povo com facilidade de contar histórias, em algumas situações seu formato apresenta aspecto irônico e ambíguo, humorizando o texto, dando asas à imaginação através do que está sendo descrito. “Segundo Grandesso (2006), o ser humano nasce e vive num mundo historiado; a vida é construída em prosa e verso. E essas histórias são transmitidas de geração para geração por meio das narrativas orais” (MARTENS; QUADROS, [2007?]).

2.4.1 Povo/Popular

“Povo” possui várias definições, sendo sua maioria definido como minorias, pessoas sem recursos, que se inclui na massa, sendo o oposto de “popular” que é algo visto e de destaque, toma forma ao se unir contra ou a favor de qualquer argumento ou decisão, como por exemplo o voto. “A maioria dos estudos de comunicação popular, na perspectiva dos movimentos sociais, parte do pressuposto de que povo são as classes subalternas, submissas econômica e politicamente, às classes dominantes” (PERUZZO, 1998, p. 117). Porém, alguns conceitos desta palavra significa uma ideia conjunta e semelhante.

O popular envolve vários contextos, sendo em primeiro lugar ligado as manifestações culturais, através da tradição e cultura. “[...], o popular abarca o universo das expressões culturais tradicionais e genuínas do ‘povo’, presentes em manifestações folclóricas, festas, danças, ritos, crenças, costumes, objetos, etc.” (PERUZZO, 1998, p. 118).

3 REPORTAGEM E JORNALISMO LITERÁRIO

Ao escrever nos tornamos “parciais”, pois a própria escrita é direcionada conduzindo a informação. “Escrever é organizar e dar forma a certo número de ‘dados’; mas esses dois processos não são jamais deixados ao acaso, não são ‘inocentes’, eles manifestam a finalidade da mensagem e seus objetivos determinantes” (VANOYE, 2002, p. 77).

A notícia se dá a partir de fatos mais interessantes ou importantes, expondo os acontecimentos através do texto informativo. “Não se trata exatamente de narrar os acontecimentos, mais de expô-los” (LAGE, 1993, p. 16). É composta por vários auxílios para um jornal impresso, revista ou livro, utilizando a escrita com ajuda de outros signos como a imagem, pois ela complementa a construção do discurso. “[...] a sintaxe da linguagem visual é mais frágil, seus recursos escassos, mas o que surge diante de nós são fragmentos da realidade” (LAGE, 1993, p. 7).

A reportagem é “uma extensão as notícia e, por excelência, a forma narrativa do impresso” (Sodré; Ferrari, 1986, p. 11), tem como objetivo maior esclarecimento aos fatos ressaltando detalhes, contextualizando a notícia, dando ao receptor maior esclarecimento.

Para qualquer informação é preciso apuração e conhecimento. Parte dos jornalistas se protegem retirando a carga do que escrevem e colocando no fornecedor da notícia (sendo eles fontes oficiais como a polícia, corpo de bombeiros, hospitais, entre outros ou profissionais da área). Não é possível ter todo conhecimento de todos os assuntos, porém com investigações minuciosas e fontes chave é possível montar a informação, esses feitos são realizados na rua, a partir de depoimentos e comprovações. “Que me desculpem Vinicius de Moraes, os editores e os redatores, mas repórter é fundamental. É certamente a única função pela qual vale a pena ser jornalista” (DIMENSTEIN, 1990, p. 9). “Jornalismo, por isso, só vale a pena pela sensação de se poder ser testemunha ocular da história de seu tempo, e a história ocorre sempre na rua, nunca numa redação de jornal. É claro que estou tomando num sentido bem amplo” (DIMENSTEIN, 1990, p. 9).

A fonte é parte da apuração de uma notícia, porém ela não é a única fornecedora de informação, não é correto venerá-la a ponto de acreditar em tudo que é apresentado, o questionamento faz parte do desenrolar de um fato. Muitos relatos são manipulados para beneficiar e enganar quem não averigua a fundo o que lhe é apresentando, muitas vezes por pressa ou para se beneficiar do famoso “furo” de reportagem.

Mas jornais, telejornais e radiojornais poderão ser bem feitos e melhores se as novas gerações de repórteres se livrarem de um vício da grande maioria dos repórteres de

hoje e de ontem. Trata-se da suposição que para manter uma fonte (o repórter depende muito delas) é preciso agradá-la no texto das histórias que o repórter conta. Não vou ao extremo de dizer que acariciar a fonte não ajuda a mantê-la. Mas pode ajudar também a agredir a verdade ou ao menos uma das faces da verdade e, no limite, o repórter de verdade vai sucumbir à angústia de sentir que está falhando (DIMENSTEIN, 1990, p. 12).

Existem fontes on (que assumem sua autoria) e off (sem divulgação de qualquer informação sobre quem relata o fato). Está previsto no: art. 5.º, inciso XIV da Constituição Federal de 1988, “XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;” (BRASIL, 1988, p. 2). Esta lei protege a divulgação da informação sem punições a quem a relata, no entanto, é preciso ter cuidado com o informante, pois seus relatos podem ser manipulados para benefício próprio, ferindo a veracidade da informação. Em algumas situações a constituição é ferida por decisões judiciais, a fim de identificar a identidade de pessoas que repassam valiosas informações. “O jornalismo independente e, portanto, com credibilidade, significa atritos com o poder — logo, com as fontes. Atritos implicam boicote” (DIMENSTEIN, 1990, p. 22).

Em muitas situações a invasão de privacidade é extrema, sem nenhum contexto que possa tornar notícia, porém, a partir do momento que agride ou fere um grupo de pessoas, se torna primordial a publicação do fato. “Reportagens que implicam abalos em carreiras são pântanos de contrainformação, deixando seus autores próximos de risco de processos por calúnia, injúria ou difamação” (DIMENSTEIN, 1990, p. 45).

A partir de uma grande reportagem com uma sequência de reportagens de um mesmo enredo é possível se chegar a um Livro Reportagem “que segundo Lima é o veículo de comunicação de imprensa não periódico que apresentam reportagem em grau de amplitude superior ao tratamento costumeiro nos meios de comunicação jornalística periódicos [...], sua função é informar e orientar em profundidade sobre ocorrências sociais, episódios factuais, acontecimentos duradouros, situações, ideias e figuras humanas [...]” (LIMA, 2004 apud PESSA, 2010). A partir deste meio de comunicação é possível apresentar um recorte mais contextualizado ao leitor sobre a realidade de um lugar ou situação.

Este novo formato nasceu pela existência do movimento *New journalism* (Novo jornalismo) nas décadas de 60 e 70 nos Estados Unidos, formando conteúdos com características literárias, com o intuito de resgatar a realidade de todas as formas. “Suas reportagens eram marcadas por traços referentes à vida dos personagens, identificados em detalhes, e traziam o calor dos acontecimentos relatados” (PESSA, 2010). Por esta nova ideia foi possível a ampliação da qualidade da informação, deixando de lado o “furo de

reportagem” que muitas vezes possui erros e se dedicando a investigação de cada fato que constitui uma notícia.

Nos dias atuais o Jornalismo Literário é uma das áreas do Jornalismo que a partir da execução de reportagens extensas com traços literários (onde a narrativa se complementa com a dissertação), deixa o discurso livre, abrindo espaço para a oralidade que emprega maiores formas ou construções gramaticais. “Lima ressalta que entendemos Jornalismo Literário como uma modalidade de prática da reportagem de profundidade e do ensaio jornalístico, utilizando recursos de observação e redação originários da (ou inspirados pela) literatura” (1998 apud PESSA, 2010, p. 2).

5 SURGIMENTO DE VARGINHA

Um dos primeiros indícios do surgimento de Varginha foi no ano de 1763, citando a Ermida de Santo Antônio (capela localizada fora das povoações), construída por bandeirantes que transitavam pelo local, situado na antiga estrada que liga Três Pontas a Campanha. Neste espaço, surgiu um pequeno povoado, inicialmente nomeado Catanduvras ou Catandubas, passando a ser nomeada de Espírito Santo das Catanduvras, mudança ocasionada em homenagem ao padroeiro da capela. “Deu-se ao nascente povoado o nome de **Catanduvras** ou **Catandubas** que significa “*mato cerrado*” muito encontrado naquela época. Em virtude do padroeiro da cidade passou-se a chamar **Espírito Santo das Catanduvras.**” (MARTINS, 1999, p. 5, grifo nosso).

No início do século XIX existia cerca de 1.000 pessoas no vilarejo, aos arredores de um pequeno vale, formado pelo Ribeirão Santana, nomeado de Vargem Pequena “[...] nome ligado a um acidente topográfico vargem que por si só fixa a ideia de lugar” (MARTINS, 1999, p.4). O meio de transporte era o cavalo e o burro, contendo a cada seis léguas (trinta e seis quilômetros) “pousos” e “pousadas” para o descanso desses animais, o local era composto por barracões ou barracas com sapé (um tipo de capim resistente de folhas longas) onde também acomodava viajantes e tropeiros, “[...] às vezes construídos de cem ou mais mulas carregadas de mercadorias, pois esse era o único meio de transporte de cargas finais para longas distancias” (MARTINS, 1999, p. 3), sendo raro o registro de roubo.

A cada légua era possível saber o próximo pouso, podendo ser o Pouso Alto, Pouso Alegre ou o “Pouso da Varginha”, segundo relatos do Dossiê Estação Ferroviária de Varginha (1999), por este motivo o nome do povoado foi alterado para Espírito Santo da Varginha em 1850, aumentando sua população para 1.855 habitantes, surgindo os primeiros prédios públicos, duas escolas e a cadeia, subordinada ao município de Três Pontas. No ano de 1873, uma epidemia de varíola deixou trinta óbitos. “Somente no ano de 1873 assolou afreguezia a ecidemia de varíola, que, atacando a grande numero de pessoas, levou ao tumulto mais de 30” (VEIGA, 1884, p. 184).

Segundo relatos de moradores, a Rua Rio de Janeiro ligava a zona rural (onde existia a maior quantidade de moradores e trabalhadores) à região central, contendo comércios de troca e venda de mercadorias (onde grande parte situava na própria rua) e as repartições públicas como delegacia, prefeitura, entre outros. No mercado nomeado de “mercado da corte” era possível encontrar fumo, porcos e gados, correndo a troca por ferragens, louça, bebidas, sal, entre outros produtos. Em 1874 o arraial era composto por 288 casas, “[...] (das quaes 10 de

sobrado) que formão 10 ruas, cinco praças, com varios becos e travessas, que se achão geralmente bem tratados” (VEIGA, 1874, p. 175). O cenário do povoado era marcado por casas brancas, agrupadas em linhas, sendo formado ao centro da paróquia, que dá jus ao seu nome. Na região encontrava-se 106 fazendas de agricultura e 18 de criação de animais, além de casas de camponeses e pescadores. “[...] outras habitações de *agregados*, de camponeszes pobres, de pescadores e outros indivíduos menos favorecidos da *fortuna* e talvez mais da felicidade” (VEIGA, 1874, p. 175).

O ensino público “aula publica de primeiras letras” (VEIGA, 1874, p. 176), era destinado a cinquenta alunos e vinte e cinco alunas, a educação privada (somente para meninas) continha quatro alunas. Não existia correios na cidade, toda correspondência era destinada a Três pontas ou Campanha.

Dentro de 1881, o povoado adquiriu sua independência se tornando um município, oficializando esta transição um ano depois. “Em 7 outubro de 1882, pela Lei n. 2950 foi a villa da Varginha elevada á categoria de cidade” (VEIGA, 1884, p. 181). O primeiro fórum civil “*fôro civil*” foi inaugurado no dia 29 de dezembro de 1882 e no dia seguinte foi eleito presidente Matheus Tavares da Silva e vice o tenente José Maximiano Baptista.

Situada em uma formosa eminencia, a cidade de Varginha deve seu nome a uma planicie baixa que existe na distancia de 5 kilometros da povoação, e que apesar de deshabitada, deu o nome ao esperançoso lugar, que hoje é séde de um florescente município (VEIGA, 1884, p. 172).

Nos arredores da cidade havia a capela, Santa Cruz e cinco pequenas igrejas, Matriz, São Sebastião, Nossa Senhora do Rosário, São Miguel e Pretorio, evidenciando a cultura cristã movida pelas tradições da igreja católica. Neste período a cidade contava com 300 casas, com aproximadamente 9 sobrados, espalhadas por várias ruas e 6 praças. A construção da cadeia era de pedra [...] com duas enxovias no andar térreo e salas no pavimento superior para as sessões do jury, da municipalidade, audiências, etc, (VEIGA, 1884, p. 182).

De noventa alunos matriculados na rede pública, cerca de sessenta eram frequentes, o ensino privado contabilizava vinte e cinco alunos. A segurança pública comparado aos anos anteriores estava estável.

Das desordens havidas nestes ultimos tempos, uma das mais importantes foi a provocada pelo alistamento militar, em agosto de 1875. Derão-se na freguesia lamentaveis factos em scenas violentas, em que grande mutidão perturbou os trabalhos da juntado alistamento, tomando e inutilizando os papeis em que aquelles trabalhos erão feitos. (VEIGA, 1884, p. 183).

Os fazendeiros da freguesia possuíam escravos, que trabalhavam nos cultivos alimentícios, o solo permitia a plantação de jabuticaba, laranja, manga, pêsego, marmelo,

nozes, etc. “Poucos são os fazendeiros na freguesia que possuem mais de 40 escravos” (VEIGA, 1884, p. 184).

Existiam diversas fabricas de licores, cerveja, vinho e velas de cera, produtos exportados para diversos países. Com o fim da escravatura, o governo brasileiro fechou acordo com a Itália e outros países trazendo ao Brasil imigrantes, que em sua maioria se deslocariam para o trabalho nas lavouras, substituindo a mão de obra. Neste período pessoas de diversas nacionalidades como Suécia e Alemanha também imigraram para o país. “Possue a cidade diversas fabricas de licores, cerveja, vinho e de velas de cêra para exportação, não havendo criação de abelhas, o que obriga os fabricantes a mandarem vir de fora a cêra bruta para o fabrico das velas.” (VEIGA, 1884, p. 185).

No ano de 1888, Varginha recebeu 1.020 imigrantes, sendo 806 italianos (toscanos, lombardos e venetos procedentes, quase todos de campos e aldeias), 6 alemães, 7 argentinos, 2 asiáticos, 1 austríaco, 28 espanhóis, 1 estadunidense, 4 franceses, 119 portugueses, 45 turcos e sírios e 1 uruguaio, eles auxiliavam na agricultura, em especial, o plantio e colheita do café (maior movimento da economia) e cana de açúcar. “A esses italianos, se agregaram em diversas épocas, outros estrangeiros, habilidosos, progressistas e amigos do trabalho [...]” (MARTINS, 1999, p. 21).

Em meados de 1884, moradores e governantes sentiram a necessidade de mudanças no município, propondo projetos que envolvia a modernização e desenvolvimento, sendo um deles a vinda da linha férrea, com benefícios no transporte de pessoas e cargas, expandindo a agricultura e o processo de migração e imigração, proposta enviada e negada inúmeras vezes pela Diretoria de Companhia da Estrada de Ferro Muzambinho, pois eles alegavam que a construção seria complexa, com maiores obras de engenharia.

O primeiro registro de propagação de notícias na cidade deu-se com o surgimento do jornal “Gazeta de Varginha”, fundado pelo Dr. Antonio Pinto de Oliveira e Cap. Pedro de Alcântara da Rocha Braga, seu primeiro volume saiu no dia 1º de janeiro de 1890.

6 SURGIMENTO DA LINHA FÉRREA

A Estação Ferroviária Muzambinho, parte da linha Cruzeiro – Tuiuti (posteriormente Juréia), iniciou suas atividades em 1887, entre Três Corações e Muzambinho, sendo incorporado a Estação Ferroviária Minas Rio, que passava pelo Trecho Cruzeiro - Três Corações desde 1884. Visando ampliar seus trilhos a baixo custo, embasado no alto relevo da cidade, o trajeto deveria seguir o leito do Rio Verde, evitando maiores obras, como a construção de túneis, por outro lado a construção ganharia mais quilômetros. Este projeto se ampliaria até a cidade de Elói Mendes, porém, fazendeiros desta região impediram a passagem dos trilhos em suas terras, alegando que o trem de ferro prejudicaria os animais ou queimaria pastos e matas, não acreditando na eficiência do meio de transporte.

Latifundiários do município de Elói Mendes rejeitavam a passagem da Estrada de Ferro por suas terras, justificando que o 'Trem de Ferro iria espantar os animais e fazê-los doentes e por fogo nos pastos e nas matas. Pra que trem de ferro, se temos cavalos?' (MARTINS, 1999, p. 21).

Atentos ao progresso e desenvolvimento da cidade de Varginha, moradores e governantes tentavam fazer que a Diretoria da Companhia Ferroviária, mudasse seu trajeto, instalando estação ao município, a ideia só foi aceita após a última tentativa de negociação com os fazendeiros de Elói Mendes ser negada. Estudos realizados concluíram que seria necessário o empréstimo de setenta mil contos de reis para a construção da linha férrea, empréstimo realizado por Matheus Tavares da Silva, um dos nove capitalistas da cidade. As construções seguiram por nove anos, quando por fim, o primeiro trem chegou ao povoado em 28 de maio de 1892, sendo recebido com festa por moradores e a banda marcial. O ramal interligava a malha ferroviária do Sul de Minas e seguia até Tuiuti (Rede Ferroviária de Mogiana), contribuindo para o transporte de passageiros e cargas. “Os engenheiros incubidos pelo traçado definitivo e da locação de seu leito, foram recebidos com grandes festanças e um grandioso baile. Desnecessário será explanar as vantagens da via férrea para o engrandecimento de uma zona [...]” (MARTINS, 1999, p. 46).

No dia 28 de maio de 1892 a linha férrea foi inaugurada na Praça Matheus Tavares, região com o maior ponto comercial da cidade. O ramal interligava a malha ferroviária do Sul de Minas e seguia até Tuiuti (Rede Ferroviária de Mogiana), contribuindo para o transporte de passageiros e cargas, a estação de manobras era em vagão “onde se acha a estação definitiva”, segundo o Dossiê da Estação Ferroviária, (1999), as atividades administrativas funcionavam em um prédio perto da igreja Mártir São Sebastião (atualmente demolido). Com

o passar dos anos suas instalações iniciais foi alvo de críticas da população e viajantes: A estação da Rede Sul Mineira, uma das que, maiores rendas oferecia à Companhia, é um dos piores prédios, e sem nenhum conforto e higiene, que conhecemos em toda a extensão dessa maldita via-férrea. A renda diária da estação nesta cidade, segundo nos assegura um dos seus funcionários, sobe a mais de três contos de reis.

O primeiro agente da estrada foi Ernesto dos Santos. Em 1918 o município era cortado do Sul ao Norte pela Rede Sul Mineira, pelo mesmo ramal, partindo de Três Corações, Carmo da Cachoeira e Varginha. “É servida por trens diários que põem em comunicação diária a cidade de Varginha com São Paulo e Rio de Janeiro, livro: Álbum de Varginha”, (1918 apud MARTINS, 1999, p. 58).

Ao redor da linha férrea existia seis casas localizada na Rua Chapada (Wenceslau Bráz), estendendo-se até um sobrado, também nas ruas Presidente Antônio Carlos e Rio de Janeiro, a maior parte dos moradores viviam e trabalhavam nas fazendas ao redor da cidade.

Em 1923 Espírito Santo da Varginha alterou seu nome para Varginha, de 1914 a 1924 mais de seis escolas foram construídas sendo elas o Colégio Marista, Santos Anjos, Grupo Brasil, Grupo Escolar Afonso Pena, Escola Técnica de Comércio Sul Mineira com o curso Técnico de Contabilidade e a Escola Modelo de Corte Costura, conseqüentemente ampliando a quantidade de alunos, diminuindo o número de analfabetos e aumentando a qualificação profissional.

Os estabelecimentos comerciais em torno da linha férrea foram; Casa de Comissões e Consignações de Café; Armazenagem de Secos e Molhados; Fábrica de Manteiga; Alfaiataria Sério e Seção de Funerais; Grande Oficina Mecânica dos Srs. Navarra e Irmãos, Armazém de Comissões e Consignações Rabelo e Camp; Armazém de Comissões e Consignações dos Srs. Alvim e Comp; Casa do Povo, Armazém Comercial Secos e Molhados; Hard Rand e Camp. Máquinas Modernas de Café; Gabriel Penha de Paiva, Usina de Café; Rio Branco, Fábrica de balas, caramelos, chocolates e biscoitos; Fábrica de Manteiga, Severino Vilela e Camp; Fábrica de Bebida, Luiz Masselli; Fábrica de Doces, A Minerva de M. Agronoff e Camp; Hotel Magda. A cidade possuía dois bancos: O Banco do Brasil e o Banco da Indústria e Comércio de Minas Gerais na Rua dos Comissários.

O comércio da cidade se tornou o mais importante do Sul de Minas com apoio da linha férrea que facilitava a locomoção dos produtos comercializados, os atacadistas vendiam nas cidades de Elói Mendes, Três Pontas, Dóres de Boa Esperança, Campos Gerais, Carmo da Cachoeira e Vila Nepomuceno. As cidades de São João Nepomuceno, Cachoeira, Pontal entre outros direcionaram sua vida comercial para Varginha.

O município de Varginha, tendo apoiado desde os primeiros tempos, todo seu desenvolvimento econômico na fertilidade de suas terras e na sua feliz situação como centro comercial, tem voltado a atividade de seus filhos para o comércio e agricultura. *Jornal Sul Mineiro*. (1934 apud MARTINS, 1999, p. 50).

A construção da linha férrea não condizia com a evolução do município, em meio a várias reclamações sobre a sede da estação e visando ampliar o mercado os líderes da política varginhense enviaram ao Dr. Aleides Lins (Diretor da Estada da Rede Sul Mineira) o pedido para construção de uma nova sede para a Estação Ferroviária, atendendo à solicitação ele contratou os serviços do Sr. Braz Paione (engenheiro agrimensor) e de seu irmão Armindo Paione, que deram início a obra na década de 30.

Sua construção teve características semelhantes da arquitetura da Estação de Mairinque/SP, construída por Victor Dubugras em 1906.

O edifício da Estação Ferroviária foi construído em 1934, pelos engenheiros Armindo Paione e Braz Paione, com influência da Estação Ferroviária de Mairinque estado de São Paulo, projeto realizado por Victor Dubugras em 1906, segundo informações do Livro Álbum de Varginha:

Esta obra marca o início da utilização do concreto armado, com sua técnica própria, numa linguagem pró-modernista, conjugando o retilíneo do modernismo com a sinuosidade das curvas.

O projeto da Estação em sua concepção é de forma retangular, tendo nas laterais do corpo central a harmonia das curvas. A parte central constitui-se de dois pavimentos ligados por escada no hall principal. Neste segundo piso foi instalado o escritório da residência todo envidraçado com assoalhos de tacos e instalações completas (1934 apud MARTINS, 1999, p. 50).

O *Jornal "O Sul Mineiro"* edição do dia 1 de junho de 1934 descreve informações sobre a inauguração do atual prédio:

Finalmente, graças à boa vontade do Dr. Belfort de Mattos que nunca se descurou do assumpto, iniciou-se a construção do majestoso edifício que na noite do dia 25 de junho, foi entregue ao povo que o recebeu com as mais vivas demonstrações de entusiasmo e de jubilo.

Segunda-feira à tarde, 25 de Junho, — O Sul Mineiro conseguira a informação de que ainda naquela noite o primeiro trem encostaria na plataforma da estação. Immediatamente tratamos de espalhar a notícia, e aproveitando a boa vontade de alguns amigos, foram adquiridas várias dúzias de rojões e fogos de artifício que anunciariam ao povo o auspicioso acontecimento.

As 19 e 30 horas, já não era pequeno o número de pessoas que achavam na ampla plataforma. Aos espoucar dos primeiros rojões a multidão agmentou e se tornou compacta. Allí na imensa plataforma, via-se a alta sociedade local e representantes de todas as demais classes.

Às 20h e 05 min., a locomotiva n. 50, conduzindo o P:3 apitou na Praça São Sebastião e instantes depois, debaixo de uma prolongada salva de palmas, que se misturava com o espoucar dos rojões de entusiasmo de mais de mil pessoas, encostava pela primeira vez, na gare magnífica, o primeiro comboio!

O povo, com espontaneidade admirável, inaugurou a nova estação, dando ao acto um brilho inigualável, talvez, justamente, por não ter sido marcado pelo situacionismo local, agora embirado com a 'Sul de Minas' (1934 apud MARTINS, 1999, p. 52).

O hall de entrada da Estação integrava-se de bilheteria, agência, sala de aparelhos, banheiros, bar e um grande salão de armazém de encomendas com saída para praça.

A cidade estava dentro do sistema ferroviário mais extenso do Brasil, a Rede Sul Mineira de Viação do Município com 42.927 km de extensão. O percurso de Varginha para Cruzeiro passava pelas cidades de Três Corações, Conceição do Rio Verde, Soledade de Minas, São Lourenço, São Sebastião do Rio Verde, Itanhandu e Passa Quatro, chegando em Cruzeiro era possível a baldeação para São Paulo/SP.

7 O PRODUTO: Livro Reportagem e sua elaboração

Para chegar ao produto final deste trabalho, um livro reportagem, a coleta de informações foi através da pesquisa de campo qualitativa, com o intuito de resgatar experiências individuais e particularidades de cada fonte, sendo selecionados por indicações de professores e pesquisa, resgatando informações orais de antigos moradores da cidade, das ruas que surgiram em torno deste local, ex-funcionários da estação, entre outros personagens que vivenciaram de forma direta ou indireta os acontecimentos, também contribuíram pesquisas bibliográficas em Almanques do século XIX, dossiês, arquivos e fotos (Museu Municipal, Associação Cultural de Varginha e acervos pessoais), livros relacionados ao tema. Os relatos das fontes foram resgatados presencialmente pela modalidade de entrevista ping poing, pergunta e resposta, registros realizados pelo gravador e câmera.

8 CONCLUSÃO

O exercício do Jornalista é a busca por histórias de interesse coletivo, é se afastar de suas convicções, crenças e preconceitos emprestando seu corpo para o mundo e absorvendo tudo que ele tem para nos oferecer, a diversidade é livre, solta e criativa, nos faz viajar na infinidade de opções de acordo com as raízes de cada lugar, nos dando a oportunidade de entender que não existe somente uma verdade e sim várias. Com ajuda da oralidade, literatura e dos recursos da linguagem foi possível transcrever histórias contadas por pessoas que vivenciaram as mutações culturais da cidade de Varginha, Sul de Minas Gerais, representando acontecimentos por meio diversos olhares em décadas diferentes.

O maior desafio para a elaboração desta pesquisa foi expor ao receptor a oralidade, pois ela tem sido esquecida por décadas, principalmente no campo acadêmico, apagando aos poucos os costumes do interior de Minas Gerais e demais localidades. A língua falada deveria ser estudada como outro idioma e repassada para outras gerações, sendo associada à linguagem, que é a forma de expor pensamentos, ideias, opiniões e sentimentos.

O Vilarejo era composto de crenças religiosas e conservadoras ao redor da Igreja do Espírito Santo, com pessoas de “índole boa e mansa” segundo os relatos do Sr. Bernardo do Almanach Sul Mineiro, 1874.

Vários fatores influenciaram o surgimento do “Espírito Santo das Catanduvás”. O conhecimento da cultura regional é essencial para evolução, através dos anos a população adquiriu tradições, sotaques, causos e crenças. Através destes resgates foi possível entender o contexto atual em que vivemos, para que o presente possa ser trilhado por novas escolhas, podendo, em algumas situações, serem baseadas no passado.

Através das pesquisas foi possível perceber a calma do interior e ao mesmo tempo a ânsia por seu desenvolvimento, conseqüentemente ocasionando sua independência intitulado o povoado a município em 1881. O transporte era precário, realizado com burros e cavalos, dificultando a agilidade e a transição das mercadorias. A maior parte da população da cidade era de baixa renda, trabalhavam nas fazendas cuidando do gado e das plantações.

A educação foi negligenciada por muitas décadas, poucas crianças frequentavam a escola, grande parte trabalhava no campo ajudando seus pais nas lavouras, somente desta forma era possível gerar o sustento da casa, que em sua maioria continha casais com seis, sete, oito ou mais filhos.

Os moradores movimentavam a economia da cidade através da agricultura, com o cultivo alimentício de café, jabuticaba, cana de açúcar, laranja e na execução de licores,

cerveja e vinho, que eram vendidos para a população local e exportados para alguns países. Este trabalho era realizado por escravos e camponeses da época, posteriormente substituindo a mão de obra escrava pelos serviços de imigrantes de diversos países que deslocaram o município, ocorrendo à miscigenação de raças, em um contexto regional e nacional.

A partir deste momento outros avanços foram almejados e conquistados com a ajuda de governantes e moradores da cidade, em especial a vinda da linha férrea, que trouxe benefícios para o mercado com a modernização do transporte de cargas e pessoas. Neste momento o comércio expandiu em alguns pontos, principalmente na Rua Rio de Janeiro (rua próxima à linha férrea), que foi um dos maiores fluxos de venda e troca de mercadorias e caminho que ligava o centro a zona rural.

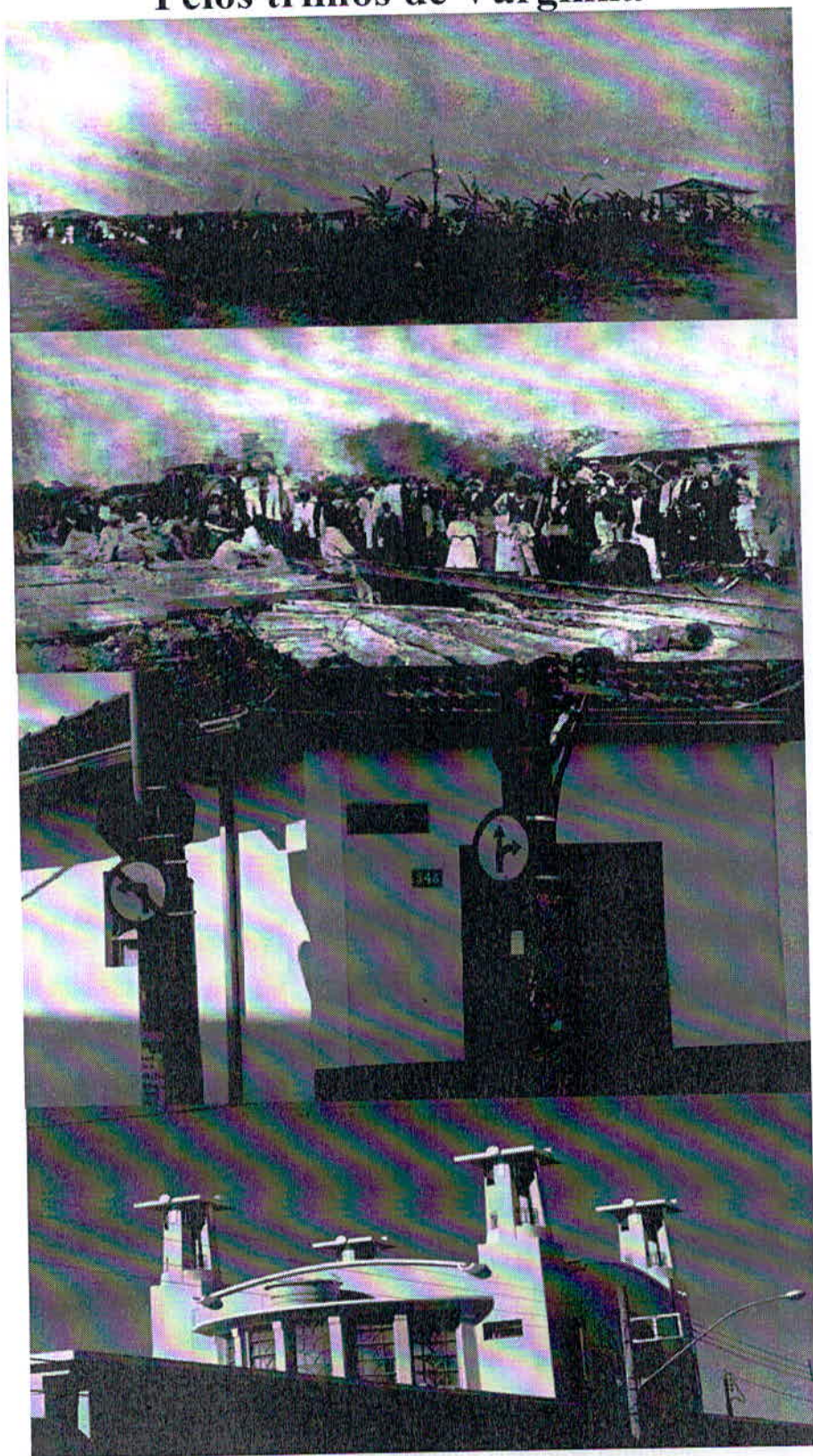
O Livro Reportagem foi escolhido como produto final por ser o modo mais tradicional de contar uma história com a ajuda de recursos da linguagem e linguísticos, transcrevendo a fala, preservando a informalidade, aproximando o leitor a fonte.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Afonso; AMORA, Antônio. **Minidicionário Soares Amora da Língua Portuguesa**. São Paulo: Saraiva, 1997.
- BLIKSTEIN, Izidoro. **Kaspar Hauser ou a Fabricação da Realidade**. São Paulo: Cultrix, 1999.
- BRASIL. Casa Civil. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Casa Civil, 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 06 jun. 2017.
- DICIO. **Dicionário On Line de Português**. 2017. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br>>. Acesso em: 17 out. 2017.
- DIMENSTEIN, Gilberto; KOTSCHO, Ricardo. **A aventura da reportagem**. 3. ed. São Paulo: Afiliada, 1990.
- HOOD, Bruce. Supersentido; porque acreditamos no inacreditável. In: HOOD, Bruce. **A Biologia da Crença**. São Paulo: Novo Conceito, 2010.
- ITURREZ; Barbara. **A Cultura e Seus Produtos: o caminho do simbólico ao mercado cultural**. [2009?].
- LAGE, Nilson. **A estrutura da reportagem**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1993.
- MARTENS, Quadros. **Em cada casa, um caso**. [2007?].
- MARTINS, Cláudio. **Dossiê Estação Ferroviária Varginha – MG**. Varginha: Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio de Varginha, 1999.
- VEIGA, Bernardo. **Almanach Sul-Mineiro**. Campanha: Typographia do Monitor Sul-Mineiro, 1874.
- VEIGA, Bernardo. **Almanach Sul-Mineiro**. 2. ed. Campanha: Typographia Universal de H. Laemmert e C., 1884.
- VONOYE, Francis. **Usos da Linguagem**, problemas e técnicas na produção oral e escrita. 11. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- PERUZZO, Cicília. Comunicação Popular. In: PERUZZO, Cicília. **Comunicação nos Movimentos Populares; a participação na construção da cidadania**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1998.
- PEIRCE, Charles. **Como tornar nossas ideias claras**. 1878.
- PESSA, Bruno. Aproximações entre o Jornalismo Literário e Imprensa Alternativa. **Anais 6º Interprogramas de Mestrado Faculdade Casper Líbero**, São Paulo, 2010.

APÊNDICE

Pelos trilhos de Varginha



Autora: Andreza Tavares



Dedico este livro aos meus pais, João Batista Tavares e Andrea Calixto Messias Tavares, que me ensinaram o valor de cada ação e sentimento juntamente com meus avós Maria Lídia Messias Honorato e Hamilton Honorato.

Agradeço todas as fontes que contribuíram através dos relatos e aos professores que me auxiliaram sanando dúvidas, em especial José Joel Corsini da Silva, Márcia de Lima Elias Terra, Flaviane Faria Carvalho e Terezinha Richartz.

ORALIDADE

A língua falada é flexiva, direta e natural, recorre a construções gramaticais mais complexas. O emissor reconhece a mensagem mediante sua referências (conhecimento de mundo) e localidade regional (sotaque, timbre e regionalidade), trocando frases que geram sentido e resposta.

A expressividade é destacada para a reprodução sonora e a oralidade ao ser transcrita, utiliza-se de recursos da língua escrita como a pontuação (pois ela indicará entonação, pausa e a melodia da frase) com ajuda da expressividade (através da interrogação, reticências, aspas, entre outros).

Ao ser moldada e corrigida pela língua escrita, a oralidade perde sua essência, subestimando o início da construção cognitiva, que deveria ser estudada e preservada como outro idioma. A escrita se originou pela necessidade humana de armazenar informações para futuras gerações, retardando a transição da oralidade.

A linguagem é a capacidade de expor pensamentos, ideias, opiniões e sentimentos, ela pode ser verbal ou não verbal, sendo transmitida por expressões corporais, voz, escrita, fotografia ou através da arte, como a dança, o teatro, a música, entre outros. Para a entendermos, buscamos um “referente”, que sempre será relacionado às nossas experiências, pois liga a mensagem no espaço e tempo.

Com ajuda da oralidade, literatura e recursos de linguagem, foi possível transcrever histórias contadas por pessoas que vivenciaram as mutações culturais da cidade de Varginha, Sul de Minas Gerais, representando acontecimentos por meio de diversos olhares entre décadas diferentes.

SURGIMENTO DE VARGINHA

— *Situada em uma formosa eminencia, a cidade de Varginha deve seu nome a uma planície baixa que existe na distancia de 5 kilometros da povoação, e que apesar de deshabitada, deu o nome ao esperançoso lugar, que hoje é séde de um florescente municipio, Almanach Sul-Mineiro, 1874.*



Foto: Associação Cultural de Varginha.

Um dos primeiros indícios do surgimento de Varginha, — *nome ligado a um acidente topográfico chamado vargem que indica lugar*, foi no ano de 1763 — *citando a Ermida de Santo Antônio.*

A região era localizada fora das povoações, supostamente construída por bandeirantes que transitavam pelo local, situado na antiga estrada que liga Três Pontas a Campanha. Neste espaço, surgiu um pequeno povoado, inicialmente nomeado Catanduvras ou Catandubas, — *que significa região coberta por mato rasteiro e argiloso*, passando a ser nomeada de *Espírito Santo das Catanduvras*, mudança ocasionada em homenagem ao padroeiro da capela, conforme os relatos do Sr. Bernardo Xavier da Veiga, 1874.

No início do século XIX, existia cerca de 1.000 pessoas no vilarejo, aos arredores de um pequeno vale, formado pelo Ribeirão Santana, nomeado de Vargem Pequena, — *nome ligado a um acidente topográfico vargem que por si só fixa a ideia de lugar*. O meio de transporte era o cavalo e o burro, contendo a cada seis léguas (*trinta e seis quilômetros*) “pousos” e “pousadas” para o descanso desses animais. O local era composto por barracões ou barracas com *sapé* (*tipo de capim resistente de folhas longas*), onde também acomodava viajantes e tropeiros, — *às vezes construídos de cem ou mais mulas carregadas de mercadorias, pois esse era o único meio de transporte de cargas finais para longas distancias*, sendo raro o registro de roubo.

A cada légua era possível saber o próximo pouso, podendo ser o Pouso Alto, Pouso Alegre ou o “Pouso da Varginha”, por este motivo o nome do povoado foi alterado para Espírito Santo da Varginha em 1850, aumentando sua população para 1.855 habitantes, surgindo os primeiros prédios públicos, duas escolas e a cadeia.

O Sr. Bernardo, 1984, dizia que a construção da cadeia era de pedra — *com duas enxovias* (parte térrea ou subterrânea das prisões) *no andar térreo e salas no pavimento superior para as sessões do jury, da municipalidade, audiências, etc.*

O povoado era subordinado ao município de Três Pontas — *neste período 86,6% da população livre de Minas Gerais era de analfabetos, a população não livre (escravos e menores de cinco anos) resultavam em 81,33%*, segundo dados do Relatório da Diretoria de Estatística de 1876. No ano de 1873, uma epidemia de varíola provocou trinta óbitos.

— *Somente no anno de 1873 assolou afreguezia a epidemia de varíola, que, atacando a grande numero de pessoas, levou ao tumulo mais de 30*, Almanach Sul-Mineiro, 1974.

A Rua Rio de Janeiro, localizada na região central econômica, é uma das ruas mais antigas da cidade. Nela se encontravam comércios de troca e venda de mercadorias, por meio dela, era possível chegar à zona rural, onde existia a maior quantidade de moradores e trabalhadores. Ao centro do pequeno vilarejo, existiam as repartições públicas como delegacia, prefeitura, entre outros. No mercado nomeado de “*mercado da corte*” era possível encontrar fumo, porcos e gados, ocorrendo a troca dessas mercadorias por ferragens, louça, bebidas, sal, entre outros produtos.

O Sr. Bernardo descreve em seus relatos que em 1874 que o povoado era composto por 288 casas (zona urbana), — *com dez sobrados, que formam dez ruas, cinco praças e vários becos e travessas.*



Foto: Associação Cultural de Varginha.

— *O arraial cujo nome nos serve de epigraphe, jaz colocada em uma formosa eminencia — e é grato ao viajante descortinar-lhe nas proximidades as casas brancas, agrupadas em linhas, quadrados ou parallelogrammos que às suas vistas oferecem lá do alto pitoresca perspectiva.*

Na região encontravam-se 106 fazendas de agricultura e 18 de criação de animais, além de casas de camponeses e pescadores, entre outros — *habitações de agregados, de camponeses pobres, de pescadores e outros indivíduos menos favorecidos da fortuna e talvez mais da felicidade*, diz Sr. Bernardo, ressaltando que:

— *Varginha tinha um povo bom, de índole mansa, espírito hospitaleiro e bem vivas crenças religiosas*, sendo predominante a Igreja Católica Apostólica Romana.

O ensino público — *aula publica de pequenas letras*, era destinado a cinquenta alunos e vinte e cinco alunas, a educação privada (somente para meninas) continha quatro alunas. Não existiam correios na cidade, toda correspondência era destinada a Três pontas ou Campanha.

Em 1881, foi criado o município do Espírito Santo da Varginha e no dia 07 de outubro de 1882, a “vila” passou a ser categorizada de “cidade”, pela Lei nº 2950. O primeiro fórum civil — *fôro civil, como se dizia*, foi inaugurado no dia 29 de dezembro do mesmo ano e, no dia seguinte, foi eleito para prefeito Matheus Tavares da Silva e seu vice, o tenente José Maximiano Baptista.

Nos arredores da cidade havia a capela Santa Cruz e cinco pequenas igrejas: Matriz, São Sebastião, Nossa Senhora do Rosário, São Miguel e Pretorio. Neste período a cidade contava com 300 casas, com aproximadamente 9 sobrados, espalhadas por várias ruas e 6 praças.

De noventa alunos matriculados na rede publica, cerca de sessenta eram frequentes, o ensino privado contabilizava vinte e cinco alunos. A segurança pública, se comparada, aos anos anteriores, manteve-se estável.

Sr. Bernardo:

— *Das desordens havidas nestes ultimos tempos, uma das mais importantes foi a provocada pelo alistamento militar, em agosto de 1875. Derão-se na freguezia lamentaveis factos em scenas violentas, em que grande mutidão perturbou os trabalhos da juntado alistamento, tomando e inutilizando os papeis em que aquelles trabalhos erão feitos.*

Escravos



Foto: Associação Cultural de Varginha.

Os fazendeiros da freguesia possuíam escravos que trabalhavam nos cultivos alimentícios, o solo permitia a plantação de jaboticaba, laranja, manga, pêsego, marmelo, nozes, etc. Existiam diversas fábricas de licores, cerveja, queijo, vinho e velas de cera, produtos exportados para diversos países. O gado entre outras carnes eram exportados para corte e levados à venda em muitos mercados em cidades vizinhas.



Foto: Associação Cultural de Varginha.

Através da Lei do Ventre Livre — *que concedia a liberdade a todos os filhos de mulheres escravas, promulgada em 28 de setembro de 1871*, o processo de imigração foi facilitado no país: em 1888, o governo brasileiro fechou acordo com a Itália e outros países enviando ao Brasil imigrantes, sendo direcionados para o trabalho nas lavouras, substituindo a mão de obra escrava. Neste período, pessoas de diversas nacionalidades vieram para o país.

Imigrantes

A chegada dos imigrantes intensificou a miscigenação de raças na região. Varginha recebeu 1.020 imigrantes, sendo 806 italianos (toscanos, lombardos e venetos procedentes, quase todos de campos e aldeias), 6 alemães, 7 argentinos, 2 asiáticos, 1 austríaco, 28 espanhóis, 1 estadunidense, 4 franceses, 119 portugueses, 45 turcos e sírios e 1 uruguaio. Eles auxiliavam na agricultura, em especial, no plantio e colheita do café (maior movimento da economia) e cana de açúcar, dando continuidade à miscigenação de raças. Uma das condições dos colonos era serem pagos em dinheiro para o trabalho manual.

Em 1918, o livro “Álbum de Varginha” fala sobre a imigração de etnias para o município:

— *O progresso do município e, como decorrência, da cidade, imigração italiana e da estrada de ferro aquela trazida na quadra da imigração oficial, da estação de Pinheiros ancoradouro oficial dos imigrantes, na Estação Ferroviária Central, e depois transportada da Estação de Três Pontas, da antiga via-férrea Minas Rio.*

Em meados de 1884, moradores e governantes sentiram a necessidade de mudanças no município, propondo projetos que envolviam a modernização e desenvolvimento, sendo um deles a vinda da linha férrea, com benefícios no transporte de pessoas e cargas, expandindo a agricultura e o processo de migração e imigração, proposta enviada e negada inúmeras vezes pela Diretoria de Companhia da Estrada de Ferro Muzambinho, pois eles alegavam que a construção seria complexa, com maiores obras de engenharia.

O primeiro registro de propagação de notícias na cidade deu-se com o surgimento do jornal “Gazeta de Varginha”, fundado pelo Dr. Antônio Pinto de Oliveira e Cap. Pedro de Alcântara da Rocha Braga. Seu primeiro volume saiu no dia 1º de janeiro de 1890.

LINHA FÉRREA

A Estação Ferroviária Muzambinho, parte da linha Cruzeiro – Tuiuti (posteriormente Jureia), iniciou suas atividades em 1887, entre Três Corações e Muzambinho, sendo incorporado à Estação Ferroviária Minas Rio, que passava pelo Trecho Cruzeiro - Três Corações desde 1884. Visando ampliar seus trilhos a baixo custo, embasado no alto relevo da cidade, o trajeto deveria seguir o leito do Rio Verde, evitando maiores obras, como a construção de túneis, por outro lado, a construção ganharia mais quilômetros. Este projeto se ampliaria até a cidade de Elói Mendes, porém, fazendeiros desta região intervirão na passagem dos trilhos em suas terras. Eles diziam que o trem de ferro prejudicaria os animais (deixando-os doentes ou assustando-os) ou queimaria pastos e matas, não acreditando na eficácia deste meio de transporte.

Em 1883, moradores e governantes do Espírito Santo da Varginha propuseram à Diretoria da Companhia Ferroviária que mudasse seu trajeto, instalando a linha férrea ao município. A sugestão só foi aceita após a última tentativa de negociação com os fazendeiros de Elói Mendes ser negada. Os engenheiros foram recebidos com bastante alegria pelos varginhenses em um baile.

Primeiro Trem

Estudos realizados concluíram que seriam necessários setenta mil contos de reis para a construção da linha férrea, empréstimo realizado por Matheus Tavares da Silva, ex-prefeito e um dos nove capitalistas da cidade. A construção seguiu por nove anos. O primeiro trem chegara ao povoado em 1891 para a descarga de dormentes (madeiras colocadas transversalmente onde assentam os trilhos da ferrovia) no bairro Três Bicas, sendo recebido com festa por moradores e a banda marcial. A construção foi finalizada no ano seguinte.



Foto: Museu Municipal de Varginha/MG.

Inauguração



Foto: Associação Cultural de Varginha.

No dia 28 de maio de 1892, a linha férrea foi inaugurada, sendo construída na Praça Matheus Tavares, região com a maior movimentação comercial. O ramal interligava a malha ferroviária do Sul de Minas e seguia até Tuyuti (Rede Ferroviária de Mogiana), contribuindo para o transporte de passageiros e cargas, a estação de manobras era em vagão — *onde se acha a estação definitiva*, segundo o Dossiê da Estação ferroviária as atividades administrativas funcionavam em um prédio perto da igreja Mártir São Sebastião — atualmente demolido. Com o passar dos anos, suas instalações iniciais foram alvo de críticas da população e viajantes:

— *A estação da Rede Sul Mineira, uma das que, maiores rendas oferecia à Companhia, é um dos piores prédios, e sem nenhum conforto e higiene, que conhecemos em toda a extensão dessa maldita via-férrea. A renda diária da estação nesta cidade, segundo nos assegura um dos seus funcionários, sobe a mais de três contos de reis.*

O primeiro agente da estrada foi Ernesto dos Santos. Em 1918, o município era cortado do Sul ao Norte pela Rede Sul Mineira, pelo mesmo ramal, partindo de Três Corações, Carmo da Cachoeira e Varginha.

— É servida por trens diários que põem em comunicação diária a cidade de Varginha com São Paulo e Rio de Janeiro, livro "Álbum de Varginha", 1918.



Foto: Acervo Pessoal (Funcionários da Linha Férrea, 1918).

Ao redor da linha férrea existiam seis casas localizadas na Rua Chapada (Wenceslau Bráz), estendendo-se até um sobrado, também nas ruas Presidente Antônio Carlos e Rio de Janeiro. A maior parte dos moradores viviam e trabalhavam nas fazendas ao redor da cidade.

Em 1923, Espírito Santo da Varginha alterou seu nome para Varginha. Entre 1914 a 1924, mais de seis escolas foram construídas, sendo elas o Colégio Marista, Santos Anjos, Grupo Brasil, Grupo Escolar Afonso Pena, Escola Técnica de Comércio Sul Mineira com o curso Técnico de Contabilidade e a Escola Modelo de Corte Costura, conseqüentemente ampliando a quantidade de alunos, diminuindo o número de analfabetos e aumentando a qualificação profissional.

Os estabelecimentos comerciais em torno da linha férrea foram: Casa de Comissões e Consignações de Café; Armazenagem de Secos e Molhados; Fábrica de Manteiga; Alfaiataria Sérico e Seção de Funerais; Grande Oficina Mecânica dos Srs. Navarra e Irmãos, Armazém de Comissões e Consignações Rabelo e Camp; Armazém de Comissões e Consignações dos Srs. Alvim e Comp; Casa do Povo, Armazém Comercial Secos e Molhados; Hard Rand e Camp.

Máquinas Modernas de Café; Gabriel Penha de Paiva, Usina de Café; Rio Branco, Fábrica de balas, caramelos, chocolates e biscoitos; Fábrica de Manteiga, Severino Vilela e Camp; Fábrica de Bebida, Luiz Masselli; Fábrica de Doces, A Minerva de M. Agronoff e Camp; Hotel Magda. A cidade possuía dois bancos: O Banco do Brasil e o Banco da Indústria e Comércio de Minas Gerais na Rua dos Comissários.

O comércio da cidade se tornou o mais importante do Sul de Minas com apoio da linha férrea que facilitava a locomoção dos produtos comercializados, os atacadistas vendiam em Elói Mendes, Três Pontas, Dóres de Boa Esperança, Campos Gerais, Carmo da Cachoeira e Vila Nepomuceno. As cidades de São João Nepomuceno, Cachoeira, Pontal entre outros direcionaram sua vida comercial para Varginha.



Foto: Associação Cultural de Varginha.

“O município de Varginha, tendo apoiado desde os primeiros tempos, todo seu desenvolvimento econômico na fertilidade de suas terras e na sua feliz situação como centro comercial, tem voltado a atividade de seus filhos para o comércio e agricultura.” Jornal Sul Mineiro, 1934.

PRIMEIROS VEÍCULOS NA CIDADE

Os primeiros veículos surgiram no início do século XX;

Ano de 1915: Segundo carro na cidade.

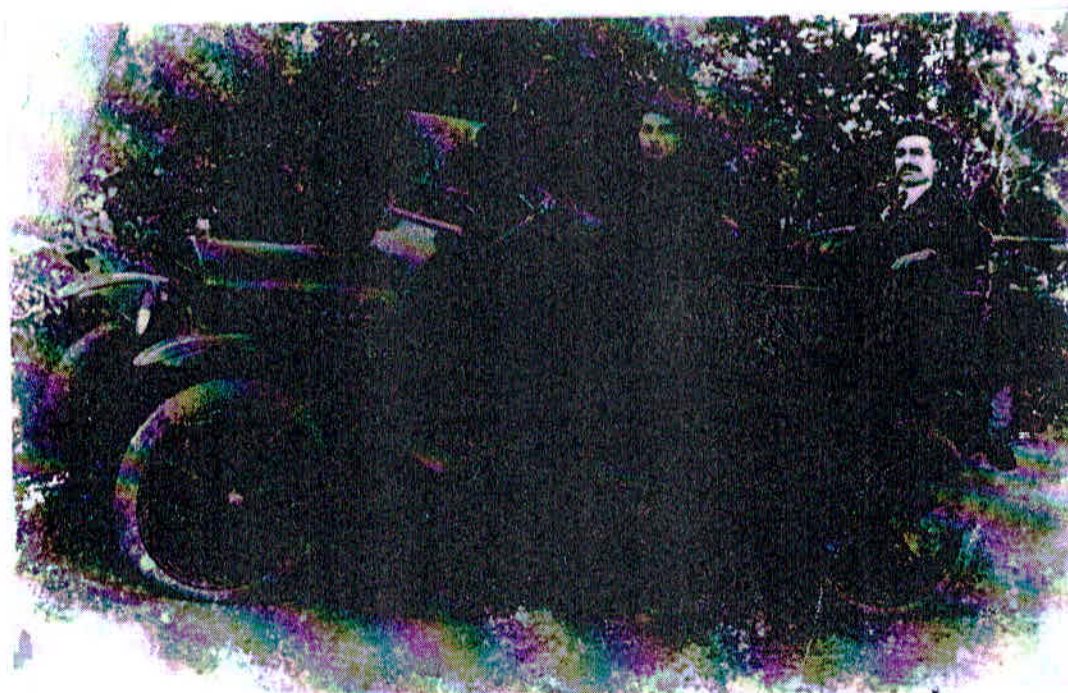


Foto: Associação Cultural de Varginha

Ano de 1939: Primeiro caminhão de 2.500 Kg.



Foto:

Associação Cultural de Varginha

Primeiro ônibus a fazer a linha Boa Esperança, Três Pontas, Varginha.

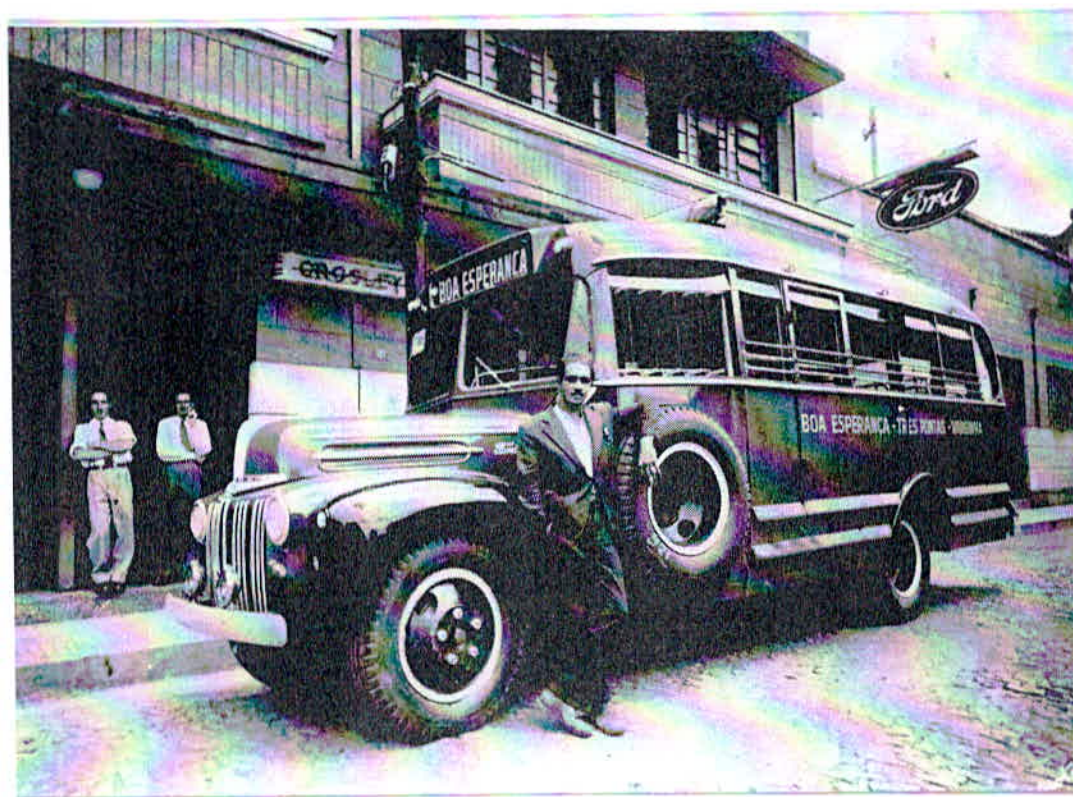


Foto:

Associação Cultural de Varginha

Eram poucos veículos para suprir as necessidades de uma cidade. Neste período, o meio de transporte mais influente era o trem. Ele envolvia todas as classes, transportando passageiros e cargas para vários lugares através do trem misto, carga e passageiro, e o trem expresso, somente passageiro.

“Cotidiano”

Era quase meio da tarde, de longe escuto um barulho, sons de apitos e *tic, tic, piuí...* em escalas cada vez maiores anunciando sua chegada. É de arrepiar! Nas mãos uma passagem para o vagão misto, carga e passageiro, o dinheiro era curto *pra* o desfrute do vagão expresso, onde se acomodavam burgueses que não queriam a companhia de cargas e subalternos. O destino era *pra* casa, depois de um sábado longo de trabalho na feira, com o chinelo e os dedos cheios de barro, nos bolsos o sustento de sete filhos, que aos cuidados de sua mãe aguardavam a minha chegada, se preparando *pro* trabalho no campo no dia seguinte, sendo acordados com o barulho do galo. Na plantação, havia várias idades, de meu primogênito de treze anos à *rapa do tacho* de seis. A escola era o aprendizado no campo, trabalhar *pra* comer, pois só com o suor é possível *dar gente*. Ao chegar em casa, o recebimento era o almoço e as roupas limpas que a *muié* preparava. Com a sombra da vela e as mãos era possível criar histórias *pra* molecada sonhar e entender os perigos do mundo, no final delas, só via olhos fechados, cabeças cheias de sonho de criança que desde sempre sente o esforço do trabalho e os valores de cada ação.

Baseado em fatos reais.

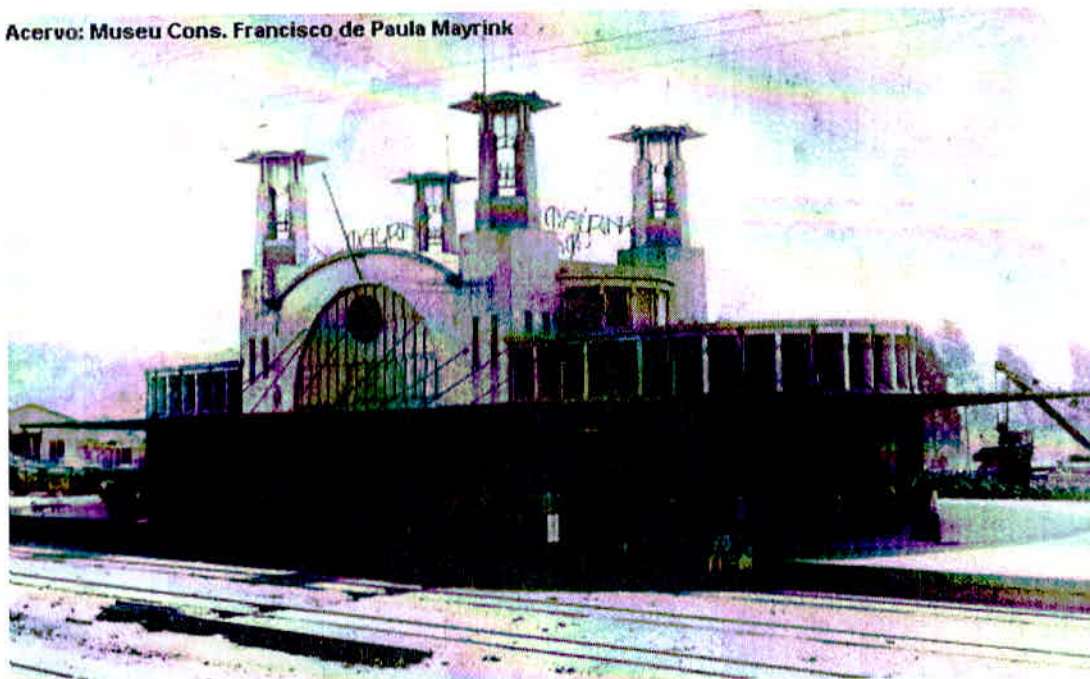
A construção da linha férrea não condizia com a evolução do município, em meio a várias reclamações sobre a sede da estação e visando ampliar o mercado os líderes da política varginhense, enviaram ao Dr. Aleides Lins (Diretor da Estada da Rede Sul Mineira) o pedido para construção de uma nova sede para a Estação Ferroviária. Atendendo à solicitação ele contratou os serviços do Sr. Braz Paione (engenheiro agrimensor) e de seu irmão Armindo Paione, que deram início à obra na década de 30.



Engenheiros no local da futura Estação Ferroviária, 1933. Foto: Acervo Pessoal.

Sua construção teve características semelhantes à arquitetura da Estação de Mairinque/SP, construída por Victor Dubugras em 1906.

Acervo: Museu Cons. Francisco de Paula Mayrink



O edifício da Estação Ferroviária foi construído em 1934, pelos engenheiros Armindo Paione e Braz Paione, com influência da Estação Ferroviária de Mairinque estado de São Paulo, projeto realizado por Victor Dubugras em 1906:

“...Esta obra marca o início da utilização do concreto armado, com sua técnica própria, numa linguagem pró-modernista, conjugando o retíneo do modernismo com a sinuosidade das curvas.

O projeto da Estação em sua concepção é de forma retangular, tendo nas laterais do corpo central a harmonia das curvas. A parte central constitui-se de dois pavimentos ligados por escada no hall principal. Neste segundo piso foi instalado o escritório da residência todo envidraçado com assoalhos de tacos e instalações completas...” Livro “Álbum de Varginha”, 1918.

O Jornal “O Sul Mineiro”, edição do dia 1 de junho de 1934, descreve informações sobre a inauguração do atual prédio:

“... Finalmente, graças à boa vontade do Dr. Belfort de Mattos (Diretor-presidente da Rede Sul Mineira) que nunca se descurou do assumpto, iniciou-se a construção do majestoso edificio que na noite do dia 25 de junho, foi entregue ao povo que o recebeu com as mais vivas demonstrações de entusiasmo e de jubilo...”

... Segunda-feira à tarde, 25 de Junho, — O Sul Mineiro conseguiu a informação de que ainda naquela noite o primeiro trem encostaria na plataforma da estação. Immediatamente tratamos de espalhar a notícia, e aproveitando a boa vontade de alguns amigos, foram adquiridas várias dúzias de rojões e fogos de artifício que annunciariam ao povo o auspicioso acontecimento.

As 19 e 30 horas, já não era pequeno o número de pessoas que achavam na ampla plataforma. Aos espoucar dos primeiros rojões a multidão agmentou e se tornou compacta. Allí na imensa plataforma, via-se a alta sociedade local e representantes de todas as demais classes.

Às 20h e 05 min., a locomotiva n. 50, conduzindo o P:3 apitou na Praça São Sebastião e instantes depois, debaixo de uma prolongada salva de palmas, que se misturava com o espoucar dos rojões de entusiasmo de mais de mil pessoas, encostava pela primeira vez, na gare magnífica, o primeiro comboio!

O povo, com espontaneidade admirável, inaugurou a nova estação, dando ao acto um brilho inigualável, talvez, justamente, por não ter sido marcado pelo situacionismo local, agora emburrado com a “Sul de Minas”, Dossiê da Estação Ferroviária em 1999.



Estação Ferroviária, 1934. Foto: Acervo Pessoal

É possível perceber a alegria dos moradores da cidade com a construção da nova sede da Estação Ferroviária. Eles conseguiram enxergar os benefícios que o novo prédio oportunizaria, dando mais visibilidade e atraindo passageiros e visitantes ao município. O hall de entrada da Estação integrava-se de bilheteria, agência, sala de aparelhos, banheiros, bar e um grande salão de armazém de encomendas com saída para praça.

A cidade estava dentro do sistema ferroviário mais extenso do Brasil, a Rede Sul Mineira de Viação do Município com 42.927 km de extensão. O percurso de Varginha para Cruzeiro passava pelas cidades de Três Corações, Conceição do Rio Verde, Soledade de Minas, São Lourenço, São Sebastião do Rio Verde, Itanhandu e Passa Quatro, chegando em Cruzeiro, onde era possível a baldeação para São Paulo/SP.



Foto: Associação Cultural de Varginha

Nos próximos capítulos, conheceremos um pouco mais sobre a história da Estação Ferroviária e a Rua Rio de Janeiro. A história da cidade continuará sendo contada por relatos orais de pessoas que a vivenciaram, repassando detalhes íntimos, com valor social e cultural.

SR. JOSÉ FELIPE FILHO E SR. JOSÉ BIAGI



À esquerda o Sr. José Biagi Bueno e à direita o Sr. José Felipe Filho. Foto: Andreza Tavares, 2017.

O Sr. José Felipe Filho, 85, filho de João Felipe de Souza, ex-funcionário da Rede Sul Mineira, trabalhou no início da década de cinquenta como descarregador de mercadoria na Estação Ferroviária de Varginha. Em seguida, foi funcionário dos correios, sendo o quarto carteiro da cidade, ao lado de seu amigo o Sr. José Biagi Bueno, 75, morador da cidade e filho de comerciante eles relembram acontecimentos e trocam experiências.

Juntos, voltamos no tempo em um proveitoso fim de tarde:

— *O senhor é natural de Varginha? Pergunto ao Sr. José Felipe.*

Sr. José Felipe:

— Não, eu sou de Pontalete/MG.

— *Mas o senhor veio pra a cidade com quantos anos?*

— Vim pra cá tava com nove anos.

— *Quando o senhor começou a trabalhar na estação ferroviária?*

— Ah, lá eu trabalhei um ano, foi em 1951, é porque eu entrei no correio em 1952, quarto carteiro.



Carteira de Identificação dos correios.
Foto: Andreza Tavares.

— *E o senhor, José Biagi, qual foi a primeira lembrança da estação ferroviária?*

Sr. José Biagi:

— A lembrança que eu tenho da estação ferroviária de saudosa lembrança, foi quando meu pai tinha um depósito de madeira, ele trazia madeira, peroba rosa do Paraná, então vinha de trem, isso no ano de 1949 a 1952, demorava mais ou menos uns vinte dias, trinta dias para vir do Paraná e chegar até aqui. Esta é a saudosa lembrança que eu tenho da estação ferroviária e daquele trecho ali perto da Rua Rio de Janeiro, do depósito de madeira do meu pai, eu tinha, nove, oito anos por aí. Foi o primeiro importador de peroba aqui.

— *Quanto tempo ele ficou com esta madeireira?*

— Não me lembro direito, foi nesta década mais ou menos, 40 ou 50. Hoje é um barracão que tem logo no fim da rua Deputado Ribeiro de Resende, na escadinha onde tem atualmente uma igreja antiga que foi um antigo armazém.

Sr. José Felipe:

— De café.

Sr. José Biagi:

— De café? Ah é! O Filipe já lembra anterior a mim, era depósito de café lá?

Sr. José Felipe:

— Foi, depois da madeira do seu pai.

Sr. José Biagi:

— Eu não me lembro, não me recordo.

— *E o senhor? José Felipe, tem alguma lembrança da estação?*

Sr. José Felipe:

— A estação é o seguinte, quando eu trabalhei no correio, eu dormia naquela estação várias vezes esperando o trem *pra* pegar correspondência, meu pai trabalhou lá por quarenta e cinco anos, na rede ferroviária.

— *O que ele fazia?*

Sr. José Felipe:

— Bom, primeira vez ele trabalhava na turma, fazendo reparação na linha, aí *dispois* ele passou para guarda chave, que era fazer manobra.

— *A chave é quando você troca o movimento do trem?*

Sr. José Felipe:

— É de fazer manobra.

Sr. José Biagi:

— Controla a rota do trem, se vai passar *pra* esta linha, vai passar *pra* aquela, se não *tô* enganado é assim.

Sr. José Felipe:

— É isso aí!

Sr. José Biagi:

— *Põe pra ir pra* escanteio, *pra* encostar, *pra* mudar a rota.

Sr. José Filipe:

— *Dipois* ele melhorou um pouquinho e passou pra serviço de manobrista, e aí ele trabalhou os quarenta e cinco anos na rede.

— *E seu pai contava algumas histórias sobre a linha férrea pra você?*

Sr. José Biagi:

— Ah não! a vida dele foi só trabalhar né. Eu trabalhei um ano, era ajudante de caminhão, tinha lugar que não tinha o trem aqui, Elói Mendes, Paraguaçu afora, então a gente ia com o caminhão entregar as cargas.

— *Quais funções existiam para os funcionários da estação ferroviária?*

Sr. José Filipe:

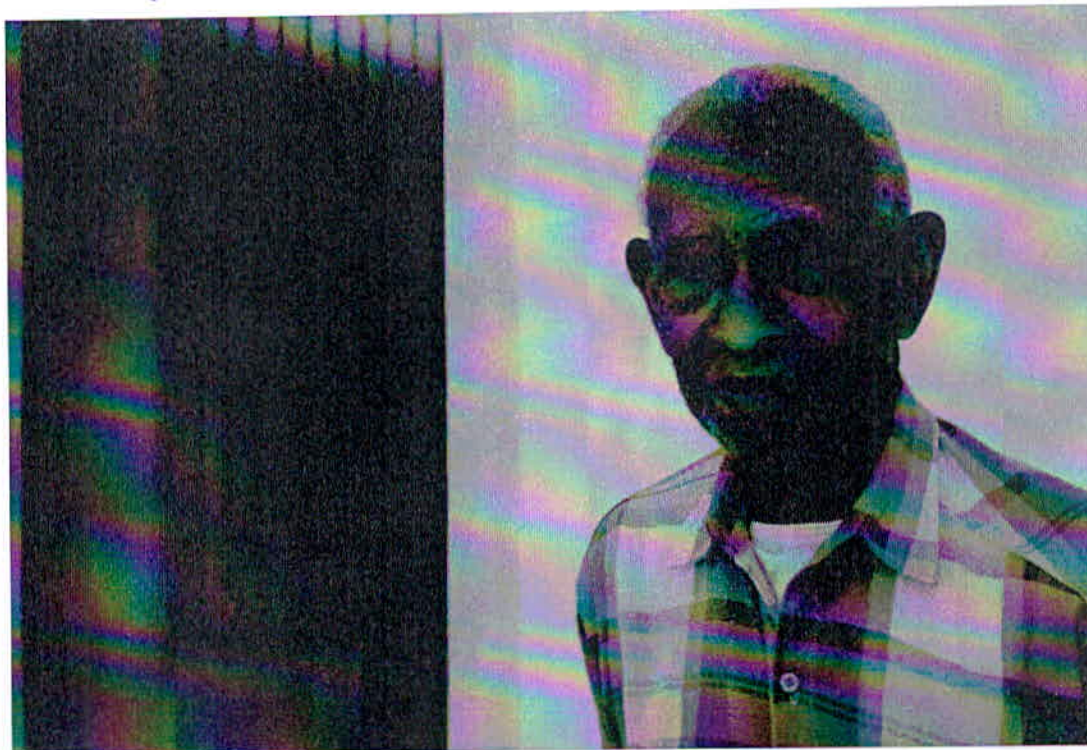


Foto: Andreza Tavares.

— Tinha o pessoal que cuidava da manutenção da linha, que era o trabalhador braçal.

Sr. José Biagi:

— Ela tá querendo saber acho mais especificamente qual eram as funções que tinham, devia ter o chefe da estação, não é?

Sr. José Felipe:

— Ah tinha.

Sr. José Biagi:

— Engenheiro?

Sr. José Filipe:

— Engenheiro era da manutenção da linha, agora do tráfego de telegrafo do trem tinha os agentes, os auxiliares que fazia os despachos de carga.

Sr. José Biagi:



Foto: Andreza Tavares

— Aproveitando o gancho, oh Felipe! quando vinha o transporte, material pro *cê* mandar para São Paulo, pra Muzambinho ou pra Três Pontas ou pra outras regiões depositava na estação?

Sr. José Felipe:

— Era depositado na estação, tinha *os conferente*.

Sr. José Biagi:

— Tinha os que recebiam os conferentes?

Sr. José Felipe:

— Sim, *pra* gente despacha. Mandava *pro* destino. Por exemplo, aqui, na época que eu trabalhei, mandava manteiga pra Bahia de trem.

Sr. José Biagi:

— A nossa manteiga que era tradicional aqui e ainda é, a manteiga de salgado, não é isso?

Sr. José Felipe:

— É.

Sr. José Biagi:

— Era muito famosa, *pra* nós aqui, só que tem que esta manteiga não fez sucesso na Bahia, porque o baiano gosta de manteiga rançosa, ele gosta muito do óleo dendê. Eu *tô*

falando porque eu conheço, convivi com muito nordestino em Brasília, na construção de Brasília.

— *Qual era a sensação de andar de trem?*

Sr. José Biagi:

— Era muito gostoso, muito bom! A gente saía, quando *vê* já ficava pensando no caminho, — qual é a estação que vem? qual é a cidade? E quando chegava na divisa de Minas para São Paulo tinha um túnel que todo mundo corria, o fiscal de trem vinha avisando:

— Tá chegando o túnel, todo mundo abaixa! Fecha a estação! Fecha a janela que se não, entra fumaça! Porque na Maria Fumaça a faísca do trem entrava dentro dos vagões e queimava o terno, todo mundo andava de terno, então com aquele *fumação* tinha que fechar as janelas. Eu tenho muita recordação quando a gente ia pra Aparecida do Norte, todo ano o mineiro tinha que ir na Aparecida do Norte de trem, tinha que ser de trem. Ou tinha carro e andava na estrada de terra na Fernão Dias, o trem que era de luxo, com um restaurante muito bacana! Era luxo mesmo!

José Felipe:

— A criançada que adorava, vinha do último vagão até lá na máquina.

— *E tinham as classes?*

Sr. José Felipe:

— Tinha a primeira e a segunda.

— *Qual era a diferença?*

Sr. José Biagi:

— *Uma era acolchoado os bancos e a segunda era de madeira.*

Sr. José Felipe:

— Quando virava o vagão, virava o banco.

Sr. José Biagi:

— No trem é normal andar de costa ou de frente.

— *Qual era o valor das passagens?*

Sr. José Felipe:

— Uai eu por exemplo cheguei a pegar passagem com cinco reais. (*Cálculo monetário da época atualizado para reais*)

Sr. José Biagi:

— O Filipe talvez tivesse algum privilégio porque o pai dele era ferroviário.

Sr. José Felipe:

— Nas férias eu não pagava.

Sr. José Biagi:

— Eu lembro Felipe, por que no trecho que Belo Horizonte até Governador Valadares ainda era estatal, os ferroviários tudo andavam sem pagar.

Sr. José Felipe:

— E na central tinha desconto.

— *A passagem tinha um valor acessível?*

Sr. José Biagi:

— Era acessível, dava pra família inteira. Não era caro não.

Sr. José Felipe:

— Na qualidade do meu pai era passe grátis para família inteira.

Sr. José Biagi:

— Um funcionário da rede era categorizado naquele tempo, cada função que ele ocupava, salvo engano, era muito bem categorizado, não era qualquer um que entrava numa estrada de ferro não. Tinha que ter conhecimento, tinha que ter qualidade, porque se não, não se tornava funcionário da rede não.

— *Tinha uma preparação antes? Me refiro a cursos técnicos.*

Sr. José Biagi:

— Quase sempre era por qualidade.

— *A partir de qual momento vocês começaram a sentir a substituição do trem para outros meios de transporte?*

Sr. José Biagi:

— O modernismo aí começou a operar no ano de 1960, quando o Juscelino veio com as fábricas de carro. A gente andava né Felipe, pra ir em Três Pontas e Elói Mendes era estrada de terra, e a gente obviamente quando não tinha-se o carro ia de jardineira.

— *O que era uma jardineira?*

Sr. José Felipe:

— Era uma espécie de ônibus de hoje, só que era menor.

Sr. José Biagi:

— As malas ficavam todas em cima, a gente ia tomando poeira. Quando chegava tempo de chuva os passageiros tinham que descer, muitas vezes empurrar, daqui até Três Pontas era meio dia de viagem. Só tem que o trem ele ia nas principais cidades: Varginha, Três Pontas tinha um ramal, mas acabou, não era todo lugar que tinha o trem ele passava só nas principais cidades. Agora pra gente viajar era de jardineira e quem podia ia com seu Fordinho, só o pessoal rico que tinha aquilo.

— *Qual visão que vocês têm sobre essa transição?*

Sr. José Biagi:

— Sinto muita saudade, porque embora o trem hoje aqui ficou relegado apenas para transporte de carga, nos Estados Unidos, Europa e no Japão os principais meios de viagem é o trem. Lá tem trem de 400km por hora, nosso trem aqui não passa de 100km. Ele poderia ser mais bem utilizado em transporte de cargas, passageiro.

— *Você acredita que esta realidade pode mudar daqui algum tempo?*

Sr. José Felipe:

— Eu não tenho esta esperança não.

Sr. José Biagi:

— Muito difícil. Bom pra falar a verdade, perdemos nosso ramal, nossa história.

— *Como era o perfil social entre as décadas de 50 e 60?*

Sr. José Felipe:

— Eu sofri racismo aqui nesta cidade. A turma aqui era difícil, tinham duas famílias que mandavam na cidade, então, quando eu entrei no correio, eu tinha um carrinho e eles achavam que eu não podia ter, a primeira vespa que andou aqui, foi eu que andei neste asfalto aqui, e o pessoal achava que eu não podia andar porque eu era pobre, então na qualidade de preto eu tive vinte e um carros aqui, não tenho mais porque não quero, mas todo mundo aqui achava que eu não devia ter nada. Onde eu trabalhava na época era um dos melhores salários, tirando o do banco.

Sr. José Biagi:

— Conforme eu falei, a profissão do ferroviário era categorizada, eu humildemente não sofri racismo, mas a gente sofre o preconceito da diferença social. Eu fui enfrentar a vida com dezessete anos na construção de Brasília, enfrentei durezas na vida, na escola da vida, como o Felipe sentiu, na cor e pela ignorância de quem fez uma coisa dessa. Mas em todo lugar tem. Eu sofri, na profissão de Brasília fui candango, em 1959 a 1961, porque eu não consegui um emprego aqui. Tentava entrar como um funcionário no banco, tinha que ter dinheiro ou um fazendeiro que chegasse e pusesse um dinheiro lá e falava — Oh, isso aqui é porque eu quero por uma pessoa aqui. — então ele punha. Não era esse negócio de concurso não!

— *A Rua Rio de Janeiro é uma das ruas mais antigas da cidade sendo localizada nas proximidades da Estação Ferroviária, como vocês a recordam?*

Sr. José Felipe:

— Toda vida foi comércio. A única coisa que me marcou quando eu *tava* entregando carta na rua Rio de Janeiro, foi quando noticiaram o suicídio do Getúlio Vargas (*Ano de 1954*).

Sr. José Biagi:

— Era a rua mais comercial de Varginha.

Sr. José Felipe:

— Os fazendeiros faziam ali as compras, amarravam os cavalos, em determinado lugar.

Sr. José Biagi:

— Ali pra baixo um pouco da padaria Alemã, morou minha avó. Eram poucas casas que tinham, e quase todas as casas tinham um alqueire de terreno. Os fazendeiros tinham quase que praticamente uma chácara, eles tinha uma vaquinha de leite e um cavalo que vinha da roça, a garagem era uma horta que eles punham o cavalo para comer o capim. O transporte deles era o cavalo, fazendeiro aqui que tinha carro era uns quatro ou cinco, eu me lembro de uns vinte carros aqui em varginha.

Sr. José Felipe:

— Hoje só onde eu moro tem mais de quinze carros, fica tudo na rua.

— *Qual foi o aspecto que mais mudou?*

Sr. José Biagi:

— O que a gente vem notando é o progresso que vem devagar, atrás de progresso vem vindo o saturamento da cidade, a falta das estruturas que a população precisa, falta da educação da saúde, segurança. O que me impacta até hoje é a falta de serviços básicos...

Sr. José Felipe:

— Na minha época lá nos correios a gente era quarenta funcionários, morreram a maioria, vivo, só tem oito. Me dá uma saudade, que quando eu chego no cemitério, eu falo:

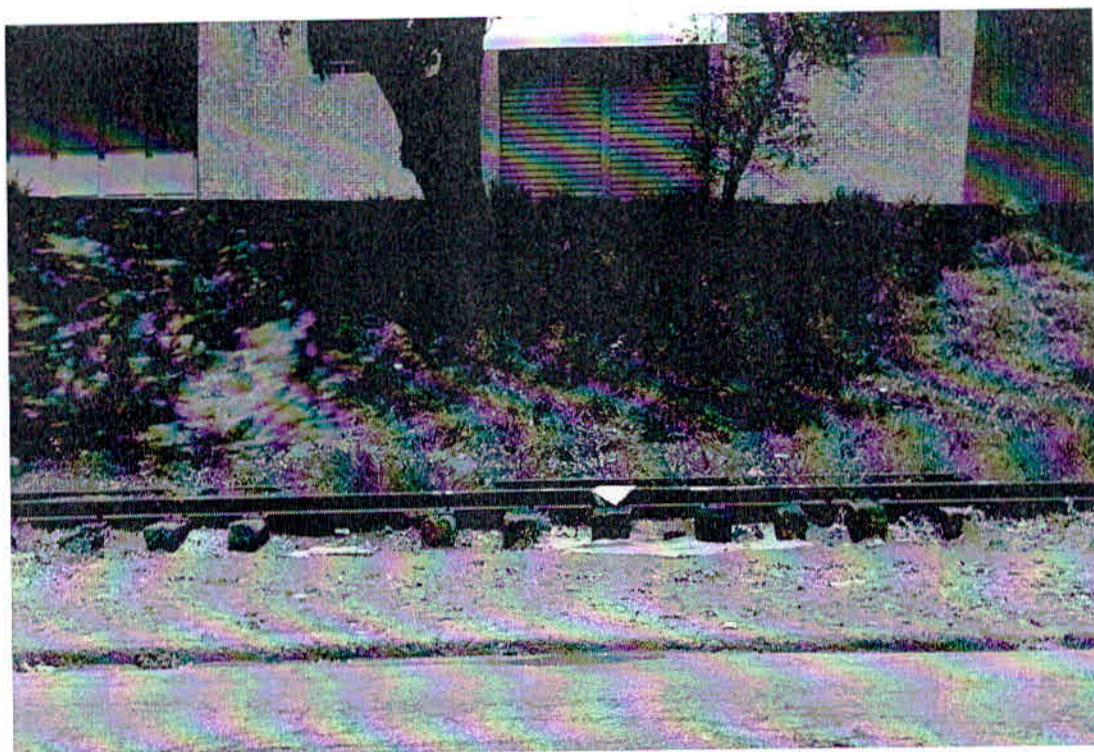
— Conheci todo mundo aqui.

Sr. José Biagi:

— A cidade foi aumentando. A cidade folclórica que a gente tinha, de passear, de sair, hoje acabou, a gente andava para qualquer lugar e hoje a cidade inchou. A sensação que todos sentem, na carne na pele, é a segurança. Antigamente a família era a base, hoje infelizmente me parece que família está ficando esquecida, um pai falava, era lei, e a gente costumava seguir os exemplos do pai da gente.



Funcionários da Estação Ferroviária, 1968. Foto: Acervo Pessoal.



Trilho próximo a Estação Ferroviária, 2017. Foto: Andreza Tavares.

“Flashes de Memória”

Não me lembro de muitas coisas quando criança, somente alguns flashes de memória invade minha mente, uma delas é estar no cangote de meu avô aguardando ansiosamente os sons e a visão do trem em horizontal, expectativa enorme de uma criança que acabara de chegar do hospital depois de um ano em quatro paredes. O som do trem junto aos risos de meu avô se repetiram por diversas vezes.

Baseado em fatos reais.

SR. JOSÉ DA SILVA

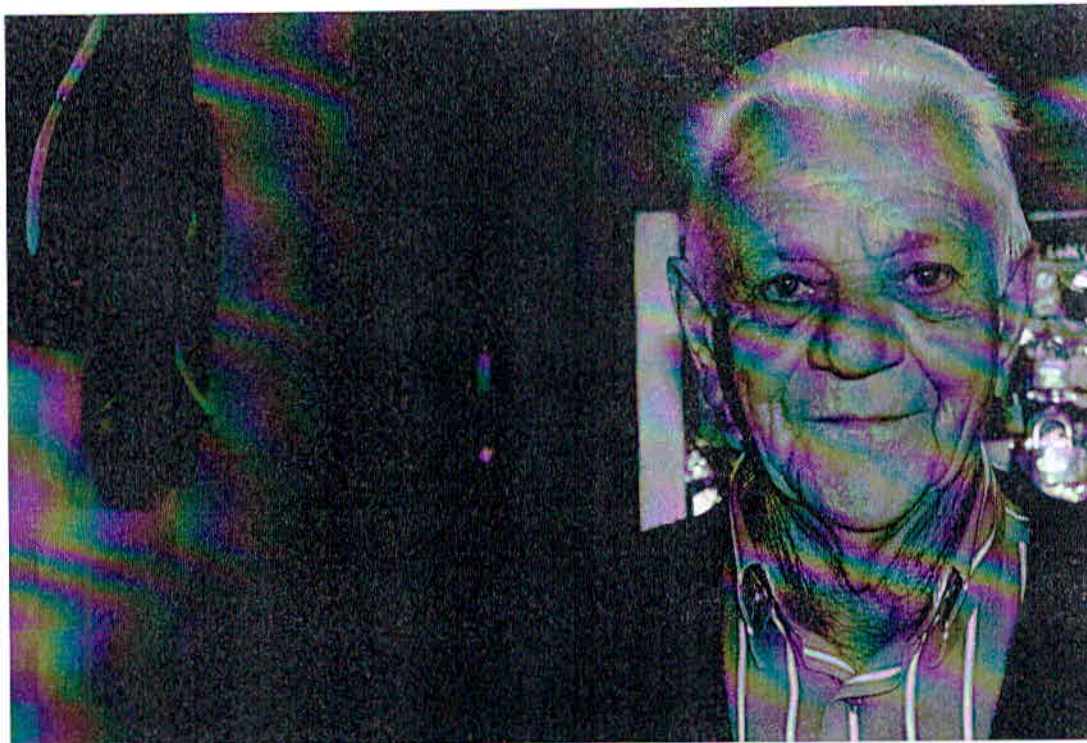


Foto: Andreza Tavares

Sr. José da Silva, 81, natural de Varginha, comerciante e morador da Rua Rio de Janeiro há vinte anos.

Sr. José:

— Em meados da década de cinquenta, quando eu tinha 16, 17 anos, pegava verdura na Vargem, embarcava na Estação pra Três Corações as cinco e meia da manhã pra vender as verduras na feira.

Ir pra Aparecida do Norte eu fui diversas *veis* de trem, pegava a Maria Fumaça aqui (*Varginha*), ia até cruzeiro, baldeava pegava outro trem até chegar. Tinha vagão de primeira e de segunda classe, o de carga (caminhão baú) e tinha a gaiola que era de porco e boi, vinha boiada embarcada para Cruzeiro e porcada para ir pro Rio de Janeiro, vinha para o lado da Juréia, Campos Gerais todos os animais. Nas décadas de 40 e 50 a rua Rio de Janeiro era de barro, as casas eram simples, era o caminho para o bairro da Vargem que concentrava plantações de alimentos e gado.

— *Qual era o perfil da cidade naquela época?*

Sr. José:

— Todas as casas, as que tinham menos filhos eram seis, eram oito, dez, treze... filhos por família. A mãe e a sogra não aceitava que a mulher evitasse o filho, tinha que ser o que Deus mandasse.

Não tinha diferença social não. A posição média era quase pouco, rico era muito pouco, era mais pobre. Pessoas simples, honestas e trabalhadoras, mas não tinha aquela fartura de dinheiro. Não existia o dinheiro era troca, no mercado a gente vendia, mas era mais pras pessoas que morava no centro, que não tinham a horta.

— *Até a década de setenta qual foi o meio de transporte que você mais utilizou?*

Sr. José:

— Carro de boi, cargueiro de cavalo e carroça.

— *A passagem era cara?*

Sr. José:

— Comparando com a gasolina hoje a passagem de trem era muito barata. Era uma coisa feito para a humanidade que era humilde, pobre e rica, o dinheiro era difícil, era baseado pro público que fosse usar. Hoje não tem essa base, ela é diferente — se você pode, pode, se não pode, arranja emprestado.

— *Como era a estação?*

Sr. José:

— Continua igual esta aí, só tinha um lugar de comprar ingresso e se já esperava de fora, já tinha o horário pra pegar o trem.

É que tinha lá o gerente na década de 60 que chamava Jorge Venga que era muito amigo nosso, muito bom, qualquer coisa, aquela delicadeza. Ele trabalhava no escritório era gerente de tudo, de carga, de passageiros.

— *Com foi esta transição do trem para o ônibus?*

Sr. José:

— Tem uma diferença muito grande, porque a segurança o trem é cem por cento, comparando com o ônibus, o trem é uma passagem mais demorada. Melhorou muito pro povo porque começou a ter muita pressa das coisas. Quanto mais vem favorecendo mais o povo tá achando que ainda é pouco. Uma carta pra ir e voltar para São Paulo demorava de quarenta a sessenta dias, agora com o telefone eu ligo e falo com as minhas filhas.

O que tinha de bom na humanidade, hoje não está tendo sentido. Existia aquela consideração, aquela amizade, aquela confiança. Agora hoje não tem! Não sei como as minhas filhas e os meus netos vão viver! Nós *tamo* trancado dentro de casa não tá seguro, eu sou do tempo que fechava as janela e as portas pro morcego não entrar lá, não entrar chuva, mas por causa de gente não! Não existia isso não. O que mudou foi a facilidade das coisas, ninguém trabalha em serviço braçal, pesado, tem as máquinas.

Cruzamentos de Vias Férrea, 2017.



Foto: Andreza Tavares.



Foto: Andreza Tavares.

PAULO MARTINS



Foto: Andreza Tavares.

Paulo Martins, 53, morador da Rua Rio de Janeiro.

— *Como era a Rua Rio de Janeiro?*

Sr. Paulo:

— Então, a rua aqui era bem movimentada, era paralelepípedo a rua, agora que asfaltou tudo aqui, mais antigamente era muito movimentada, porque o povo da roça vinha tudo fazer compra aqui na cidade e esta rua tinha muito movimento, hoje em dia tem um pouco, não é igual antigamente.

Vendia sapatos, tinha muito sapateiros aqui nesta rua, tinha, loja de roupas também, e depois foi evoluindo, o povo mais antigo foi morrendo, então, foi deixando pros filhos, e os filhos já foi mexendo com outras coisa.



Supermercado Maioline, antigo Secos e Molhados. Rua Rio de Janeiro. Foto: Acervo pessoal.

No ano de 70 pra 80 até 90, tinha muito fluxo de gente pois a estação ferroviária ainda funcionava. Chegava a ver gente de fora, vinham de São Paulo *pra cá* vender mercadoria.

Os moradores eram muito bons! Tinha muita amizade, apesar deles serem mais antigos que a gente, davam muita atenção. Quando eu era menor também tinha muitos colegas, a gente brincava aqui na rua ia jogar bolinha de gude, jogava aqui no passeio, tinha uns lugar que era terra não tinha nem ladrilho nos passeio ainda. Então a gente brincava muito né!

— *O senhor já andou de trem?*

Sr. Paulo:

— Já! Quando servi o exército eu pegava trem aqui na estação ferroviária, então eu ia cedinho de trem todo fim de semana, ficava a semana inteira indo para Três Corações, o exército era lá, eu servi lá na ESA, então eu pegava o trem aqui.

Pra viajar, assim, usava mais o trem. A não ser quando ia assim, pra São Paulo, aí eu ia na rodoviária pegar ônibus.

— *Você passou a utilizar o ônibus depois do trem não transportar mais passageiros?*

Sr. Paulo:

Não, foi antes. Pra Três Pontas eu nunca fui de trem, eu ia pra Três Corações, porque eu servia o exército lá. Mas eu ia para Três Pontas de ônibus ou com os meus colegas de carro.

O que o povo reclama muito, que às vezes falam comigo, foi ter fechado a estação ferroviária. Muita gente gostava de andar de trem, pra passear, ir lá em São Lourenço, então fechou, e o povo fala até hoje: — Podia voltar a funcionar! Muitos amigos meus falam isso.



Rua Rio de Janeiro, 2017. Foto: Andreza Tavares.

Atualmente os estabelecimentos comerciais mais antigos da rua é a Padaria Alemã, Secos e Molhados, atual Supermercado Maioline e a Fábrica de Mantega.

“Zona Vermelha”

Todos conheciam muito bem as ruas que cercavam a Estação Ferroviária, mas quando se tratava de uma rua específica, todos se calavam... diziam que o lugar era promíscuo, vulgar e devasso por conter prostíbulos e bares, se alguém ousasse passar por aquele local, sua reputação ia abaixo. O que nunca foi lembrado é que era um comércio igual aos outros.

Muitos não sabem o motivo das pessoas escolherem esta profissão, talvez pelo sustento, curiosidade ou influência de alguém, profissão ingrata algumas vezes, não vista com bons olhos pela sociedade, o trabalho era desrespeitado até por quem utilizava os serviços. Alguns clientes só queriam ser escutados, desligando-se da rotina, mas às vezes o dia era difícil, terminava com algumas lágrimas e marcas pelo corpo. A esperança era uma vida melhor. Décadas se passaram e até hoje há pessoas que ao passar por essas ruas juram escutar vozes e choros, ao olhar para a direção do som, encontram apenas um terreno baldio.

Baseado em fatos reais.

SR. CARLOS CORNWALL E A SRA. TERESINHA DE SOUZA



Foto: Andreza Tavares.

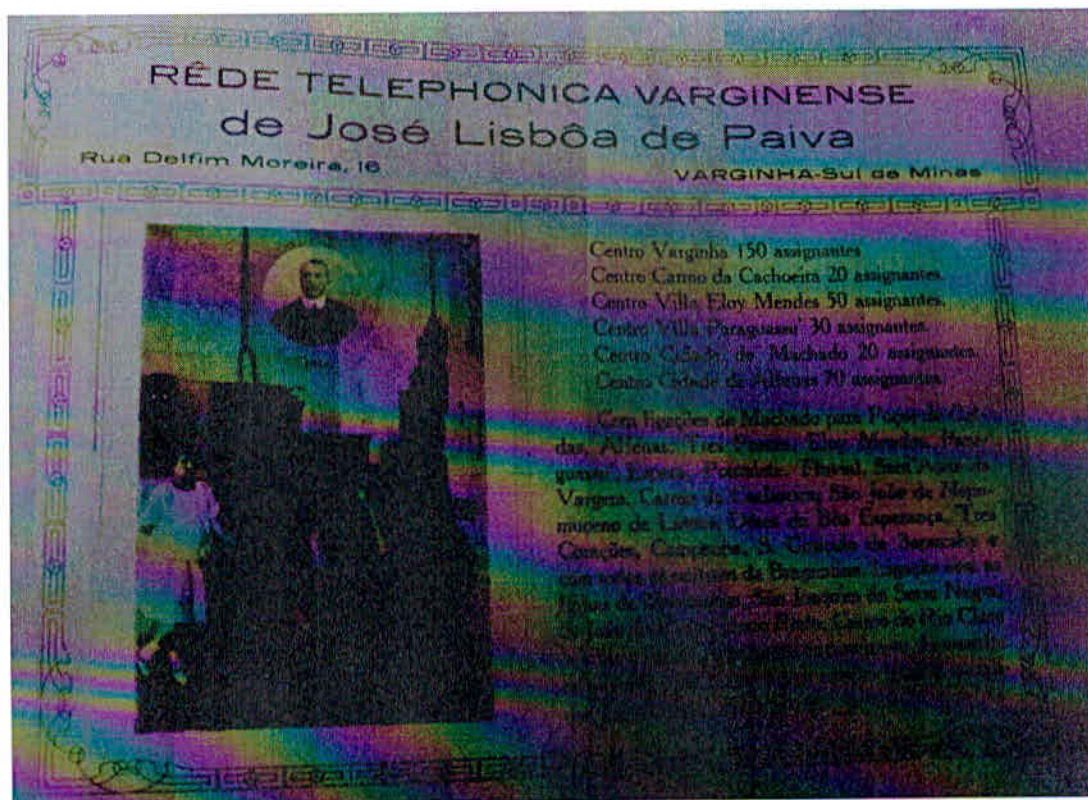
Carlos Cornwall, 53, formado em Ciências Contábeis e Direito, com especialização em Direito do Consumidor, Pós Graduado em Análise Contábeis de Custos Industriais e Custos de Serviços e MBA em Direito Civil e Direito em Processo Civil, integrante do Movimento Ferroviário, antes de tudo um “Ferroviarista”, como ele mesmo diz: — alguém que gosta de ferrovias e de conviver com pessoas que tem o mesmo pensamento.

Teresinha de Souza, 82, Professora aposentada é filha (João Felipe de Souza) e irmão (José Felipe de Souza) de ex-funcionários da Estação Ferroviária.

— *Como foi o início do século XX?*

Sr. Carlos:

— Historicamente falando, a cidade passou a ter novos serviços, o comércio cresceu, então por exemplo, em 1916, vemos publicidade de médico, de dentista, os Secos e Molhados, inclusive a propaganda deles é na Rua Coronel João Urbano, região próximo a ferrovia. Já tinha até telefone, naquela época tinha dois números em 1916 tinha 150 assinantes de telefone.



Propagandas de estabelecimentos comerciais de Varginha, 1916. Foto: Andreza Tavares.

Em pesquisas que eu fiz de material publicitário de Varginha e da própria região é que todas as publicidades, elas faziam questão de anotar “Rede Sul Mineira”, ou seja, que você podia transportar, exportar ou importar algum produto daquele comércio através da Rede Sul Mineira. — prevalecendo até a década de 60.

Propagandas de estabelecimentos comerciais de Varginha, 1916. Foto:

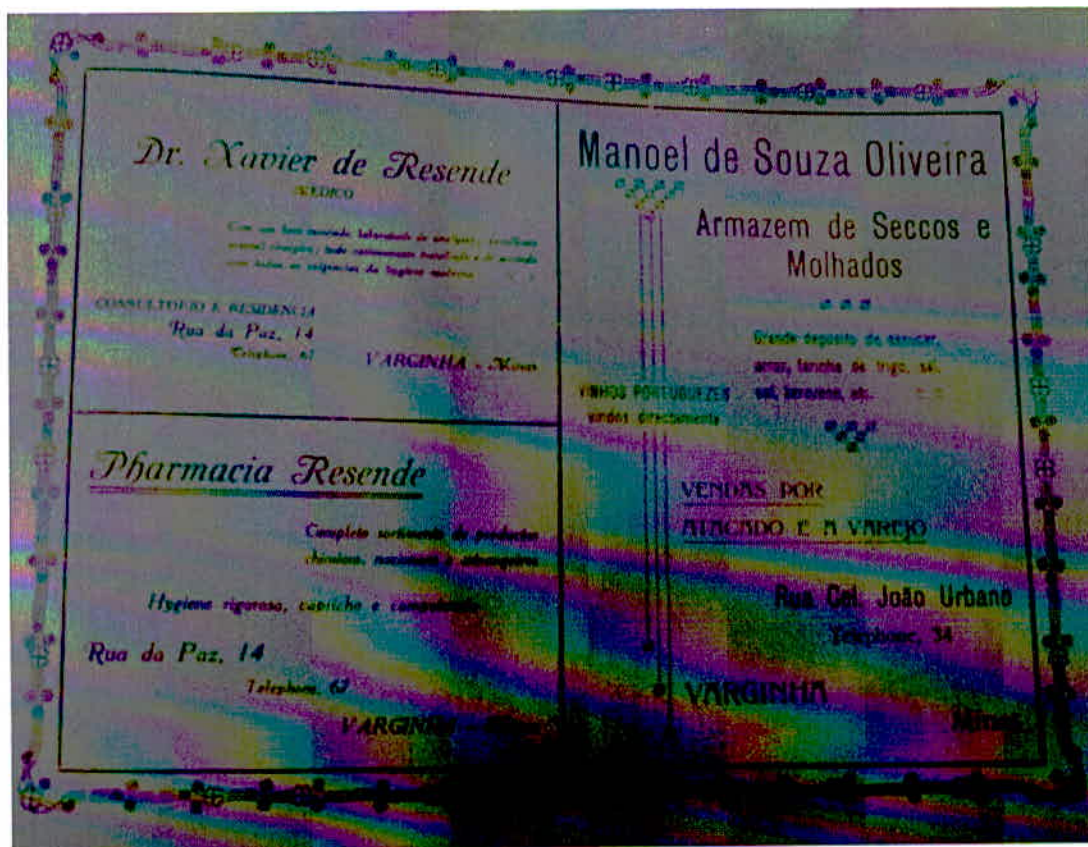


Foto: Andreza Tavares.



Foto: Andreza Tavares.

NAVARRA & IRMÃOS

RUA DOS COMMISSARIOS N. 7 TELEPHONE N. 28

Rede Sul Mineira - VARGINHA



Sr. Francisco Navarra, Gerente da Casa

ALAMBIQUE ESTUFA PRIVILEGIADO

É um aparelho que pode-se collocar em alambiques de qualquer systema, garantindo a sua vantagem de 50% pelo systema antigo.

FABRICAM: Alambiques de qualquer systema - Gazometros. Serpentinhas para agua quente. Banheiras. Caixas d'agua etc.

Encarregam-se de installações completas de aguas, luz e esgotos, em qualquer localidade, edificios publicos, casas particulares, etc., etc.

Execução rapida e perfeita.

STOCK PERMANENTE

Canos de ferro, chumbo e borracha. Vigas de ferro. Folhas de zinco lisas e onduladas. Chapas de ferro e cobre.

Parafusos, pregos, tintas, oleos, alvarades, cimento, vidros para vidraça e outros artigos.

Representantes da Grande Fabrica de Ladrilhos, Mosalcos e Telhas de cimento
de **Pantaleone Arcuri & Spinelli** Juiz de Fora

FERRAGENS, MACHINAS PARA INDUSTRIA E LAVOURA

Officinas mechanicas - Caldeireiros e Fusteiros

EM DEPOSITO: Banheiras esmalhadas, lavatorias, pias, mictorios e esgotos. Camas de ferro, enclôdes, cadeiras austriacas, ferramentas para funileiros e carpinteiros. Gazometros para acetyleneo, arandelas, latas, lampadas, bicos e accessorios para aquecimento

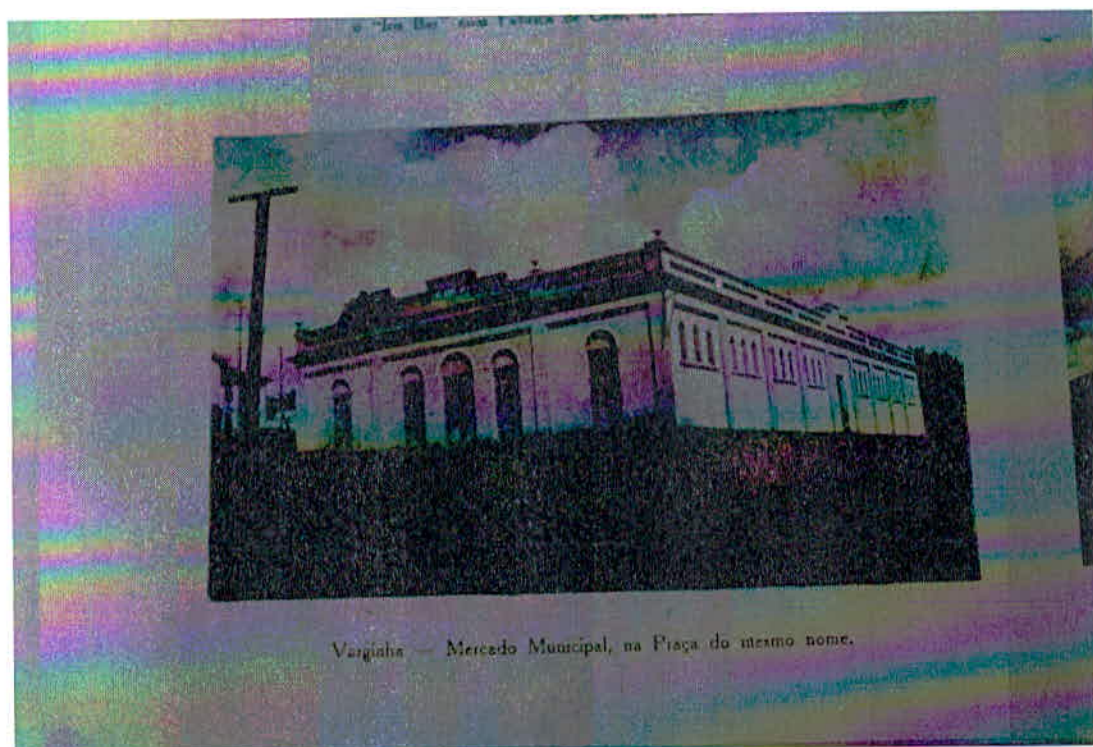


Foto: Andreza Tavares.

JOSE' FORTUNATO DE ALMEIDA

O MAIOR EMPORIO COMMERCIAL
EM VARGINHA

Grandes armazens e
depositos de arroz
farinha de trigo,
café, açúcar, etc.

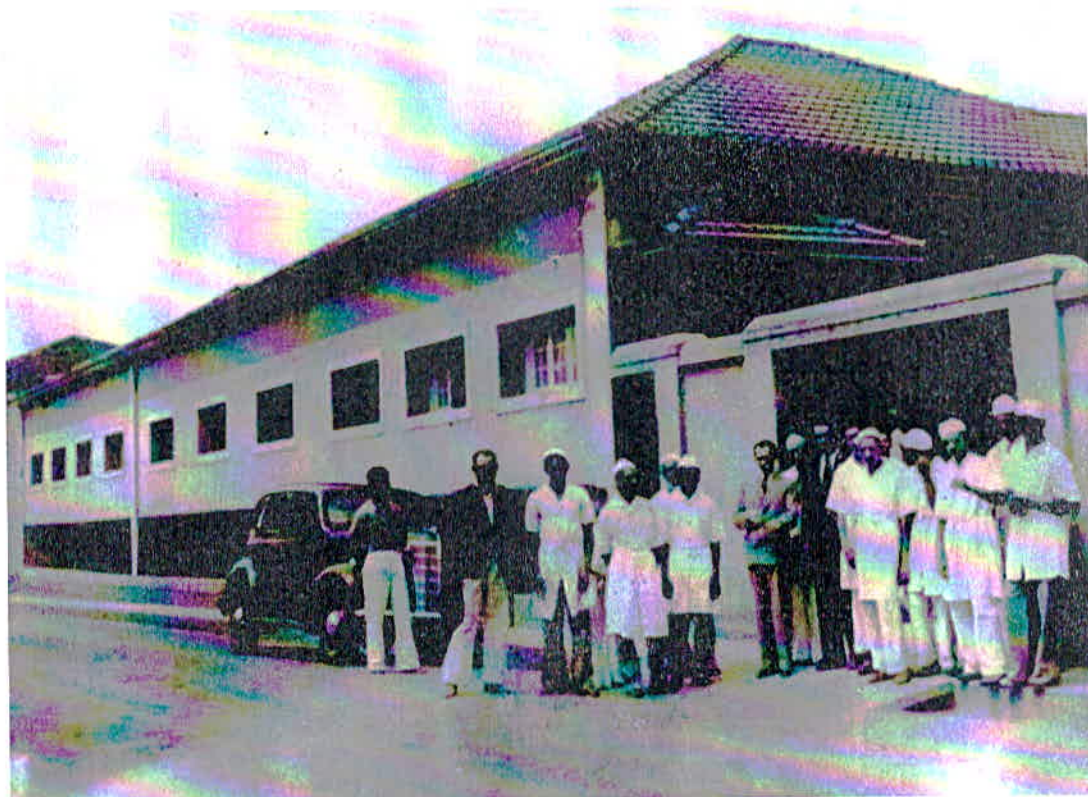
Compra
Escala geral
Serviço

Cervejas das melhores marcas, águas minerais

Rede Sul Mineira

VARGINHA
Praça do São Francisco

Foto: Andreza Tavares.



Salgado, Irmão & Cia, 1925. Foto: Acervo Pessoal.



Casa Navarra, 1950. Foto: Acervo Pessoal.

Na Rua Rio de Janeiro sempre existiu comércios de todos os tipos. Aos sábados, vinham dezenas de pessoas trazendo gente da roça para comprar nos comércios da rua, isso eu assisti, hoje eu nem vejo isso mais, vejo camelos, mais muito pouco. Nossa, o comércio era

intenso! Normalmente era no sábado. Naquele tempo não chamava de supermercado, era venda.

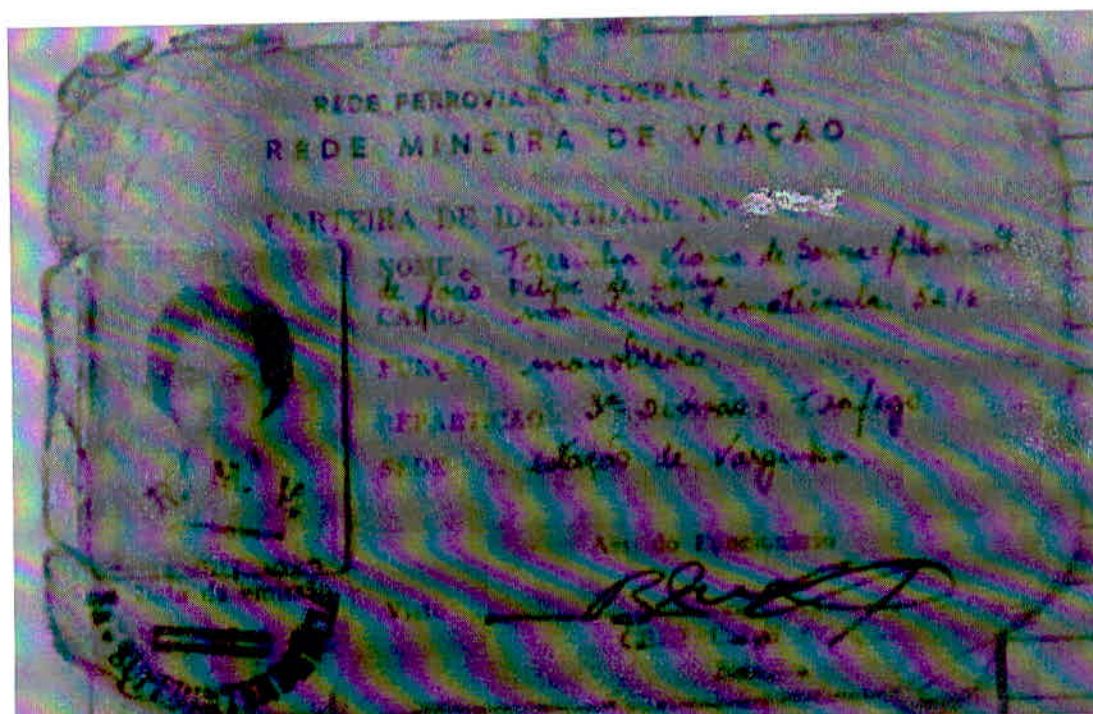
Sra. Teresinha:

— Hoje não é caminhão, é Kombi.

— Como era o transporte ferroviário?

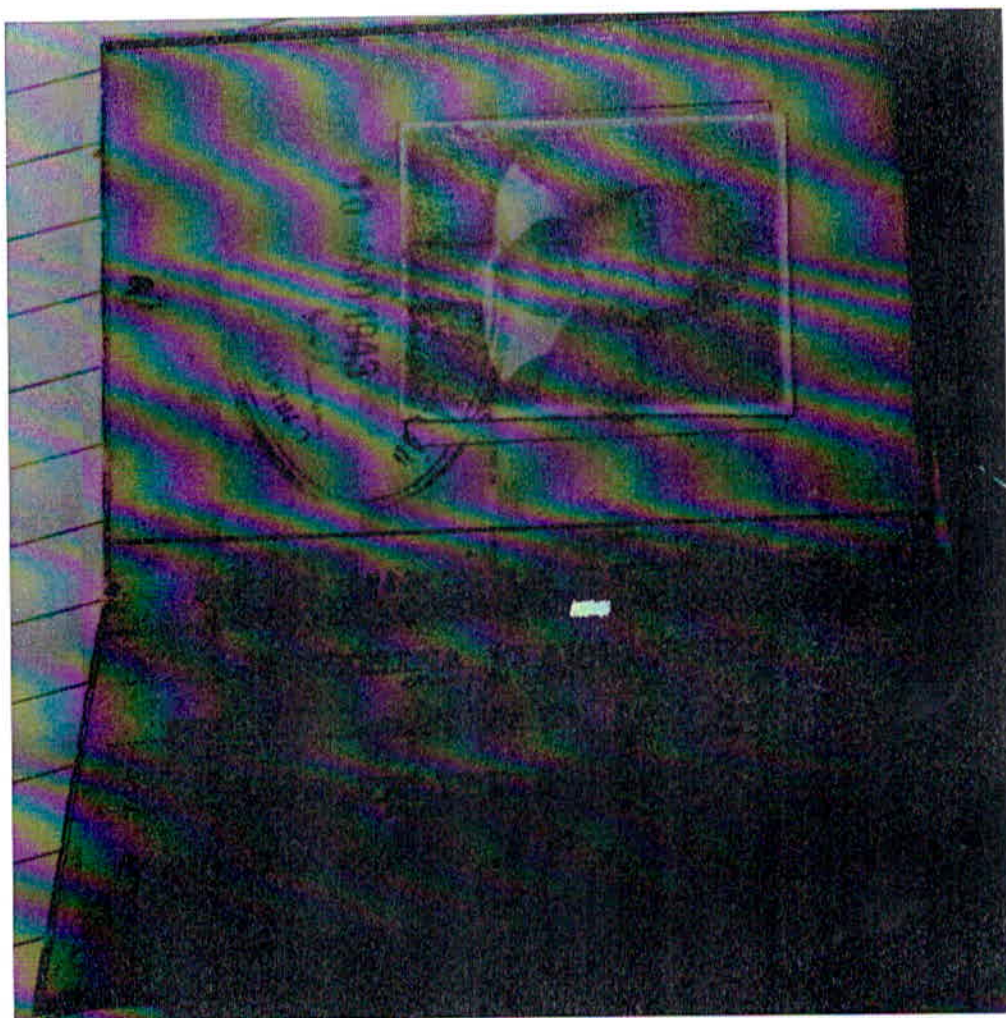
Sra. Teresinha:

— O trem era o transporte mais seguro da época. Pelo meu pai ser ferroviário, o passe era de graça na época de férias, qualquer lugar que fosse, tinha que tirar o passe com antecedência. O escritório era em Três Corações.



Carteira de Identificação como dependente do funcionário da Rede Ferroviária Federal.

Foto: Andreza Tavares



Carteira de Identificação como dependente do funcionário da Rede Ferroviária Federal.
Foto: Andreza Tavares

Sr. Carlos:

— Três Corações é um dos principais entroncamentos do Brasil, — *encontro de duas vias com mão dupla*. Tanto que quem for lá vai ver o triângulo, porque o trem ele tem que virar, diferente de Varginha que tinha um virador.

Sra. Terezinha:

— Inclusive lá ainda tem um trajeto de Três Corações para Lavras.

Sr. Carlos:

— A Terezinha me fez lembrar do “trem pagador”!

Sra. Terezinha:

— Ele vinha de Belo Horizonte, fazia o entroncamento lá em Três Corações, pra fazer o pagamento dos funcionários.

Sr. Carlos:

— O dinheiro vinha de trem! O pagamento era em dinheiro vivo. Por isso que a rua Rio de Janeiro também teve este crescimento, porque o trem chegava pela estação, então as pessoas vinham, recebiam, e desciam pra gastar nos mercados.

O pai da Teresinha foi inicialmente manobreiro de linha, trabalhava e morava em Juriti, onde tinha uma estação que o trem parava para abastecer, anos depois veio trabalhar em Varginha, permanecendo até se aposentar, a caixa de água que abastecia a cidade permanece, é mantida até os dias atuais.

No período de férias as escolas costumava levar os alunos para São Lourenço.

Sra. Teresinha:

— A gente ia de trem, a gente saía no expresso cinco horas da manhã e ficava lá, depois ele voltava, tinha um que passava mais cedo (o misto) e o expresso depois.

— *Qual era o perfil social da cidade nas décadas de 70 e 80?*

Sr. Carlos:

— Eu acho que hoje é pior, né. — fala em risos. — Antes não tinha tanto consumismo como se tem hoje, estou dizendo naquilo que eu vivi. Falar que não existia nenhuma diferença eu estaria mentindo, que isso sempre em qualquer lugar do mundo vai existir, mas eu acho que a cidade era mais amável, vamos assim dizer, as pessoas tinham uma convivência melhor. Eu estudei na Escola Brasil e no Colégio Industrial, na minha era a gente convivia com pessoas de todas as classes, não tinha assim, essa coisa que muita gente fala, pelo menos eu não percebia isso, todas as pessoas respeitavam, havia principalmente uma coisa, o respeito, na minha infância eu nunca vi desrespeito.

O país era conservador, e o interior sempre com aquela tradição, não tinha esse avanço, não sei se podemos chamar de avanço, né!? Havia talvez mais respeito entre as pessoas, eu acho que hoje vemos muitas coisas estranhas, não que a gente seja careta!

— *Qual foi o momento que a ferrovia ficou em segundo plano?*

Sr. Carlos:

A ferrovia começou a perder força nas décadas de 50 e 60, com o avanço das fábricas e montadoras, tanto de caminhão quanto carro de ônibus elas vindo pro Brasil com um discurso de modernidade, isso foi fazendo aos pouquinhos com que as pessoas se afastassem da ferrovia. Na década de 70, alguém falando de turismo escreveu:

— Pra chegar em São Lourenço você teria que ir de trem, mas não vai de trem porque o trem demora, o trem atrasa, prefira ir de ônibus.

Então já houve até propagandas, em outras propagandas, no sentido de denegrir a imagem das ferrovias, isso então, na década de sessenta, setenta, e posteriormente a própria

política econômica em nível nacional deixou muito a desejar, por falta de investimento ferroviário.

A política governamental deixou de investir em ferrovia, passou ao automobilismo, então isso cominou com a decadência das ferrovias nas décadas de 80 e 90. No governo do Fernando Henrique houve as privatizações das ferrovias brasileiras, ou seja, aquelas que estavam na mão do Governo Federal. De 1996 pra cá aqueles lugares que os empresários achavam que as ferrovias valiam a pena eles colocaram mais dinheiro. Mais um grande defeito que a privatização teve foi no contrato, eles só colocaram o transporte de carga, esqueceram do transporte de passageiro, então nesses últimos vinte anos de privatização, o transporte de passageiros foi praticamente esquecido, hoje ele se restringe aos transportes nas capitais, no interior praticamente não tem o transporte interurbano, entre cidades, só temos hoje o que vai de Belo Horizonte/MG para Vitória/ES, a chamada Ferrovia Vitória Minas e temos a que liga Belém/PA a São Luís do Maranhão/MA, mas que não é o ideal, que seria ferrovias ligando a cidades pequenas, como qualquer outro país no mundo.

O pensamento do Brasil foi no sentido de demonizar as ferrovias pra acabar, causou um mal-estar! Porque as pessoas deixaram de andar de trem por esta propaganda negativa, quando a mídia começa a falar mal de alguma coisa é muito difícil a gente reverter aquela situação, ainda mais hoje em tempos de informação instantânea. Nos casos na rodovia houve aquele trabalho maciço de mostrar que a ferrovia era algo ruim, mas nós tivemos bons exemplos de que em Campinas/SP foi fundada a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária a BPF, criada por um francês que morava na cidade, hoje administrada por voluntários, nós temos uma sucursal aqui em São Lourenço/MG, Passa Quatro e Rio Grande do Sul/SC.

— *Pelo seus estudos, qual será o futuro da estação?*

Sr. Carlos:

— O trem jamais vai acabar, porque os países de primeiro mundo utilizam, o Brasil por uma questão cultural que agora está sendo convertida através das novas gerações na busca principalmente de um transporte ecológico, um seguimento gerador de empregos e principalmente uma alternativa de mobilidade urbana, então eu acredito que os trens não vão acabar! Pode haver sim alguma mudança em termos de maneira de se fazer, por exemplo na logística, como a ferrovia Sorocabana, que ligava Santos e Jundiaí por dentro de São Paulo, o ramal de Santos que estava abandonado com os trilhos antigos da Sorocabana, eles transformaram isso em “VLT”, um Veículo Leve sobre Trilhos, o que liga hoje Santos a São Vicente, que futuramente vai ligar outras cidades da Baixada Santista, que é um transporte

hoje rápido, sobre trilhos, ecológico e de mobilidade urbana muito bem conceituado, uma vez que são confortáveis, com ar condicionado, com trajetos predefinidos, inclusive com GPS online, trazendo informações para as pessoas, a um custo benefício muito barato e que tá tendo uma boa receptividade nas duas cidades, entre Santos e São Vicente, e que passa praticamente em áreas, que estavam degradadas, que foram revitalizadas com o uso deste trem moderno, também passando junto de locais comerciais.

Eu acredito que é preciso debater, o que eu não acho correto é ter um autoritarismo e destruir aquilo sem debate. A cidade de Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, como que ela revitalizou o trem? Através de um chamamento pela Associação Comercial da Cidade, Associação Cultural de Produtores Rurais, Sindicato do Trabalhadores, eles revitalizaram e hoje é um sucesso mundial, o “Trem do Vinho” que liga Bento Gonçalves a Garibaldi, que constantemente faz parte de locações da novela, *pra* filme. Bom, eu acho que são casos de sucesso e nós precisamos nos inspirar, precisamos também deixar de pessimismo, por achar que o país está se passando por momentos de turbulência econômica, de turbulência política e que nós não temos a capacidade de ousar! Nós só vamos sair de crise política e de crise econômica, dando oportunidade, pra que os mais jovens possam trazer as suas ideias, possam reivindicar, novas concepções, enfim, contribuir para o progresso do país. Temos países que foram destruídos por guerras, que da miséria hoje são potências mundiais, mais investiram em que? Em educação. — Eu acredito que o Brasil “trem jeito”!

A estação transportou passageiros até 1976 (em 1978 foi desativada definitivamente). Mas antes deste período a cidade tinha várias linhas que ligavam: Varginha via Belo Horizonte via Três Corações e Varginha via Cruzeiro/SP, e daí vinham outros ramais, por exemplo, quando chegava em Cruzeiro, interior de São Paulo, as pessoas pegavam o trem na Central do Brasil, iam ou para o Rio de Janeiro ou pra São Paulo, e no caso no ramal que é o também passando por Três Corações, ambos, passavam pela cidade, ou seja, seguia em direção São Lourenço, Passa Quatro e Cruzeiro/SP e o outro também Varginha/Três Corações, aí já do lado esquerdo para identificar a região da ESA, passando em frente ao Foro da cidade, em sentido Carmo da Cachoeira, Ribeirão Vermelho, Lavras, Belo Horizonte, Divinópolis, e dali também, poderia fazer a baldeação e pegar outro trem para Vitória/ES.

Quando o trem chegava em Varginha, em frente à igreja do Marte São Sebastião, ali tinha um equipamento ferroviário que chamava “virador ou girador”, então ali a máquina fazia uma giro pra ela ficar no sentido contrário pra voltar pra Três Corações, ela ia até na estação e ao voltar já estava neste trajeto. Em décadas mais antigas havia vários horários de trem, de manhãzinha, da hora do almoço, o noturno, como hoje temos ônibus que sai em

vários horários, houve também trens que tinham vários horários. Mesmo antes de 1976, ainda na década de 60, a ferrovia de Varginha com o nome jurídico, ou melhor dizendo, nome fantasia, chamava “Ferrovia Muzambinho”, porque a companhia que instalou chamava-se Companhia Muzambinho, que ficava próximo ao Rio Muzambinho. De Varginha você poderia seguir tranquilamente pro estado de São Paulo, região norte e nordeste ou para região sul Cruzeiro, pro o Rio de Janeiro, Belo Horizonte e também pro ramal que sai de Angra dos Reis que é o que vai pro triangulo mineiro e pro estado de Goiás, então isso foi de uma suma importância neste sentido com os passageiros e as cargas.

De 1976 até por volta de 2008, continuou o transporte de carga, este transporte de carga trazia cimento e trigo. Em 2011, 2012 foram os últimos anos de transporte de cargo, só que a carga que vinha era carga de fertilizantes, inclusive o ramal dentro da empresa que importa tá normal, é moderno, são três dentro da empresa que fina na divisa do bairro Centenário, Resende (próximo a Avenida Celino Otoni), vinha da estrada de ferro centro oeste, este fertilizante era retirado do porto de Vitória/ES, ele só está em minha opinião interrompido, porque até onde nós temos conhecimento este transporte ainda continua vindo de trem, porém, até a cidade de Formiga/MG, e pra Varginha ele hoje vem de caminhões.



Rota para o Moinho Sul Mineiro, Varginha. Foto: Movimento Ferroviário.

— *Em Formiga/MG as ferrovias ainda estão preservadas?*

Sr. Carlos:

Estão preservadas! Inclusive, vamos assim dizer que não só a de Formiga/MG está preservada como a própria ferrovia até Varginha, passando ali por Lavras, Ribeirão Vermelho, Carmo da Cachoeira, Três Corações e Varginha. Esta ferrovia tá bem preservada porque a manutenção dela *tava* em boas condições e a última notícia que eu tive é que há um projeto ainda embrionário de se ter um trem regional de passageiros, em primeiro momento

deve ser de turismo, não ainda de mobilidade urbana, que é o que a gente queria, mas entre Lavras a Três Corações ou no primeiro momento Lavras a Carmo da Cachoeira, a última informação. Quando a gente começa a participar de um movimento de ferrovia o interessante é que uma pessoa vai falando pra outra e esse movimento vai aumentando e com esse aumento pessoas que você de repente não imaginava chega e fala assim: — Olha! Eu sou neto de ferroviário. — Ah! O meu pai trabalhou na estação tal... ou — Os meus avós andavam de trem!

A gente vê relatos fantásticos de pessoas que foram de Varginha pro Paraná por exemplo de trem fazendo baldeações. Eu conversei com um corretor de café que na década de 60, ele ainda criança, foi de Varginha a São Carlos, interior de São Paulo de trem, foi até Campinas e de lá fazia a baldeação, porque nem sempre você tinha a linha direto do lugar, tinha que parar e pegar outro trem, como muitas vezes hoje os ônibus urbanos que faz a troca, mas nós tivemos assim, muito progresso, muita movimentação e sem sombras de dúvidas, sem medo de errar o progresso de Varginha e de todas as cidades deu-se em função das ferrovias.

O interessante da gente apoiar quem busca a história é que as novas gerações vão poder saber de coisas que as gerações passadas fizeram, gerações mais recentes estudaram, que é o meu caso e gerações novas como os estudantes vão poder divulgar pra que no futuro tudo isso fique registrado e novas ideias, concepções de épocas sejam preservadas.

— *O que te motivou a estudar a história das ferrovias?*

Sr. Carlos:

— Com relação à ferrovia, eu fui nascido e criado ao lado da ferrovia, da casa da minha avó até a ferrovia dá cinco metros, eu sou uma pessoa apaixonada pela cidade por Minas Gerais e sempre gostei das músicas de Milton Nascimento, ele sempre cantou sobre trem, ele é maior autor e cantor de músicas ligadas a ferrovias, tanto que ele recentemente recebeu o prêmio de “Amigo da Ferrovia” do Movimento Ferroviário Fluminense que é do Rio de Janeiro, mas que futuramente nosso certificado também será concedido a ele e a várias pessoas que gostam de ferrovia. Eu sempre gostei de saber a origem das coisas da cidade e quando eu vou pra qualquer cidade pela primeira vez, procuro sempre conversar com os moradores, gosto de ir ao museu a biblioteca que fala daquela cidade, até pra gente poder entender como se deu a evolução, no sentido de ajudar a sociedade a se autoconhecer.

SR. SILVIO HELENO BRITO



Foto:

Andreza Tavares.

Sr. Silvio Heleno Brito, 60, morador de Varginha em 1970, comerciante da Rua Rio de Janeiro.

— *Quando você abriu seu estabelecimento comercial?*

Sr. Silvio:

— Em 1988, quando eu abri o bar a ferrovia não carregava mais passageiros somente carga, trazia trigo pro Moinho, os funcionários frequentavam meu bar. A maior parte do pessoal que trabalhava nesta época era de Três Corações, tinha uma cozinha da linha em um beco, com fogão de lenha entre a Rua Deputado Ribeiro de Rezende.

— *Nesta época, como era a Rua Rio de Janeiro?*

Sr. Silvio:

— Como é hoje, normal, porém com mais comércio, bem mais que hoje. A maior parte dos meus clientes moravam na roça, eles vinham de caminhão, tinha dia que chegavam três, quatro, até cinco caminhões, até o ano de 1995. Já o comércio diminuiu de 2000 *pra cá*. O povo da roça que compravam aqui na rua vieram *pra* cidade e aí foi dividindo, cada família foi *pra* um bairro, inclusive até hoje o pouco povo que ainda existe na zona rural ainda frequenta a Rua Rio de Janeiro.

Os estabelecimentos mais antigos que ainda existe é a Padaria Alemã, a Fábrica de Manteiga e o Maioline Supermercados o antigo “Secos e Molhados”, que era uma venda.

Antigo caminho dos trilhos, após a saída do trem da Estação



Rua nas proximidades da Estação Ferroviária. Foto: Andreza Tavares, 2017.



Trilhos de ferro após a Estação Ferroviária. Foto: Andreza Tavares, 2017.



Situação atual dos trilhos. Foto Andreza Tavares.

“História de Pescador”

A Ferrovia Muzambinho era cortada pelo Rio Muzambinho que saía de Varginha com destino a Juréia, dentro dos vagões era possível avistar pescadores ao redor do rio Muzambinho. Em uma manhã um passageiro contemplando a paisagem avistou um vulto passando pela janela do vagão, esticou suas mãos pegando no ar um peixe ainda vivo, sem pensar duas vezes guardou o peixe em uma sacola levando-o para sua esposa que o preparou e o serviu em um saboroso jantar.

Baseado em fatos reais.

MARCAS DO PASSADO

Em 12 de julho de 1995, sete vagões com 618 toneladas de carga se desgatarem no Pátio da Estação Alfandegária de Varginha, descendo a linha férrea em alta velocidade, passando pela Rua Rio de Janeiro, Estação Ferroviária, chegando próximo a Delegacia de Polícia e do antigo Posto Quatro, atingindo um primeiro veículo que foi jogado para dentro do posto, em seguida alguns vagões saíram dos trilhos entrando dentro das casas e atingindo outros veículos. O acidente deixou doze feridos, duas em estado grave, danificou dez casas e três veículos. Um dia após o acidente o Jornal Folha de São Paulo relatou a notícia:

São Paulo, quinta-feira, 13 de julho de 1995 **FOLHA DE S. PAULO** **cotidiano**

[Texto Anterior](#) | [Próximo Texto](#) | [Índice](#)

Vagões de carga desgovernados ferem 12 em MG

DA AGÊNCIA FOLHA, EM BELO HORIZONTE

em Belo Horizonte

Magno Tarcísio Ramos Braga, 10, teve a perna amputada e outras 11 pessoas ficaram feridas -2 em estado grave- após um acidente de trem em Varginha (290 km ao sul de Belo Horizonte, MG).

O acidente aconteceu quando sete vagões ferroviários, carregados com 618 toneladas de carga, se desgatarem, ontem pela manhã, no pátio da Estação Alfandegária do Interior.

Os vagões, cada um com 88 toneladas de carga, desceram a linha férrea em alta velocidade. Um deles percorreu dois quilômetros sobre os trilhos.

Outros dois descarrilaram a cerca de 500 metros da estação, atingindo casas, veículos e pessoas que estavam no local. Os vagões danificaram 10 casas -2 completamente destruídas- e 3 veículos.

Segundo a PM, os vagões se desgatarem quando começavam a ser descarregados para inspeção da alfândega. A carga era de cerveja importada da Dinamarca.

A Superintendência da Rede Ferroviária Federal em Belo Horizonte não informou a causa do acidente. Uma comissão foi enviada ontem a Varginha para examinar os vagões que, segundo a empresa, estavam com o freio acionado.

TOMBAMENTO, ABANDONO E REFORMA

Em 1996, a Estação Ferroviária já estava tombada há mais de vinte anos, seu prédio estava abandonado com a fiação comprometida e a estrutura arquitetônica prejudicada, sem manutenção e limpeza, em seu interior não existia mais móveis.



Foto: Associação Cultural de Varginha.

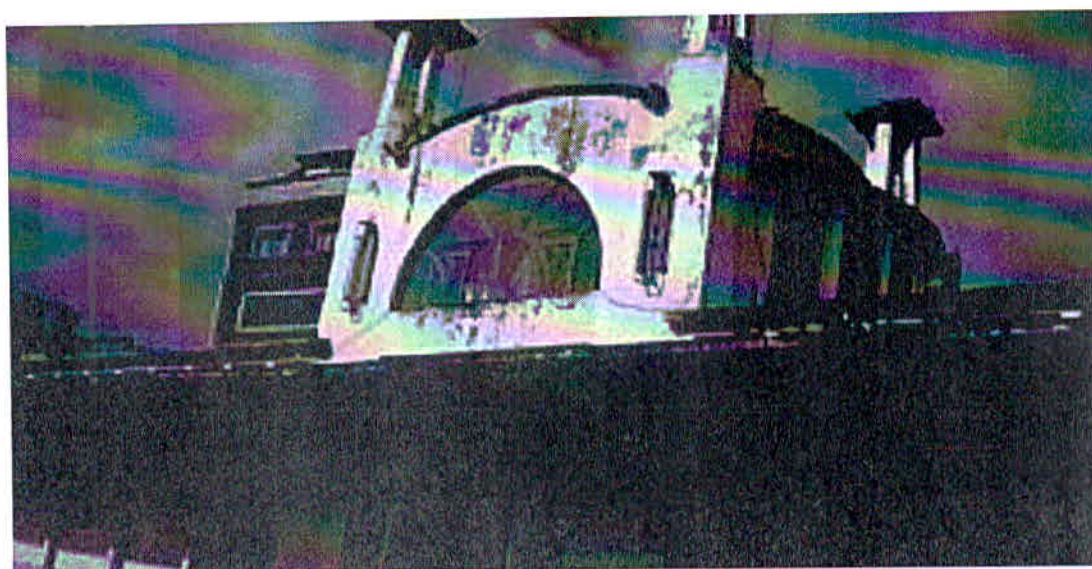


Foto: Acervo pessoal.

Em novembro de 2002, o prédio foi comprado pela prefeitura da cidade, sendo reformado no ano de 2010, deixando o espaço disponível para ocupações públicas como a Biblioteca Municipal e atualmente, a sede da Associação Cultural de Varginha.



Foto: Prefeitura de Varginha (Memórias de Varginha).



Foto: Andreza Tavares, 2017.



Estação Ferroviária, atualmente sede da Associação Cultural de Varginha. Foto: Andreza Tavares.

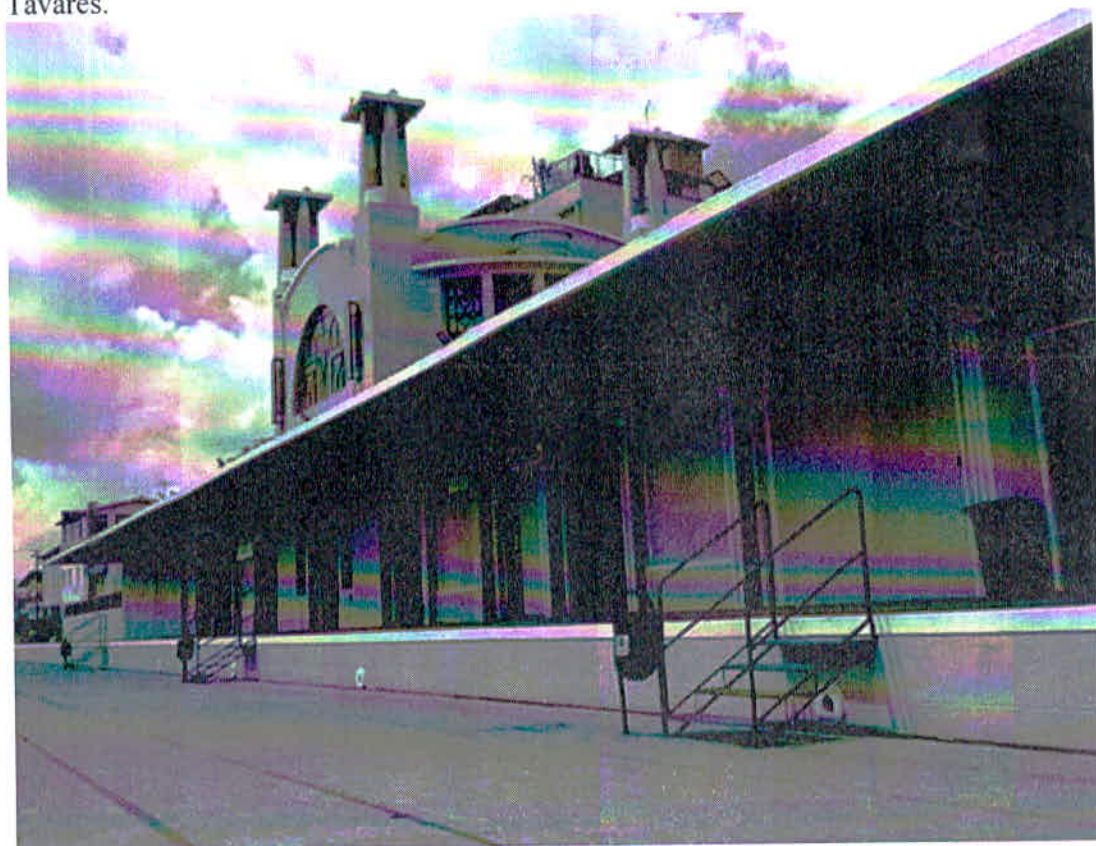


Foto: Asscom.

A antiga estação também é utilizada para eventos, exposições, apresentações artísticas e musicais, atrações que ocorrem no saguão de entrada e na plataforma.

Um desses projetos é a Quinta da Boa Música e a Estação do Samba, aberto ao público com edições semanais com apoio da Associação Cultural e algumas lojas da cidade.



Foto: Prefeitura de Varginha.



Foto: Fundação Cultural de Varginha.

RUA RIO DE JANEIRO ATUALMENTE

A Rua Rio de Janeiro nos dias atuais ainda é composta por comércios e casas, sendo bastante movimentada, ela é ponto de acesso para diversos bairros. Nela é possível encontrar descendentes dos primeiros moradores do final do século XIX.



Rua Rio de Janeiro, 2017. Foto: Andreza Tavares.



Rua Rio de Janeiro, 2017. Foto: Andreza Tavares.

Quem reescreve a história deve visar o interesse coletivo, é se afastar de suas convicções, crenças e preconceitos, emprestando seu corpo para o mundo e absorvendo tudo que ele tem para nos oferecer. A diversidade é livre, solta e criativa, nos faz viajar na infinidade de opções de acordo com as raízes de cada lugar, nos dando a oportunidade de entender que não existe somente uma verdade e sim várias.

Esta história foi contada por pessoas que acompanharam as mudanças da cidade de Varginha e as vivenciaram de diversas formas. É possível sentir a ligação de uma história a outra, porém elas nunca serão iguais.

A riqueza está nos detalhes de cada relato, cada lembrança buscada no fundo da memória e gentilmente compartilhada para diversos públicos.

Agradeço a oportunidade de conhecer cada personagem, juntos eles que me provaram através de ações que *Varginha ainda tem um povo bom de índole mansa e espírito hospitaleiro!*