

AURELIANO MOURÃO¹

José Antônio de Ávila Sacramento

Foi num feriado de *Corpus Christi* que se deu o veredito: amanhã partiremos para uma visita a Aureliano Mourão! A decisão foi prolatada por este articulista, Willer Benedito de Souza, João Bosco de Castro Teixeira e Oyama de Alencar Ramalho, na mesa quatro do Penna's Bar, no Bairro Bonfim. Nada mais a fazer senão providenciar as matulas, as mangueiras de pau-mulato, carnes variadas, águas ardentes e não ardentes, a churrasqueira portátil gengiskan e outros apetrechos indispensáveis. Na manhã seguinte, 04 de junho de 2010, nós e os bricabraques estávamos bem acomodados no interior do confortável jipe Suzuki preto, de Castro Teixeira. Aboletados no jipe, ganhamos o leito da BR 265.

Depois de uma breve parada para degustar pães-de-queijo com café, no distrito de São Sebastião da Vitória, prosseguimos até o trevo da antiga vila são-joanense de Nossa Senhora de Nazaré, quando passamos pelas “curvas retas” ou “retas curvas” daquela estrada. Tentarei explicar o que são as tais curvas-retas ou retas curvas: João Bosco anunciou, para nosso descrédito inicial e talvez para desespero tumular de Euclides, o pai da geometria, que naquela estrada existia uma excentricidade, ou seja, curvas retas ou retas curvas. Pudemos observar que a informação dele não era mera lorota ou ilusão de ótica: as curvas retas estão lá, no leito da estrada, umas mais suaves e uma outra bem mais acentuada. A esta o piloto tangenciou da maneira mais reta que lhe foi possível.



Passando por Nazareno, terra do “Dito Santeiro”, tomamos a MG 332, sentido Ibituruna (Serra ou Nuvem Negra, na língua tupi) e Bom Sucesso. Em Ibituruna, tivemos a grata oportunidade de ver a sua Estação, inaugurada em 1887 que, depois de subutilizada por algum tempo, encontrava-se totalmente restaurada para servir como Estação de Incentivo e Apoio ao Turismo do município. A preservação daquele imóvel (foto), deveria servir de exemplo para também cuidarmos de outras estações do tipo e que estão se perdendo a cada dia que se passa. Junto com elas, lamentavelmente um pouco da memória ferroviária brasileira também se esvai.

Alguns quilômetros antes de chegar a Bonsucesso, quebramos à esquerda, seguindo por uma bucólica estrada de terra, margeada por resquícios luxuriantes da Mata Atlântica, belos morros e ricas pastagens repletas de gado, até chegar ao nosso destino: uma construção ferroviária que de tão camuflada entre o relevo e a

¹ Versão reduzida deste artigo foi publicada no **Jornal de Minas** – São João del-Rei/MG, Ano X, Edição nº 127 - de 11 a 17/06/2010.

vegetação, “a gente só vê a hora que chega”: Aureliano Mourão ou A. Mourão, como era mais usual. Trata-se de uma abandonada estação da antiga Rede Mineira de Viação, situada no Município de Bom Sucesso - MG. Lá se dava o entroncamento das linhas do trem de ferro que seguia para Divinópolis e para Lavras. O nome da estação é uma homenagem a Aureliano Martins de Carvalho Mourão, organizador e primeiro presidente da EFOM, deputado provincial nascido a 25-07-1846, filho das segundas núpcias do comendador João Antônio da Silva Mourão com Ana Teresa de Jesus. Aureliano Mourão era pai do ministro João Martins de Carvalho Mourão, que empresta o nome ao Fórum de São João del-Rei, cidade onde existe uma rua popularmente conhecida como “Beco do H”, que reverencia-lhe o nome.

Em Aureliano Mourão existia uma antiga estação da Oeste de Minas, de 1887, que deu lugar à construção atual, um prédio de forma triangular **(foto)**, assim construído em 1940 para facilitar as baldeações. Os trens que chegavam de São João del-Rei entravam pela direita do prédio e, dali, seguiam para Divinópolis. Os que vinham desta cidade, seguiam para Lavras, e os que vinham de Lavras seguiam para São João del-Rei. O horário era fixado para que todos chegassem à mesma hora. Assim, o movimento na estação era impressionante. A circulação dos trens aconteceu até junho de 1983. Os trilhos foram criminosamente arrancados em 1984.



Foi numa casa da ferrovia **(foto)**, ao lado daquela estação, que há pouco mais de 80 anos veio à luz o “Pingo”, nosso amigo, menos conhecido por Willer Benedito de Souza **(na foto ao lado)**; portanto, aquela viagem, principalmente para ele, representou um feliz rosário de reminiscências.

De início, instalamo-nos provisoriamente num decadente patamar, para depois, graças ao reconhecimento do terreno pelo explorador Oyama Ramalho, transferirmo-nos para um formidável banco de areia, denominado Prainha, onde confluem as águas do Rio Pirapetinga com as do Rio das Mortes, a poucos metros de um ferrugento pontilhão ferroviário abandonado.

Naquele local **(foto)** nos instalamos sob as boas-vindas de um bando de micos-estrela que pululavam nas árvores. Vale lembrar que Pirapetinga, o nome do rio, na língua tupi, quer dizer “salto do peixe branco”, talvez designando a espécie Piabanha (ou Pirapitinga), da família dos caracídeos, peixe que possui vistosas escamas prateadas. Não tardou muito, ouvimos, vindos de longe, os cantos longos, vigorosos e poéticos de algumas seriemas.



Em certo momento, por entre o vão do pontilhão sobre o Rio Pirapetinga, avistamos uma composição ferroviária. Não se tratava, como pensávamos a princípio, de um “trem-fantasma”: é que no ano de 1965 foi inaugurada uma nova ferrovia, com bitola de 1m, fazendo a ligação para trens cargueiros, entre Lavras (subúrbio de Engenheiro Bhering) e a cidade de Divinópolis. O que avistamos foi um trem que passa perto de Aureliano Mourão e que carrega, principalmente, matérias primas para a fábrica de cimento da Camargo Corrêa, em Ijaci-MG; a fábrica, uma grande construção que sobressai-se no horizonte, já havíamos avistado lá do alto, bem antes de a estrada descer para Aureliano Mourão.

Depois de boas prosas, nos fartamos (à base de filé-mignon, principalmente, para falso repúdio provocativo de um dos nossos companheiros); alimentamos a matéria e também o espírito, com divagações várias. Um nativo, de nome Camilo, calafetava seu barco com betume na Prainha e assegurou-nos que o Caboclo d’Água ainda costuma rondar por aquelas paragens: “eu mesmo ainda não vi, mas o povo conta muitos casos dele. Certa ocasião eu estava pescando e uma coisa muito estranha cortou a linha do meu anzol, de um tal jeito que eu nunca tinha visto antes. Arrepiei. Saí correndo, só podia ser ele!”. Mais tarde resolvemos seguir a estradinha além de Aureliano Mourão, sobre o leito da antiga ferrovia, até chegar na “Ponte do Inferno”, sobre o Rio das Mortes, pois segundo o “Pingo”, ir até A. Mourão sem ver a tal ponte equivaler-se-ia “ir até Roma e não ver o Papa”! Assim, sempre margeando o rio que naquele trecho se apresenta com vários trechos encachoeirados e corredeiras de grande beleza, atingimos o sítio aonde uma ponte metálica cruza uma espécie de inferno da “Divina Comédia”, transmudado em águas (**foto abaixo**).



Embora este articulista tenha pesquisado, não foi possível saber ao certo a origem da denominação da “Ponte do Inferno”. Procurei saber o motivo da denominação infernal, em vão. Já em São João del-Rei, procurei indagar sobre o assunto. Várias foram as justificativas, nenhuma delas oficiais. O ex-ferroviário Benito Mussolini Grassi de Lelis alegou-me que já ouvira falar que a denominação teve sua origem nas levas de

pescadores que amaldiçoavam aquele trecho do rio, pois perdiam vários anzóis nas proximidades da ponte; desta forma, quando convidados para pescar naquelas paragens, justificavam as suas negativas dizendo: “não, aquela ponte lá é um inferno!” (será que era o Caboclo d’Água que arrebatava os anzóis?). Benito disse-me também que, certa ocasião, quando uma máquina, ao aventurar-se a passar sobre o deslizamento de uma barreira nas proximidades da ponte, certamente bateu em uma pedra e caiu dentro do rio; para tirar a Maria Fumaça lá de dentro, os cabos de aço arrebatavam continuamente, o que fazia a equipe de resgate se queixar: “mas

que inferno!”. Bruno do Nascimento Campos, estudioso da história das nossas ferrovias, aventura-se a dizer que “o nome ‘Ponte do Inferno’ pode ser devido à conjunção do barulho, causado pela passagem das águas nas pedras no funil formado exatamente embaixo da ponte, pela altura da ponte e pelas pedras que existem embaixo da ponte e no seu entorno”.

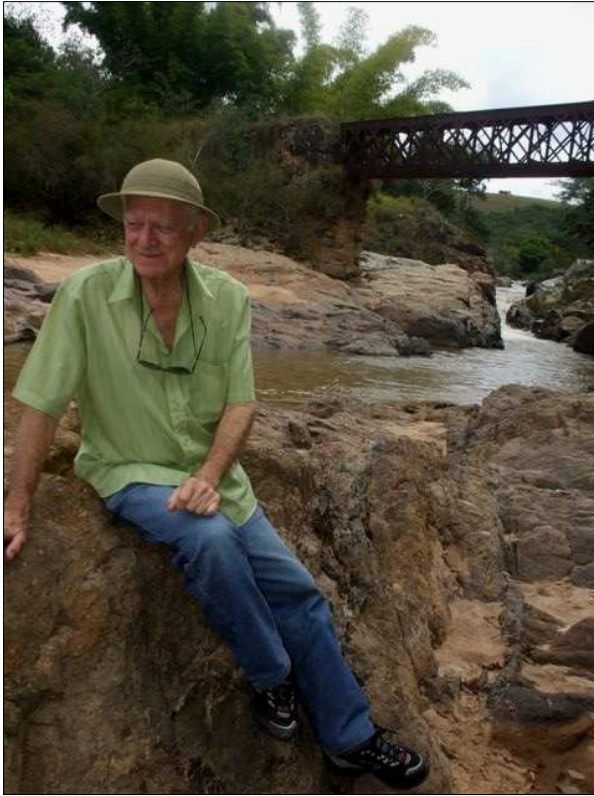
Eu, menino criado na roça, ousou perguntar: será que o nome da ponte teria a sua origem no “inferno do moinho d’água”? Esta modalidade de inferno é um buraco, fica num piso semi-enterrado, aonde a força da água faz girar as pás da roda motriz e o eixo do rodízio, que por sua vez faz girar a pedra-mó que tritura os grãos. O “inferno” dos moinhos de moer fubá, na roça, é um espetáculo medonho de profusão das águas; é também revestido de pedras, barulhento e de forte correnteza, assim como se apresenta a versão das águas que correm no afunilado do rio, sob aquela ponte ibiturunense.

De volta a São João del-Rei, fiquei pensando: a Ponte do Inferno, com seus stigmas, enigmas e casos fantasiosos, pode ser uma metáfora. Ela pode nos aproximar de uma das partes da trilogia da alegoria dramática de Gil Vicente, no seu “Auto da Barca do Inferno”, onde barqueiros do inferno e do céu esperam à margem de um rio os condenados e os premiados. No nosso caso, creio que quase ninguém merecerá ser transportado ao paraíso; assim, o barqueiro transportará apenas condenados ao inferno, pois que assistimos inertes ao aniquilamento da EFOM. Portanto, creio que somos corresponsáveis e/ou herdeiros de um dos maiores crimes coletivos perpetrados contra o patrimônio ferroviário brasileiro. Será que a sátira de Gil Vicente nos servirá de modelo para tocar nas feridas sociais de outros tempos, lembrando-nos um mundo ferroviário infelizmente perdido? Este exame faz com que eu me reporte pela segunda vez a Dante, aquele que prenunciou que os lugares mais quentes do inferno estão reservados para aqueles que em tempos de crise permanecem indiferentes ou “pensam com as pernas”.

Será que ficamos indiferentes ou fugimos das responsabilidades por ocasião da criminosa destruição das linhas da EFOM? Será que estamos agindo assim, atualmente? Será que estamos repetindo o erro em relação ao descuido com o acervo que sobrou da Oeste de Minas e que ainda teima sobreviver entre São João del-Rei e Tiradentes?



José Antônio de Ávila Sacramento, Oyama de Alencar Ramalho, João Bosco de Castro Teixeira e Willer Benedito de Souza (Pingo) – Prainha, Aureliano Mourão, Município de Bom Sucesso-MG, em 04 de junho de 2010 (foto de Camilo, aquele que nos falou sobre o Caboclo d’Água).



Willer Benedito de Souza (Pingo) – Prainha - Aureliano Mourão, em 04 de junho de 2010. Ao fundo, o pontilhão abandonado sobre o Rio Pirapetinga (Foto de José Antônio de Ávila Sacramento).

João Bosco de Castro Teixeira, Willer Benedito de Souza e Oyama de Alencar Ramalho – Proximidades da Ponte do Inferno – Ibituruna-MG (foto de José Antônio de Ávila Sacramento, em 04.06.2010)

