



## **IMAGENS DO TREM EM GUIMARÃES ROSA**

**LAVRAS - MG**

**2020**

**VINÍCIUS FERREIRA BATISTA**

**IMAGENS DO TREM EM GUIMARÃES ROSA**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado na Universidade Federal  
de Lavras - UFLA como requisito  
básico para a conclusão do Curso de  
Letras.

Prof. Dr. Rodrigo Garcia Barbosa  
Orientador

**LAVRAS/MG**

**2020**

**VINÍCIUS FERREIRA BATISTA**

**IMAGENS DO TREM EM GUIMARÃES ROSA  
TRAIN IMAGES IN GUIMARÃES ROSA LITERATURE**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado na Universidade Federal  
de Lavras - UFLA como requisito  
básico para a conclusão do Curso de  
Letras.

APROVADO em \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_  
Dra.Roberta Guimarães Franco Faria de Assis DEL - UFLA  
Dr.Angelo Adriano Faria de Assis DHI – UFV

Prof. Dr. Rodrigo Garcia Barbosa  
Orientador

**LAVRAS – MG**

**2020**

## RESUMO

O presente trabalho trata-se de uma análise da presença do trem de ferro na literatura, a partir de dois poemas e um conto de João Guimarães Rosa, respectivamente intitulados “Reportagem”, “Desterro” e “Sorôco, sua mãe, sua filha”; os poemas fazem parte do livro *Magma* e o conto do livro *Primeiras Estórias*. A análise foi pautada nos estudos de Aleida Assmann reunidos no livro *Espaços da recordação, formas e transformações da memória cultural* e outros referenciais bibliográficos. Foi analisada a relação e as contribuições da literatura para a preservação da memória coletiva dos locais e lugares por onde o trem de ferro passou.

**Palavras-chave:** Trem. Memória. Espaços da recordação.

## ABSTRACT

The present work is an analysis of the presence of the train in the literature, based on two poems and a short story by João Guimarães Rosa, respectively entitled “Reportagem”, “Desterro” and “Sorôco, sua mãe, sua filha”; the poems are part of the book “*Magma*” and the short story of the book “*Primeiras Estórias*”. The analysis was based on Aleida Assmann's studies gathered in the book “*Espaços da recordação, formas e transformações da memória cultural*” and other bibliographic references. The relationship and the contributions of literature to the preservation of the collective memory of the places and places where the train passed was analyzed.

**Keywords:** Train. Memory. Remembrance spaces.

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	6
2. O TREM DE FERRO E SUA RELAÇÃO COM A SOCIEDADE BRASILEIRA.....	7
2.1 O TREM DE FERRO EM MINAS GERAIS .....	10
3. O TREM DE FERRO NA LITERATURA.....	12
3.1 ALGUMAS MENÇÕES AO TREM DE FERRO NA LITERATURA BRASILEIRA..	14
3.2 AS METÁFORAS DO TREM E SUA RELAÇÃO SOCIAL COM AS COMUNIDADES.....	18
4. GUIMARÃES ROSA E O TREM DE FERRO.....	20
4.1 ANÁLISE DO POEMA “REPORTAGEM”.....	21
4.2 ANÁLISE DO CONTO SORÔCO, SUA MÃE, SUA FILHA.....	24
4.3 ANÁLISE DO POEMA DESTERRO.....	32
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	35
REFERÊNCIAS.....	37

## 1. INTRODUÇÃO

A sociedade brasileira e o trem de ferro possuem uma intrínseca ligação, seja pelo aspecto do transporte ferroviário ou pelo aspecto cultural. O trem no Brasil, no final do século XIX e em grande parte do século XX, esteve ligado aos ideais de progresso e modernidade. Por ser um meio de transporte em larga escala e pelo fato de o nosso país ter um território de extensão continental, o trem era visto como o meio de transporte mais adequado para o abastecimento das localidades, assim como para o escoamento das produções agrícolas, minerais e de todas as riquezas da nossa nação; também para a locomoção dos passageiros e para a interligação dos diferentes centros urbanos. O trem se tornou o principal veículo.

Em Minas Gerais não foi diferente: no auge da ferrovia, nos séculos mencionados anteriormente, milhares de quilômetros de linhas férreas foram construídas no estado. Centenas de estações para o abastecimento e manutenção dos trens e da estrada de ferro também se multiplicaram em todas as regiões mineiras. A ferrovia e todo o contexto que ela engloba se tornaram parte da vida das pessoas no Brasil e em Minas.

Considerando a presença do trem de ferro na sociedade brasileira, constatamos que ele também está presente na literatura, como por exemplo, na obra de João Guimarães Rosa, um dos mais conhecidos escritores mineiros. Sendo assim, após leitura das obras de Rosa, selecionamos dois poemas do livro de poesias *Magma*, livro póstumo publicado em 1997, e um conto do livro *Primeiras Estórias*, publicado em 1962, para verificar nesses textos a preservação da memória coletiva e afetiva das pessoas em relação ao trem de ferro – a memória dos lugares (afetivos) e dos locais (físicos) onde o trem de ferro esteve presente – tomando como referência o trabalho de Aleida Assmann sobre a memória e a recordação. Analisaremos ainda o simbolismo de uma viagem de trem associada à vida dos passageiros e a relação histórico-cultural das viagens de trem em Minas Gerais, expressadas por meio da literatura de Guimarães Rosa.

## 2. O TREM DE FERRO E SUA RELAÇÃO COM A SOCIEDADE BRASILEIRA

O trem de ferro, assim como todo o contexto ferroviário do qual ele faz parte (as estações, os profissionais ferroviários, as linhas, os trilhos e as locomotivas) são elementos de intensa presença no contexto histórico e social do Brasil, sobretudo no final do século XIX e em toda extensão do século XX. Além de ter sido, por um longo período, o principal meio de transporte em larga escala, tanto de passageiros quanto de cargas, o trem de ferro marcou o processo da busca, talvez não alcançada até os dias de hoje, de integração entre as cidades brasileiras. A Ferrovia foi o grande símbolo do progresso em todas as regiões do país e proporcionou que os mais longínquos lugares estivessem diretamente ligados aos grandes Centros Urbanos (LIMA, 1934).

Pablo Luís de Oliveira Lima (2003), refletindo sobre o quanto o trem de ferro foi visto como um elemento que trouxe o progresso e sobre os registros escritos dessas impressões, vai nos falar sobre as narrativas histórico-culturais que registram as principais mudanças que a chegada da ferrovia trouxe para a sociedade:

A difusão do transporte ferroviário pelo mundo motivou a imaginação – e ação – de sujeitos que elaboraram narrativas em defesa do desenvolvimento sócio-econômico brasileiro. Nestes textos de memória, a ferrovia seria o instrumento capaz de possibilitar o rompimento com a situação de atraso cultural através da transformação do país em nação civilizada. Viajantes estrangeiros, homens públicos e empreendedores capitalistas deixaram suas impressões sobre o lugar que este novo meio de transporte poderia vir a ter no processo de desenvolvimento sócio-econômico e progresso cultural por eles almejado para o Brasil. A análise de suas obras de memória, considerando o contexto histórico em que foram confeccionadas, revela argumentos em favor da modernização do país que vão desde propostas de políticas de expansão do controle efetivo do Estado pelo território até a defesa da necessidade de mudanças nos hábitos das populações sertanejas. Estas obras contribuíram para a formação de uma necessidade cultural pela modernização capitalista, através da industrialização de um país predominantemente agrário, em que a ferrovia seria um instrumento extremamente útil. (LIMA, 2003, p. 26)

Esse contexto ferroviário, o trem, fez parte da vida das pequenas e das grandes cidades, cortou fazendas, fez com que se construíssem pontes, moveu serras ou as rompeu por meio de túneis, deslocou lugarejos, fez com que bairros se

tornassem cidades e fez surgir vários outros bairros e cidades originadas das vilas ferroviárias.

Os cenários político e econômico das localidades aonde a ferrovia chegou se transformaram. O contexto cultural desses lugares também ganhou outras perspectivas. Pessoas de outras regiões do país ou de outros estados se mudaram para essas localidades, para a construção das linhas. O comércio teve de ser ampliado. As prestações de serviços e a infraestrutura também tiveram de se adequar.

A influência do ideal de modernização do sertão sobre sociedades tradicionais, no caso específico das ferrovias, ultrapassou o universo econômico, político e social, alcançando o âmbito da transformação cultural. A ferrovia promoveu uma ressignificação das terras brasileiras. O sertão se transformou em palco da civilização. Estações inauguraram povoados e lhes deram nomes. (LIMA, 2003, p.22)

As notícias chegavam trazidas pelo trem, as cartas, as visitas, os alimentos, a cultura, a música, as novidades. A chegada da Ferrovia ao Brasil foi um marco, pois tudo que antes era comunicado lentamente ganhou velocidade e agilidade.

Trabalhar em uma estrada de ferro era sinal de prestígio e respeito. Os funcionários da ferrovia e suas famílias tinham destaque e admiração na sociedade.

Nas comunidades cortadas pelas estradas de ferro, novas oportunidades de trabalho surgiam. Os serviços ferroviários requeriam a presença de novos profissionais como, por exemplo, os vendedores de lenha para abastecer as máquinas, os operários da ferrovia, os vendedores de doces, guloseimas e outros gêneros alimentícios nas estações, os mercadores de gado, os transportadores dos gêneros da fazenda até a estação e diversos outros serviços que eram prestados no entorno da ferrovia.

Durante o reinado do segundo imperador do Brasil, Dom Pedro II, as primeiras ferrovias começaram a ser construídas e rapidamente se espalharam por todo o território brasileiro. Com a Revolução Industrial na Europa, as locomotivas a vapor passaram a simbolizar o progresso e logo foram trazidas para tracionarem trens no Brasil (LIMA, 1934).

Do norte ao sul do país, estradas de ferro eram construídas para escoamento das produções agrícolas e minerais exploradas no Brasil. Também o transporte de passageiros se tornou uma das principais funções dos trens.



Tendo em vista que os primeiros automóveis surgiram no mundo no final do século XIX e só foram chegar ao Brasil nas décadas de 1910 a 1920 (ALVES, 2003), a ferrovia, bem anterior aos carros, substituiu o transporte que outrora era feito por tração animal. Em comparação com os carros de boi, carroças e com o transporte por lombo de mulas, o trem foi capaz de revolucionar a forma como tudo se movia pelo território brasileiro.

Como elemento tão marcante na vida social, O *trem de ferro* não passou despercebido pelos escritores e artistas brasileiros, sua presença nas obras literárias é constante e vastamente explorada nas mais diversas nuances.

Siqueira e Delag (2010, p. 98) nos trazem que, “uma viagem ferroviária envolve inúmeras dimensões, além daquelas eminentemente técnicas; não somos capazes de saber o que se passa no imaginário dos viajantes.” Os autores acrescentam ainda que:

Uma vez que se está a bordo de uma composição ferroviária que liga dois ou mais pontos, temos sujeitos sociais interagindo e que tecem relações sociais as mais diferentes a esse meio de transporte tais como seu tamanho, sua velocidade, seus distintos espaços interiores, seus constrangimentos, suas fronteiras, etc. (SIQUEIRA; DELAG, 2010, p. 99)

E concluem esclarecendo “que a composição ferroviária é condição fundamental do processo de interação social, acionando inúmeras estruturas fundamentais ao processo de construção da realidade social” (*Ibidem*, p.100).

Aleida Assmann (2011, p. 193), citando Goethe, nos diz que “Literatura é o fragmento dos fragmentos; do que aconteceu e foi dito escreveu-se o mínimo, e restou o mínimo do que se escreveu.” O trem de ferro e a ferrovia eram temas sempre presentes nos antigos jornais diários das cidades. Os avanços das ferrovias, os horários das viagens, anúncios de cargas, poemas ou crônicas e outras formas de produção literária que pudessem aludir ao trem, eram registrados e difundidos.

Retornando às colocações de Lima (2003), o autor cita um trecho da obra *Memórias Póstumas de Brás Cubas*, de Machado de Assis em que ocorre um monólogo ironizando um personagem que era um visionário que via na ferrovia um símbolo de progresso:

Um ano antes da inauguração da EFOM, o gênio da literatura brasileira, Machado de Assis, publicou as *Memórias Póstumas de Brás*

*Cubas*. Nesta obra, Assis ironizou um personagem provavelmente comum na época, um visionário do desenvolvimento da viação férrea. Em um breve comentário, lembrança de seu leito de morte, Cubas resumiu o caráter de um homem que foi a única companhia em seus últimos dias: “O estranho levantou-se e saiu. Era um sujeito que me visitava todos os dias para falar do câmbio, da colonização e da necessidade de desenvolver a viação férrea; nada mais interessante para um moribundo. Saiu[...]” (LIMA, 2003, p.168)

Portanto, diante desse exemplo citado e de tantos outros que podemos encontrar na literatura brasileira, assim como em toda a historiografia nacional, percebemos o quanto as ferrovias e o trem de ferro se consolidaram como um relevante símbolo cultural e social das comunidades onde esteve ou ainda está presente.

## 2.1 O TREM DE FERRO EM MINAS GERAIS

Em Minas Gerais o trem de ferro se tornou um dos maiores símbolos do estado. Tanto que se incorporou até mesmo no vocabulário dos mineiros. A palavra “*trem*”, desde os primeiros tempos da ferrovia em Minas, é utilizada para definir todo tipo de objeto que o mineiro não está disposto a nomear imediatamente e, portanto, busca simplificar (RAMOS, 2010). Outra palavra do dialeto mineiro que teve sua origem relacionada aos trens de ferro é a interjeição “uai”, que, de acordo com uma das hipóteses, se originou da repetição das falas dos Britânicos e Ingleses que se mudaram para Minas Gerais para a exploração de Minérios e para a construção das ferrovias no estado, quando diziam as expressões “wy”, “weel”, “what” (BATISTA, 2013, p. 21).

Mas para além da língua e das palavras, o trem de ferro em Minas se expandiu por toda extensão territorial do estado. As duas principais ferrovias mineiras que foram construídas e se expandiram no fim do século XIX e início do século XX foram a Rede Sul Mineira e a Estrada de Ferro Oeste de Minas. Posteriormente essas companhias ferroviárias se incorporaram com outras companhias menores e se consolidaram no setor.

A Rede Sul Mineira, que depois se tornou Rede Mineira de Viação, partindo da região da Serra da Mantiqueira, nas divisas com os estados de São Paulo e Rio de Janeiro; se espalhou por todo o sul do estado e Zona da Mata mineira. Com uma frota de mais de 50 locomotivas a vapor, espalhadas pelas dezenas de cidades por

onde os trilhos passavam, a RSM se desintegrou ao ser incorporada à Rede Ferroviária Federal no ano de 1957 (COIMBRA, 2009). Para recordação dos tempos áureos dessa ferrovia, nos dias atuais, ainda é possível fazer uma viagem no Trem das Águas e no Trem da Serra, dois atrativos turísticos entre as cidades mineiras de Soledade de Minas, São Lourenço e Passa Quatro.

Em 1932, na histórica Revolução Constitucionalista, conflito entre paulistas e mineiros, os trens da RSM, assim como a estrada de ferro que ligava os estados de São Paulo e Minas Gerais, no trecho entre Passa Quatro (MG) e Cruzeiro (SP), foram militarmente ocupados. Os trens deixaram de transportar passageiros e durante três meses foram utilizados para o transporte militar. As estações foram utilizadas como quartéis e as oficinas ferroviárias de Cruzeiro passaram a ser utilizadas na manutenção dos armamentos. Os militares assumiram a diretoria da ferrovia e na batalha final descarrilaram uma locomotiva no lado paulista do túnel, encurralando os soldados inimigos (COIMBRA, 2009). Em 13 de setembro daquele mesmo ano a ferrovia foi devolvida aos civis, findada a revolução.

Outro fato importante de se mencionar na relação social, histórica e cultural do trem de ferro com Minas Gerais, e que é pouco conhecido, trata-se da Estrada de Ferro Bahia Minas, ferrovia que garantiu um pedaço de mar para Minas. A Estrada de Ferro Central do Brasil era a grande companhia ferroviária que cortava Minas e que alcançou a região central e o norte do estado, estendendo um ramal até a praia de Caravelas, na divisa dos atuais estados da Bahia e Espírito Santo, na localidade denominada Ponta de Areia. Inaugurada em 1881 e desativada em 1966, a Ferrovia Bahia Minas escoava os produtos mineiros e transportava os passageiros até o porto de Caravelas, Espírito Santo, e entre as cidades que eram interligadas pelo ramal. Graças a esse ramal ferroviário, o estado de Minas Gerais, oficialmente, de acordo com a lei, é proprietário de uma faixa litorânea de 142 quilômetros, doados pelo imperador Dom Pedro II como faixa de domínio ferroviário. Em 1970, o repórter Fernando Brant da revista *O Cruzeiro* realizou uma expedição pelo trecho por onde passava essa ferrovia e publicou uma série de reportagens, entrevistando moradores das cidades que eram cortadas pelos trilhos e ex-funcionários da *Bahia Minas* (BRANT, 1970).<sup>1</sup> O repórter também compôs uma música homenageando a ferrovia Bahia Minas e que foi gravada por Milton Nascimento (BEZERRA, 2013).

---

<sup>1</sup> Revista *O Cruzeiro*, edição da década de 1970, assinada pelo então repórter Fernando Brant.

Sobre a intensa ligação cultural da ferrovia Bahia Minas com os mineiros, Helena Campos, reproduz, citando Freitas (1953), o depoimento de um morador de Corinto, Minas Gerais, uma das cidades cortadas por aquela ferrovia:

Afora o trabalho, a vida em Corinto é a da pasmaceira. Cinema não há e, para distração, o remédio é ir-se à tardinha à gare. A chegada dos trens à estação é espetáculo de maior realce cotidiano e o que empresta mais vida à localidade. Ali se disputam emissários dos três Hotéis, as preferências dos viajantes de desembarcar; ali se ajustam as contas de todos os agravos; ali se exibem os D. Juans e os valentes. Não é demais, portanto, que a Polícia se desdobre em reprimir os excessos e se empenhe no afã louvável de evitá-los... (FREITAS *apud* CAMPOS 2007, p. 21).

Outras Estradas de Ferro foram instaladas no estado, além dessas que foram mencionadas anteriormente, destacando-se a Estrada de Ferro Goyaz, que ligava Minas ao estado de Goiás, a Estrada de Ferro Paracatu, que interligava as cidades do norte de Minas e o vale do Jequitinhonha, a Ferrovia Leopoldina, entre Minas e o Rio de Janeiro; e a mais antiga de todas, e que ainda está em atividade com suas características originais, trilhos, prédios e material rodante, apesar de ter se reduzido a um pequeno trecho de 15 quilômetros entre Tiradentes e São João Del Rei: a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Na EFOM, um trem turístico arrastado pelas *Marias Fumaças* roda semanalmente, atraindo turistas de todas as partes do mundo. Mais recentemente, temos ainda a Ferrovia do Aço e a Estrada de Ferro Vitória Minas, com o trem de passageiros diário que liga Vitória, Espírito Santo, a Belo Horizonte, Minas Gerais.

### 3. O TREM DE FERRO NA LITERATURA

Como elemento tão marcante na vida social, o trem de ferro não passou despercebido pelos escritores brasileiros. Sua presença nas obras literárias é constante. Neste capítulo e nos capítulos seguintes buscaremos compreender como se deram as relações culturais e sociais, as recordações e a memória do trem de ferro na literatura brasileira, mineira e, especificamente, na literatura de João Guimarães Rosa.

Os textos literários possuem uma complexa relação com o ambiente social, seja em relação ao meio social em que foram escritos ou ao meio social ao qual

pertence seu leitor. A sociologia, a psicologia e outras ciências sociais não são capazes de compreender, sozinhas, essa complexidade, sobre a qual Antonio Candido, em *Literatura e Sociedade*, afirma:

Do século passado aos nossos dias, este gênero de estudos tem permanecido insatisfatório, ou ao menos incompleto, devido à falta de um sistema coerente de referência, isto é, um conjunto de formulações e conceitos que permitam limitar objetivamente o campo de análise e escapar, tanto quanto possível, ao arbítrio dos pontos de vista. Não espanta, pois, que a aplicação das ciências sociais ao estudo da arte tenha tido conseqüências frequentemente duvidosas, propiciando relações difíceis no terreno do método. (CANDIDO, 2006, p.27)

O autor acrescenta ainda que:

Em relação a grande número de fatos dessa natureza, a análise sociológica é ineficaz, e só desorientaria a interpretação; quanto a outros, pode ser considerada útil; para um terceiro grupo, finalmente, é indispensável. Dele nos ocuparemos. Neste ponto, surge uma pergunta: qual a influência exercida pelo meio social sobre a obra de arte? Digamos que ela deve ser imediatamente completada por outra: qual a influência exercida pela obra de arte sobre o meio? Assim poderemos chegar mais perto de uma interpretação dialética, superando o caráter mecanicista das que geralmente predominam. Algumas das tendências mais vivas da estética moderna estão empenhadas em estudar como a obra de arte plasma o meio, cria o seu público e as suas vias de penetração, agindo em sentido inverso ao das influências externas. (CANDIDO, 2006, p.28)

Assim sendo, para conseguirmos realizar uma análise literária que refletirá sobre as relações sociais e histórico-culturais do trem de ferro com a literatura, sem que nos emaranhemos nas complexidades dessas relações, tomaremos como caminho metodológico o que o mesmo Candido (2006) sugere: propor uma interpretação dialética, superando uma visão mecanicista e exata, sempre pautados na reflexão de qual a influência exercida pelo meio social sobre a obra de arte e qual a influência exercida pela obra de arte sobre o meio. Para isso, consideraremos também as metáforas utilizadas na construção da memória e da recordação do trem de ferro e seu entorno, baseados nos escritos de Assmann (2011).

Iremos também pensar no produtor da obra de arte e sua relação com a sociedade e com a própria arte, em sua força de fala e sua influência no meio social em que sua obra é difundida. Candido (2006) destaca a importância de se considerar a dualidade entre a arte social e a arte para a sociedade. Em outras

palavras, o quanto a obra de arte é uma manifestação da sociedade, elaborada para refletir a vida dessa sociedade, ou é uma manifestação para a sociedade, estando, nesse caso, não necessariamente ligada às vivências daquela sociedade.

### 3.1 ALGUMAS MENÇÕES AO TREM DE FERRO NA LITERATURA BRASILEIRA

Na primeira metade do século XX, o trem de ferro, como anteriormente explanamos, era o principal meio de transporte. O trem também era parte da realidade de todas as comunidades por onde ele passava. Assim sendo, ele inspirou diversos textos, como crônicas, poemas, contos, novelas e romances.

Neste trabalho estamos nos debruçando em uma análise de obras posteriores ao Modernismo de 1922. No entanto, desde o movimento literário do romantismo encontramos referências ao trem de ferro, por exemplo, no poema “O Livro e a América”, de Castro Alves (1847-1871) em que o trem de ferro é citado em alusão à mudança dos tempos:

[...]  
 Vós, que o templo das idéias  
 Largo — abris às multidões,  
 P'ra o batismo luminoso  
 Das grandes revoluções,  
 Agora que o trem de ferro  
 Acorda o tigre no cerro  
 E espanta os caboclos nus,  
 Fazei desse "rei dos ventos"  
 — Ginete dos pensamentos,  
 — Arauto da grande luz!...  
 [...]  
 (ALVES, 1997, p. 7)

Outro autor do final do século XIX e início do XX que vai tratar do trem de ferro em sua obra – e também do bonde, que seria uma variação desse transporte – é Machado de Assis (1839-1908). Em *Memorial de Aires*, o último romance do escritor, narrando os fatos de uma segunda-feira, o personagem narrador descreve a satisfação do personagem Campos em viajar de trem de ferro:

[...] Campos achava grande prazer na viagem que íamos fazendo em trem de ferro. Eu confessava-lhe que tivera maior gosto quando ali ia em caleças tiradas a burros, umas atrás das outras, não pelo veículo em si, mas porque ia vendo, ao longe, cá embaixo, aparecer a pouco e pouco o mar e a cidade com tantos aspectos pinturescos [*sic*]. O trem leva a gente de corrida, de afogadilho, desesperado, até à própria estação de Petrópolis. E mais lembrava as paradas, aqui para beber

café, ali para beber água na fonte célebre, e finalmente a vista do alto da serra, onde os elegantes de Petrópolis aguardavam a gente e a acompanhavam nos seus carros e cavalos até à cidade; alguns dos passageiros de baixo passavam ali mesmo para os carros onde as famílias esperavam por eles. Campos continuou a dizer todo o bem que achava no trem de ferro, como prazer e como vantagem. Só o tempo que a gente poupa! Eu, se retorquisse dizendo-lhe bem do tempo que se perde, iniciaria uma espécie de debate que faria a viagem ainda mais sufocada e curta. Preferi trocar de assunto e agarrei-me aos derradeiros minutos, falei do progresso, ele também, e chegamos satisfeitos à cidade da serra. (ASSIS, 1963, p.27)

Além desses autores e obras mencionados, há certamente diversas outras citações do trem de ferro em textos desses períodos, já que o trem era um elemento corriqueiro na sociedade.

Já o Modernismo de 1922 e o trem de ferro tiveram uma intrínseca ligação, seja pela cronologia, uma vez que o movimento surge na mesma época da expansão ferroviária no país, seja na proposta de inovação sociocultural do início do século XX.

Em *Pau-Brasil*, livro de poemas, publicado em 1925, Oswald de Andrade propõe uma releitura da construção da identidade brasileira, o trem surge como aquele que divide o Brasil entre o campo e a cidade.

### ***noturno***

Lá fora o luar continua  
E o trem divide o Brasil  
Como um meridiano  
(ANDRADE, 1971, p. 98)

Analisando o livro de Oswald, Ingrid da Silva Marinho e Telma Borges destacam que:

O bloco de poemas “São Martinho” inicia com a sutileza do luar, no poema “Noturno”: “Lá fora o luar continua” e, em seguida, mostra o Brasil dividido entre o campo e a cidade: “e o trem divide o Brasil”; o progresso do centro urbano de São Paulo, com um olhar atento à expansão do café. Os poemas desse bloco atentam, principalmente, para as mudanças ocorridas em decorrência do surgimento dos centros urbanos, das estradas de ferro, chamando atenção para o contexto histórico do século XIX, assim enfatizando o nascer de uma nova história: “uma estrada de ferro nascendo do solo”. (MARINHO; BORGES, 2015, p. 67)

Na mesma leitura, as autoras demonstram que, apesar de dividir, o trem também faz com que o Brasil seja integrado, as realidades urbanas e rurais (ou do sertão) se unem por meio do trem de ferro: “Ainda nesse bloco, dois tons se misturam. O luar e o trem.” (*Ibidem*, p. 67). Na mesma obra, de acordo com as autoras, Oswald de Andrade apresenta o trem de ferro como aquele que vai levar o leitor a conhecer o interior de Minas, no bloco de poemas intitulado “Roteiro das Minas” há um convite para uma viagem de trem a São João Del Rei, visando conhecer as riquezas culturais e históricas daquela região.

Outro poeta modernista que vai dedicar um olhar especial para o trem de ferro é Manuel Bandeira. No livro *Estrela da Manhã* publicado em 1936, Bandeira escreveu o poema “Trem de Ferro”, cuja cadência dos versos traz ao leitor a sensação de uma viagem de trem:

Café com pão  
 Café com pão  
 Café com pão  
 Virge Maria que foi isto maquinista?

Agora sim  
 Café com pão  
 Agora sim  
 Voa, fumaça  
 Corre, cerca  
 Ai seu foguista  
 Bota fogo  
 Na fomalha  
 Que eu preciso  
 Muita força  
 Muita força  
 Muita força  
 [...]
 Vou depressa  
 Vou correndo  
 Vou na toda  
 Que só levo  
 Pouca gente  
 Pouca gente  
 Pouca gente...  
 (BANDEIRA, 2008, p. 86-87)

Bandeira desenvolveu a organização semântica do poema utilizando fonemas que se aproximam do som das locomotivas, trilhos e outros elementos da ferrovia. Esse poema se tornou um dos mais difundidos e conhecidos textos da literatura



brasileira sobre o assunto, sendo adaptado para peças de teatro e versões em livros didáticos infantis.

Em 1984, o também modernista Carlos Drummond de Andrade escreveu o poema “O maior trem do mundo”, que foi publicado no jornal *Correio Itabirano*<sup>2</sup>. Nesse poema, o poeta denuncia a devastação de Minas Gerais com a exploração mineral. Na primeira estrofe são elencados os países para onde a terra de Drummond é levada pelo trem, chamado por ele de “o maior trem do mundo”, os lugares para onde o minério brasileiro é exportado. Na estrofe seguinte, o poeta descreve a composição, puxada “por cinco locomotivas a óleo diesel, / engatadas geminadas desembestadas” (ANDRADE, 1984), arrastando 163 vagões de minério e destruição: “Transporta a coisa mínima do mundo, / meu coração itabirano” (*Ibidem*). Ao final do poema, o poeta desabafa sua angústia por saber que um dia esse trem não voltará, pois não haverá mais o que ser levado.

Retomando os pressupostos de Antonio Candido, anteriormente mencionados, vemos nessa crítica social de Drummond, feita através da poesia, a inserção de sua experiência pessoal no poema, fazendo a alusão ao trem e a Minas como sendo sua própria vida.

Assim também fez Adélia Prado, poetisa contemporânea mineira, nascida em Divinópolis, e que era filha de um ferroviário da Rede Mineira de Viação, que promoveu esta integração entre o trem de ferro máquina e o trem de ferro sentimento:

“Um trem de ferro é uma coisa mecânica,  
mas atravessa a noite,  
a madrugada, o dia,  
atravessou minha vida,  
virou só sentimento.”  
(PRADO, 1991, p.48).

Ainda sobre esse poema e essa integração, Tavares acrescenta que:

São a leveza e a visibilidade da paisagem descrita que explicam a poesia e permitem traduzi-la em puro sentimento. Segundo Calvino, “a leveza está associada à precisão e à determinação, nunca ao que é vago ou aleatório” (CALVINO, 1994, p. 28), trata-se do que ele chama

---

<sup>2</sup>ANDRADE, Carlos Drummond de. O maior trem do mundo. *Correio Itabirano*, 1984.edição especial de “O Cometa Itabirano” (n.69, em agosto de 1984)

de “rarefeita consistência”. Em nosso caso, aparece primeiro o “trem-de-ferro”, a “coisa mecânica” que, maquinando suas engrenagens, dá início à viagem. É como se ouvíssemos o som crescente e “rarefeito” do trem assim que ele inicia, lentamente, seu percurso. Desse verso em diante, o poema adquire maior velocidade ou “consistência”, expressas na enumeração temporal que nos permite visualizar o trem percorrendo “a noite, a madrugada, o dia”. Entra aí o valor da visibilidade que, ainda segundo Calvino, “é a parte visual da fantasia que precede ou acompanha a imaginação verbal”. (TAVARES, 2010, p. 101)

No item a seguir, veremos as relações entre essas imagens literárias do trem e a memória e as recordações, nas realidades sociais das comunidades, naquilo que ficou marcado na memória das pessoas.

### 3.2 AS METÁFORAS DO TREM E SUA RELAÇÃO SOCIAL COM AS COMUNIDADES

Adélia, Drummond, Bandeira, Oswald, Machado e Castro Alves, cada um a sua maneira, transformaram o trem em imagem para dizerem das coisas que marcaram seu tempo e suas vidas. O trem se transfixou no viver desses escritores, se tornando matéria prima para suas obras de artes, seus textos literários.

Assim sendo, compreendemos que os registros escritos das recordações e das memórias, por meio das imagens do poema ou do texto literário são uma forma de eternizar, para a posteridade, para os leitores que terão contato com aquele texto escrito, os sentimentos marcantes que aquelas vivências tiveram na vida do escritor.

Aleida Assmann (2011) nos ajuda a concluir que:

Memória e recordação, no entanto, são fenômenos que por princípio carregam em si uma dimensão temporal; praticamente não se pode concebê-los sem essa dimensão do tempo. É difícil expressar a indisponibilidade temporária das lembranças e sua posterioridade constitutiva em metáforas puramente espaciais. Ao contrário, elas sugerem presença e acessibilidade duráveis, algo justamente problemático no que diz respeito às lembranças. (ASSMANN, 2011, p.166)

A autora complementa ainda, refletindo sobre a diversidade de imagens que marcam a nossa recordação e a nossa memória, que a junção de diferentes lembranças e recordações, após um processo seletivo mental realizado pelos

indivíduos, resulta nas memórias construídas e, por vezes, nas metáforas que resultam dessa construção:

Os exemplos de metáforas para a memória a seguir não pretendem constituir um levantamento exaustivo, quanto ao aspecto sistemático ou tipológico. A partir dos campos imagéticos espacialmente orientados, conforme propostos por Weinrich, cabe apenas demonstrar algo da surpreendente produtividade imagética da memória, bem como exemplificar possibilidades e fronteiras dessas imagens. Pois a complexidade do fenômeno não se reflete em imagens individuais, mas apenas nas sobreposições, nos deslocamentos e nas diferenças das muitas imagens, cada uma delas insuficiente em si mesma. (ASSMANN, 2011, p.163)

Percebemos que os conceitos que buscam elucidar o processo de registro das memórias e a ligação dessas memórias, recordações e metáforas com os fatos ou objetos ainda são bastante insuficientes para dar conta da compreensão total desse processo. No entanto, esses conceitos são fundamentais para conseguirmos analisar os poemas e textos literários, especialmente aqueles aos quais se propõe este trabalho.

Por fim, algumas últimas considerações de Assmann a esse respeito – de acordo com a autora: “Assim, a poesia é como um golpe com a pá, um golpe de pá em busca de achados no solo, que no final se revelam como plantas” (idem, p.178) e diz ainda que:

A experiência vivida, cuja existência se chama memória, é como uma pintura, porque o movimento em curso deixa para trás quase uma impressão da percepção da imagem, como se fosse selado com um anel. Por isso a memória não se responsabiliza por aqueles que, por sentimento ou idade, são forçados [sic] em entusiasmo, como se o movimento e o selo fossem comprimidos em água corrente. Certa vez não acontece a impressão por causa da desintegração, como em casas antigas, ou pela fragilidade do material usado. (ASSMANN, 2011, p.164)

Alfredo Bosi, citado por Paulo Salles Oliveira, nos dirá, em relação à importância do resgate das memórias coletivas da sociedade, que a memória é construída perpassando múltiplos caminhos e se constrói dentro da liberdade dos indivíduos frente aos quadros sociais que a situam e a delimitam; mediada pelas interferências sociais pelas quais passa ao longo do tempo. Ainda de acordo com o autor: “eis aí a razão pela qual o psicólogo William Stern pontua que a ‘a lembrança

é a história da pessoa e seu mundo, enquanto vivenciada” (BOSI *apud* OLIVEIRA, 2013, p.93).

#### 4. GUIMARÃES ROSA E O TREM DE FERRO

O trem de Ferro é um elemento de expressiva presença na obra e na vida de João Guimarães Rosa. De acordo com Athayde Sandroni, o autor mineiro nasceu em Cordisburgo, cidade distante 150 quilômetros da capital Belo Horizonte, a 27 de junho de 1908, e era o primeiro dos seis filhos de D. Francisca (Chiquitinha) Guimarães Rosa e de Florduardo Pinto Rosa, mais conhecido por "seu Fulô", comerciante, juiz-de-paz, caçador de onças e contador de estórias. A casa onde Guimarães Rosa nasceu e viveu sua infância, até os nove anos de idade, era de frente para a estação ferroviária da cidade. Ali o menino Joãozinho, como era conhecido, convivia com o intenso movimento dos trens de passageiros e de carga que circulavam pela “Linha do Sertão”, um dos ramais da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Na principal obra de Rosa, *Grande Sertão Veredas*, o protagonista Riobaldo, descrevendo como conheceu seu amigo Diadorim, tentando arrefecer suas memórias diz que: “Melhor, para a idéia se bem abrir, é viajando em trem-de-ferro. Pudesse, vivia para cima e para baixo, dentro dele.” (ROSA, 1972a, p. 19). Já em “O burrinho pedrês”, conto do livro *Sagarana*, o destino da vaquejada principal é a estação de trem do povoado: “Já se avistava, lá muito embaixo, o arraial: a igreja, boneca e branca, no tope do outeiro; as casas, da Rua de Baixo e da Rua de Cima; e a estação, com os trens parados, no meio da fumaça das locomotivas” (ROSA, 1972b, p.61). Não somente nessas obras, mas em diversos outros textos do autor, várias são as menções ao trem de ferro e à ferrovia.

Já o livro *Magma* é um livro póstumo: lançado em 1997 pela Editora Nova Fronteira, foi escrito por Guimarães Rosa em 1936 e enviado para concorrer em um concurso literário de poesia da Academia Brasileira de Letras, sendo escolhido como a obra vencedora, cuja premiação Guimarães Rosa recebeu em 1937. Nas seções seguintes será feita a análise de dois poemas desse livro, intitulados “Reportagem” e “Desterro”.

Também será analisado o Conto “Sorôco, sua mãe, sua filha”, que faz parte de outro livro de Rosa, *Primeiras Estórias*, lançado pela editora José Olympio em 1962. Guimarães Rosa foi médico no interior do Brasil, inclusive trabalhou em Barbacena, no 9º batalhão de Infantaria, entre 1932 e 1934, servindo como oficial médico<sup>3</sup>, e através desse conto permite a percepção da loucura e a relação da sociedade com esse tema. O autor é também capaz de, por meio da linguagem, fazer o resgate da memória coletiva marcada pelo trem e dar destaque ao contexto ferroviário como pano de fundo para sua obra.

Nas linhas e entrelinhas dos poemas e do conto, assim como nos outros textos que estão presentes no livro *Magma*, Guimarães Rosa nos leva a reflexões sobre diversos temas que marcaram a sociedade da época em que foram escritos, e que se mantêm presentes nos dias de hoje. Assim, serão feitas análises buscando compreender e destacar a ligação entre o trem de ferro e o resgate da memória coletiva dos lugares e locais onde as histórias se passam; e ainda a relação deste resgate e manutenção da memória, promovidos através da literatura, com a construção da História Ferroviária em Minas Gerais. Afinal, Assmann nos traz que:

Depois que os espaços na horizontal são descobertos e urbanizados, ainda cabe descobrir suas profundezas simbólicas na vertical. Espaços, no sentido de "países e regiões conhecidas", são analisados, mensurados, colonizados, anexados, ligados uns aos outros; locais, todavia, nos quais se pode ir a fundo "quando se esteja em cada lugar, a cada momento" ainda conservam um segredo. Enquanto "espaço" se tornou uma categoria neutralizada e dessemiotizada de disponibilidade e desempenho de um papel, a atenção volta-se para o "local" com sua significação inespecífica e cheia de segredos. (ASSMANN, 2011, p.319)

Posto isso, passemos à análise dos textos.

#### 4.1 ANÁLISE DO POEMA “REPORTAGEM”

“Reportagem” é um poema que versa sobre o desembarque de um homem em uma parada de um leprosário e a reação das pessoas e do eu lírico após esse desembarque.

---

<sup>3</sup>DUARTE, 1996.

### **REPORTAGEM**

O trem estacou, na manhã fria,  
num lugar deserto, sem casa de estação:  
a parada do Leprosário...

Um homem saltou, sem despedidas,  
deixou o baú à beira da linha,  
e foi andando. Ninguém lhe acenou...

Todos os passageiros olharam ao redor,  
com medo de que o homem que saltara  
tivesse viajado ao lado deles...

Gravado no dorso do bauzinho humilde,  
não havia nome ou etiqueta de hotel:  
só uma estampa de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro...

O trem se pôs logo em marcha apressada,  
e no apito rouco da locomotiva  
gritava o impudor de uma nota de alívio...

Eu quis chamar o homem, para lhe dar um sorriso,  
mas ele ia já longe, sem se voltar nunca,  
como quem não tem frente, como quem só tem costas...

(ROSA, 1997 p.68-69)

O poema se inicia com a chegada do trem de ferro na cena descrita. As duas primeiras estrofes são fundamentais na apresentação do cenário onde se passa o acontecimento poetizado. Encontramos a descrição do ambiente onde o trem parou, encontramos também a menção de que era uma manhã fria e ainda a atitude do homem que saltou do trem.

“Leprosário” era o verbete empregado para nomear o hospital e demais instalações onde eram tratados os doentes com lepra. Aqui abro um adendo sobre a palavra: atualmente essa palavra está em desuso no Brasil, após diversas políticas públicas que buscaram a erradicação de termos que poderiam corroborar com a construção de preconceitos em relação aos doentes portadores de hanseníase.

A parada está em um lugar deserto, onde não há casa de estação. Essas informações nos levam a interpretar que o homem estaria se dirigindo então, efetivamente, ao leprosário. Alboni Marisa Dudeque Pianovski Vieira (2006, p.1) ressalta que: “Conhecida há quinhentos anos antes de Cristo, a hanseníase – mais conhecida como lepra – constituía um estigma para seus portadores, devido ao terror que a doença causava.” O termo “lugar deserto”, utilizado no poema, nos

sugere o quanto a lepra era uma doença que requeria o isolamento total dos indivíduos. Geralmente os leprosários eram construídos distantes das cidades, em lugares de pouca circulação de pessoas. Vieira nos diz ainda que:

[...] Já nas primeiras décadas do século XX, a doença crescia progressivamente no Brasil, sendo apontada como um dos principais problemas de saúde pública no país. Como os conhecimentos acerca da transmissão da doença eram incompletos e insuficientes para que se pudesse constituir uma profilaxia eficiente, a solução adotada pelas autoridades públicas da época e legitimada pelos discursos médicos foi o isolamento dos doentes do restante da sociedade. Construíram-se, para isso vários leprosários e colônias que funcionavam como uma espécie de cidade autônoma, com hospitais, padarias, escolas, igreja, casas de diversão e tudo o mais que fosse necessário para o dia-a-dia dos doentes. (VIEIRA, 2006, p. 1)

No entanto, apesar de os leprosários estarem isolados, o Estado e o progresso se faziam presentes. No poema, a ferrovia liga o lugar deserto, que seria a parada do leprosário, à sociedade. O trem se torna o elo entre os doentes isolados e os cidadãos sãos.

Já na segunda estrofe do poema, vemos indícios que reforçam a hipótese de o homem realmente ser alguém que deveria ser isolado da sociedade. Ele salta sem despedidas, e todos estavam preocupados com o fato de o homem ter viajado ao lado deles. Retornando a Vieira, vemos que na primeira metade do século XX, a Lepra era uma enfermidade que praticamente condenava o leproso ao total isolamento social. A autora nos traz que:

Ter contraído a doença, porém, era sinônimo de perder os direitos à liberdade de ir e vir, era ser punido pelo Estado, sob o disfarce das ofertas de tratamento, alimentação, moradia e diversão, garantidas na Colônia São Roque, construída para esse fim. (VIEIRA, 2006, p. 5)

.....

Apenas excepcionalmente seria permitido o isolamento domiciliário, cujas exigências só eram acessíveis aos abastados que, por acaso, tivessem contraído a doença. (VIEIRA 2006, p.8)

O poema não identifica o homem, pelo contrário, o universaliza. Não sabemos sua idade. Se o homem era de fato um leproso, porque estaria viajando de trem em meio aos não leproso? Não sabemos se esse homem já estava a mais tempo vivendo no leprosário, ou se ele estaria indo visitar alguém. O que sabemos é que

ele veio de trem, junto com os outros viajantes. Como vimos anteriormente nas citações de Lima, o trem era o ponto comum entre as pessoas, o meio de transportes do qual todos se valiam. O homem deixou um bauzinho humilde à beira da linha e foi andando. Gravada no dorso do baú não havia nenhuma indicação de quem fosse esse homem, não havia nem nome, nem etiqueta de hotel: “Somente uma estampa de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro” (ROSA, 1997, P.68). Essa ausência de nome ou etiqueta de um hotel permite ao leitor a introspecção no personagem, a identificação com ele. Ao saltar do trem, todos os passageiros olharam ao redor, temerosos de que o homem que saltara tivesse viajado ao lado deles. Ninguém lhe acenou ou demonstrou intenção de fazê-lo, a não ser o eu lírico do poema, que quis ao menos dar-lhe um sorriso, mas o homem não olhou pra trás, apenas seguiu em frente “como quem não tem frente, como quem só tem costas” (ROSA, 1997, P.69).

Todos esses fatos se deram dentro e entorno do trem, que ao partir, em marcha acelerada, parecia estar correndo do homem que saltara, emitindo um apito rouco que “gritava o impudor de uma nota de alívio” (*Ibidem*, p.68).

Assim, o trem e seu “grito” podem ser tomados como uma representação da sociedade e os preconceitos sociais contra o leprosário e a lepra – com exceção do eu lírico. Já o leproso representa o aprisionado, ou aquele que não pode, ou não quer, olhar para a sociedade, seguindo sempre em frente, como quem não está atrelado a um passado. Temos ainda, abandonado na linha do trem, o símbolo da fé, a imagem de Nossa Senhora do Perpetuo Socorro, fé que se fazia presente até o instante em que o homem salta, mas que agora é também deixada para trás.

Todos estes elementos do poema se deram a partir da chegada do trem de ferro na parada do leprosário, e aconteceram no entorno daquela parada. Assim, poemas como esse de Guimarães Rosa corroboram para a preservação da memória ferroviária, dos locais e lugares por onde a ferrovia passou, e das vidas vividas em torno deles.

#### 4.2 ANÁLISE DO CONTO SORÔCO, SUA MÃE, SUA FILHA

“Sorôco, sua mãe, sua filha” é o terceiro conto do livro *Primeiras Estórias*, de João Guimarães Rosa.



A história se passa em uma estação de trem de uma cidade do interior de Minas Gerais, ao que tudo indica, na zona da mata mineira, nas proximidades das divisas com o estado do Rio de Janeiro, uma vez que o narrador destaca que o carro (vagão) “tinha vindo no expresso do Rio” (ROSA, 1968, p.15). Sobre essa localização falarei um pouco mais em um parágrafo posterior. Todos os fatos do conto se passam nesse espaço, apesar de haver a citação de outros locais, como Barbacena e também a “rua debaixo, onde morava Sorôco” (*Ibidem*, p. 16). O tempo do conto, do enunciado, é o tempo presente, embora a narrativa seja de um fato que já ocorreu. Adelaide Caramuru César e Volnei Edson do Santos (2007, p. 24) a esse respeito destacam, analisando o conto, destacam que: “A estória é contada depois de ter ocorrido, como deixa clara a afirmação do narrador a respeito do desfecho da mesma: “Foi o de não sair mais da memória”.

Um vagão de trem especial foi deixado na cidade, para levar a mãe e a filha do personagem Sorôco para um hospício, pois elas haviam piorado em sua loucura e “ele [*sic*] não dava mais conta, teve de chamar ajuda, que foi preciso” (ROSA, 1968, p. 16). Tudo se passou entre o fim da manhã e o início da tarde: “O trem do sertão passava às 12h45m”, “A hora era de muito sol...” (*Ibidem*, p. 15).

O Narrador é também personagem. “A gente sabia que, com pouco, ele ia rodar de volta, atrelado ao expresso daí de baixo” (*Ibidem*, p. 15). Sobre esse movimento em que o narrador, gradativamente, vai se tornando personagem do texto, Cezar e Santos trazem que:

Há um processo evolutivo no que concerne ao relacionamento deste narrador com o narrado. Se inicialmente se mostra distanciado, gradativamente vai se inserindo naquilo que conta, passando da categoria de observador para partícipe. (CEZAR E SANTOS, 2003, p. 34)

No primeiro parágrafo do conto, é descrito um vagão que “não era um vagão comum de passageiros, de primeira, só que mais vistoso, todo novo” (ROSA, 1968, p. 15). A chegada do vagão gerou expectativa na comunidade local, desde a noite anterior, no entanto as pessoas já sabiam que os fatos que se sucederiam seriam breves, seria um grande evento, por isso trataram de ir para a estação para acompanharem “o se seguir” (*Ibidem*, p. 17):

Aquele carro parara na linha de resguardo, desde a véspera [...] A gente sabia que, com pouco ele rodaria de volta, atrelado ao

expresso daí de baixo, fazendo parte da composição. (ROSA, 1968, p. 15)

O vagão, por conta de suas características muito peculiares, atraiu uma pequena multidão para a estação: “as muitas pessoas já estavam de ajuntamento em beira do carro”, “Sempre chegava mais povo – o movimento” (*Ibidem*, p. 15).

As estações ferroviárias do interior do estado, apesar de nem sempre estarem no centro das cidades, uma vez que a ferrovia é construída nas partes com altitude menor, evitando aclives ou declives para o trem se locomover, em muitos casos margeando rios ou córregos, era um dos locais de maior movimentação dos lugarejos. No caso do conto não foi diferente.

O posicionamento em que o vagão foi deixado, quase ao fim da explanada da estação, perto do curral de embarque de bois– “ou seja, à parte, hierarquicamente afastado do centro espacial onde ocorrem as ações mais valorizadas: o embarque dos seres humanos” (CEZAR E SANTOS, 2003, p.25), pode sugerir ao leitor a ideia de marginalização da loucura e a consequente exclusão das “loucas”. Não somente o posicionamento, mas o vagão como um todo, com janelas de grades, semelhante às das cadeias para os presos: “Parecia coisa de invento de muita distância, sem piedade nenhuma, e que a gente não pudesse imaginar direito e nem se acostumar de ver, e não sendo de ninguém.” (ROSA, 1968, p.15). Também o fato de o destino daquele vagão ser o longe, o para sempre. Leya Perrone-Moisés, analisando a loucura em contos de Guimarães Rosa, nos traz que:

Informações sociológicas: todas as circunstâncias de lugar sublinham a exclusão social das “loucas”. As duas mulheres vão “para longe, para sempre”. O hospício é uma prisão; o vagão que deve levá-las tem janelas com grades, “feito as de cadeia, para os presos”. Os “loucos” são tratados como animais: o vagão está “do lado do curral de embarque dos bois”. (MOISÉS *apud* CEZAR E SANTOS, 2003, p.27)

Outros detalhes sobre o cenário da estação onde o conto se passa são citados, como a guarita do guarda-chaves e também o horário do trem, como já mencionado anteriormente. Há a menção de que o vagão, dali a pouco, iria rodar de volta, “atrelado ao expresso daí de baixo, fazendo parte da composição” (ROSA, 1968, p. 15). Helena Campos (2007) nos diz que os horários dos trens marcavam a percepção do tempo, pela população, sobretudo no fim do século XIX e início do

século XX. Antes essa percepção e organização se baseavam na luz do sol e seu movimento durante o dia. Com a chegada do trem de ferro e das ferrovias esse cotidiano muda: *O cargueiro de tal lugar, o trem noturno, o expresso das seis*. O povo se organizava com base no movimento da estação. No conto vemos o trem do sertão, que “passava às 12:45h”, “o expresso do Rio” e o “expresso daí de baixo” (ROSA, 1968, p. 15).

A memória dos locais e as figuras que vivem neles promovem a fixação afetiva do leitor e ajuda na organização dos conteúdos. Assmann (2011) vai nos dizer que essa memória possibilita que os locais se tornem sujeitos, portadores da recordação e possivelmente dotados de uma memória que ultrapassa amplamente a memória dos Seres Humanos. A autora acrescenta ainda que:

Mesmo quando os locais não têm em si uma memória imanente, ainda assim fazem parte da construção de espaços culturais da recordação muito significativos. E não apenas porque solidificam e validam a recordação, na medida em que a ancoram no chão, mas também por corporificarem uma continuidade da duração que supera a recordação relativamente breve de indivíduos, épocas e também culturas, que está concretizada em artefatos. (ASSMANN, 2011, p. 318)

Ainda descrevendo o vagão, o narrador diz que “o carro lembrava um canoão no sêco, navio”. Cezar e Santos (2003) destacam que essa analogia do carro com um navio indica que o narrador era alguém culto e que esse exemplo faz alusão à *Nau dos Loucos (Narrenschiff)*: “Durante a Idade Média os dementes eram colocados nesta embarcação para livrarem cidades européias de suas incômodas presenças” (CEZAR E SANTOS, 2003, p. 28). Sobre a descrição minuciosa do carro e essa referência cultural, os autores ainda acrescentam que:

Ainda que o nome de Hieronymus Bosch (1450-1516) não se faça presente no conto *Sorôco, sua mãe, sua filha*, impossível deixar de pensar, pela descrição feita pelo narrador do vagão que conduzirá as loucas a Barbacena, na tela deste pintor holandês, hoje presente no Louvre: *A Nau dos Loucos*. A preocupação visual com o vagão, mostrado em sua similitude com “canoão”, com “navio”, revela conhecimento da tela. Esta mesma imagem também foi utilizada por Michel Foucault. Objetivava com ela expressar o espaço vazio em que a loucura é colocada, vazio este que é fruto de uma crescente separação entre um “elemento trágico” e “um elemento crítico”, cisão que parece estar presente na agonia de Sorôco.” (CEZAR E SANTOS, 2003, p.29)

Concluída a descrição do carro, o narrador cita o destino para onde o vagão com as duas mulheres será levado: “Barbacena, longe. Para o pobre, os lugares são mais longe” (ROSA, 1968, p.15). O Hospital Colônia de Barbacena, Minas Gerais, foi uma das mais conhecidas instituições de tratamento psiquiátrico construídas no Brasil.

De acordo com Maria Lucia Perla Araújo Moraes (2010), a escolha da cidade para ser sede do hospício foi um prêmio pelo fato de não ter sido escolhida para ser capital do estado. Ainda de acordo com a autora, o hospício seria a primeira instituição pública de saúde psiquiátrica em Minas e isso atrairia investimentos para a cidade. Barbacena também estava em uma posição estratégica, “entre o centro de Minas e o Rio de Janeiro, que será reforçada pela implantação de estradas de rodagem e da malha ferroviária das estradas de ferro da Central do Brasil.” (MORAES, 2010, p. 173). Maristela Nascimento Duarte, citada pela autora, acrescenta que: “A localização do Hospital atentou para esse aspecto, já que foi construído no subúrbio da cidade de Barbacena, numa colina, em frente à Estrada de Ferro da Central do Brasil. (DUARTE *apud* MORAES, 2010, p. 173).

Ainda de acordo com Duarte, o horário que o trem chegava ao hospício, à noite, não era coincidência. Era uma estratégia para que a população barbacenense não se chocasse com a cena e com a presença dos loucos reunidos na cidade:

O trem transportava, para a Assistência, doidos de diferentes localidades do Estado e/ou removidos do Instituto Raul Soares. Esses eram submetidos a uma longa viagem imobilizados, de mãos e/ou pés amarrados por tiras de panos fortes, ou imobilizados pelo *Manchón*. Após a longa e estranha viagem desciam na estação do Sanatório, sendo encarcerados nos muros do hospício. (DUARTE *apud* MORAES, 2010, p. 173)

O segundo momento do conto, após a descrição do vagão, revela que todos estavam na expectativa de assistir a chegada de Sorôco, com sua mãe e sua filha à estação. A cena é antecedida pela ação do “Agente da estação”, o único personagem nomeado no livro, além do protagonista e portador dos emblemas oficiais da ferrovia: o livro de capa preta, as bandeiras e o uniforme. O Agente era a maior autoridade ferroviária, responsável por autorizar a chegada e a partida das composições, por isso “trazia as bandeirinhas verde e vermelha embaixo do braço” (ROSA, 1968, p. 16). Ele estava preocupado com o conforto das duas mulheres na viagem: “Vai ver se botaram água fresca no carro, ele mandou” (*Ibidem*, p. 16). O

Agente era também o representante do governo: “Quem pagava tudo era o governo, que tinha mandado o carro” (*Ibidem*, p. 17).

Sobre o Agente da estação deste conto, grafado com A maiúsculo, Marília Scaff Rocha Ribeiro (2006) destaca o jogo de palavras entre o “*agente*” e “*a gente*”: “De um lado temos Sorôco, sua mãe e sua filha. De outro, ‘a gente’ que os acompanha até a estação. Entre um e outro, o Agente da estação” (2006, p. 212). A autora ainda acrescenta que a “autoridade do Agente, com A maiúsculo, dissolve-se no a gente comum, todos funcionando igualmente como agentes da transfiguração que se dá através do canto” (*Ibidem*, p.213), e que “o canto coletivo serve como limite entre um narrador que observa e um narrador que participa” (*Ibidem*, p.213). Por fim Ribeiro vai concluir, destacando a permanência das mulheres na memória coletiva, que se deu justamente nesse movimento de introspecção do leitor, antes um agente observador, junto com o narrador, e agora um agente convidado a participar da história:

O elemento oral, mais uma vez, é figurado como catalisador de uma união da comunidade. Ironicamente as mulheres vão pra longe, mas permanecem na memória coletiva, como o canto de comunhão entre o Agente, a gente agente e a gente. O tabu transformado em totem. Em “Sorôco, sua mãe, sua filha” o leitor é conclamado a isso e a mais: não apenas a incluir sua subjetividade, mas também a se colocar como agente participante da comunidade que a escrita procura criar. (RIBEIRO, 2006, p. 213)

Esse canto é o canto cantado primeiro pela filha de Sorôco, ao chegarem à estação; em seguida pela mãe, depois pelo próprio Sorôco e por fim por todos da comunidade.

Após a chegada de Sorôco, sua mãe e sua filha na estação, o povo fica admirado. Diversos elementos dessa cena são destacados: a forma como Sorôco e as duas estavam vestidos, as características físicas de cada um dos três, inclusive a idade da velha, “que era para mais de uns setenta” (ROSA, 1968, p. 15). O Narrador descreve que “em mentira, parecia entrada em igreja, num casório. Era uma tristeza, parecia enterro.” (*Ibidem*, p. 16). O espaço da estação é transformado em um divisor na vida de Sorôco. A linha e o trem, levando sua origem e sua descendência, a mãe e a filha; sendo embarcadas para sempre, para nunca mais voltar. Enquanto a filha está cantando, a comunidade comenta, cochichando, a história de Sorôco, que ele era viúvo, que não tinha mais parentes, que sempre pelejou com as duas, mas que

com os anos elas pioraram e ele teve de chamar ajuda, que foi preciso. Então o governo resolveu mandar o carro e iriam agora, “remir com as duas em hospícios. O se seguir.” (*Ibidem*, p. 17).

A velha, antes de pegar a cantar, se sentou no degrau da escadinha do carro, Sorôco ainda tratou de acalmar o Agente e dizer que “Ela não faz nada, seo Agente, ela não acode quando a gente chama...” (*Ibidem*, p. 17).

Apesar do pequeno espaço de tempo, nesse trecho do conto, vemos um profundo silêncio e reflexões nas pessoas:

Aquela Chirimia que avocava: que era um constado de enormes diversidades dessa vida, que podiam doer na gente, sem jurisprudência de motivo nem lugar, nenhum...[...] O triste homem, lá, decretado, embargando-se de poder falar algumas suas palavras [...] Todos no arregalado respeito, tinham as vistas neblinadas. De repente todos gostavam demais do Sorôco.(ROSA, 1968, p. 17-18).

Chega então à última parte do conto efetivamente dentro do contexto ferroviário, momento que quebra esse instante de reflexão, é à hora do trem: “Aí que já estava chegando a horinha do trem, tinham de dar fim aos aprestes, fazer as duas entrarem para o carro de janelas exequetadas de grades.”(ROSA, 1968, p.17).Sorôco nem se despediu delas, “elas não haviam de poder entender”( *Ibidem*, p.17).

Aqui ainda vemos o cuidado para que a viagem de trem transcorresse de maneira segura e confortável :

Nessa diligência, os que iam com elas, por bem-fazer, na viagem comprida, eram o Nenêgo, despachado e animoso, e o José Abençoado, pessoa de muita cautela, êstes [sic] serviam para ter mão nelas em tôda [sic] juntura.[...] E subiam também no carro uns rapazinhos, carregando as trouxas e malas, e as coisas de comer, muitas que não iam fazer míngua, os embrulhos de pão. [...] Por derradeiro o Nenêgo ainda apareceu na plataforma, para os gestos de que tudo ia em ordem. Elas não haviam de dar trabalho.(ROSA, 1968, p. 17)

O parágrafo seguinte é composto apenas pelo nome “Sorôco”. Sobre esse parágrafo e o efeito semântico e lexical que dele resulta, Aira Suzana Ribeiro Martins(2012) nos traz que:

No texto rosiano, as assonâncias, as aliterações, as rimas e o léxico especial promovem a formação de imagens das cenas narradas. O

conto Sorôco, sua mãe, sua filha (In *Primeiras Estórias*, 1978 p. 13) se assemelha a uma sequência cinematográfica. A câmera do narrador percorre pausadamente o espaço onde se passa a cena, permitindo que o leitor acompanhe esse processo e fixe o quadro descrito, de acordo com suas impressões. (MARTINS, 2012, p. 157)

Ainda de acordo com as autoras, as imagens suscitadas pelo texto verbal não são nítidas, elas apenas sugerem “O ritmo lento da narrativa contribui para que o leitor acompanhe o drama do personagem” (*Ibidem*, p. 157). E elas acrescentam também que:

[...] a esse relato segue-se um parágrafo formado de uma única palavra: Sorôco. Esse procedimento equivaleria a uma parada da câmera focalizando o personagem principal. O discurso indireto livre permite que nos coloquemos no lugar de Sorôco (Tomara aquilo tudo acabasse). Através da câmera do narrador acompanhamos toda a cena, formando as imagens. (*IBIDEM*, p. 157)

Após esse parágrafo de pausa, o trem novamente se torna o destaque na cena: “O trem chegando, a máquina manobrando sozinha pra vir pegar o carro...” (ROSA, 1968, p. 17). A máquina deixa a sociedade, que estava na composição do “expresso daí de baixo” (*Ibidem*, p. 15), os outros passageiros, os *não loucos*, em outra linha de desvio, separados, mas não distantes da linha onde estava o vagão, e vem sozinha, até a linha de resguardo buscar o carro<sup>4</sup>. O mesmo trem que separa as loucas da comunidade é o trem que as une com a comunidade. No trem que vai as *doidas*, todos teriam de ir juntos, os loucos e os não loucos: “O trem apitou, e passou, se foi, o de sempre” (*Ibidem*, p. 17). Um apito de despedida: o Regulamento de Operações Ferroviárias – ROF (2005, p.87) menciona o acionamento longo da buzina, entre outras situações, quando se notar a presença de pessoas ou animais nas proximidades da linha.

Ainda nas imediações da estação, “Sorôco não esperou tudo se sumir” (ROSA, 1968, p. 18), se entristeceu. A resposta que lhe deram foi que “O mundo está dessa forma” (*Ibidem*, p. 18). Ali Sorôco começou a cantar a mesma cantiga que as duas tanto tinham cantado, comovendo a população, que de repente começou a cantar com ele para levá-lo até sua casa. O narrador conclui a história dizendo que eles iam com ele, Sorôco, até onde fosse aquela canção. E destaca

---

<sup>4</sup>ARAÚJO, 2005, p. 57.





no fundo de um mar sem tona.  
 Nem mesmo foi a noite: foi a ausência  
 brusca e absurda do dia.  
 Tão definitiva e estranha, que eu me alegrei, esperando  
 o não continuar da vida,  
 o não-regresso da luz, o não-andar-mais do trem...

(ROSA, 1997, p.60-61)

Ao passo que os dois textos anteriores estiveram focados no espaço ferroviário e no trem que chega ou parte, “Desterro” é um poema que acontece durante uma triste viagem de trem. Logo no início o eu lírico do poema já assim descreve esse sentimento, e o trem já surge como aquele que está levando o homem para uma viagem que será descrita como horrorosa.

O eu lírico lamenta seu apego a lugares de onde o trem já o estava afastando, nessa viagem a que ele define como um “horror” (idem p.60) e, se compadecendo da locomotiva, se sente mais triste ainda porque, por conta do peso de sua fadiga desolada, “A locomotiva [...] bracejava, puxando com esforço vagões quase vazios”. Aqui percebemos que ele não viaja sozinho, há outras pessoas (almas) nessa viagem.

É possível que a viagem de trem seja uma alusão à sua vida; que ele estivesse se sentindo frustrado àquela altura de seu viver. A ‘honestidade’ da locomotiva reitera essa interpretação, simbolizando a honestidade do tempo que passa para os Seres Humanos, sem distinção.

Nos versos seguintes o comboio se distancia da cidade, podemos aqui entender a cidade como o ponto de partida, a infância. Já durante a tarde o trem está em uma paisagem sem casas, e com esforço maior sendo requerido, diante de “montanhas mais duras” – as adversidades e responsabilidades da vida – que lhe requeriam, assim como o trem requeria da locomotiva, mais esforços para vencer.

O eu lírico constata que estes são caminhos “pelos quais a gente vai só pensando na volta” e que são caminhos mais difíceis. Essa constatação demonstra a esperança em dias melhores, que outrora foram vivenciados, uma vez que quem pensa na volta, quer voltar para algum lugar. Há uma tentativa de, pensando na volta, não ter que pensar na ida. A respeito dessa “memória a contragosto”, Assmann (2011) nos traz que:

[...] trata-se de uma *mémoire involontaire*, uma "recordação rumorosa" que traz à luz uma descoberta tardia repentina. A recordação evidentemente não é somente uma questão de conservação prolongadora ou de reconstituição artificial do que há muito passou ou se perdeu, senão uma força que prevalece contra o desejo de esquecimento e recalque. (ASSMANN, 2011, p. 358)

No momento seguinte, “Coagulada em preto, a noite isolou as cousas dentro da tarde, e o barulho do trem foi um rumor de soçobro no fundo de um mar sem tona” – “soçobro”, de acordo com Jules Marcelo Rosa Soto (2007, p.2) tem a seguinte definição: “qualquer estrutura de origem antrópica (*resultante da ação humana*), dada baixa ou sinistrada, desde que parcialmente ou totalmente submersa (inclui containers, restos de pontes, aviões, veículos terrestres, etc.)”. Daí, podemos concluir que o eu lírico, nessa viagem de trem transmutada em vida, chega ao fim de sua existência. O naufrágio, o “soçobro no fundo de um mar sem tona sem tona”, se concretiza pelo último grupo de versos do poema: “Nem mesmo foi a noite: foi a ausência brusca e absurda do dia. Tão definitiva e estranha, que eu me alegrei, esperando o não continuar da vida, o não-regresso da luz, o não andar-mais do trem...” (ROSA, 1997, p.61). A última preposição do poema indica que é o trem que não vai mais andar, ou seja, o homem que chega ao fim de sua existência. Assim, Guimarães Rosa, utilizando-se do trem de ferro e de suas memórias através do poema, fez esta analogia a um melancólico viver e morrer do eu lírico, que é a representação do Ser Humano.

Os poemas e o conto nos trazem a pensar ainda sobre a formação médica de Guimarães Rosa e as suas indagações sobre a vida, sobre os momentos do viver.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Guimarães Rosa, em sua obra, foi capaz de resgatar a memória dos locais por onde o trem passou e dos lugares dessa memória. No conto e nos poemas encontramos esse resgate: mesmo alguém que jamais tenha pisado dentro de um vagão de trem é capaz de recuperar alguma viagem sobre trilhos.

No poema sobre o suposto leproso que salta do trem, além das citações de como eram organizados os leprosários, da explicação poética do isolamento no deserto que a doença forçava aos portadores, Rosa também propõe uma reflexão sobre o quanto isso está na memória coletiva das pessoas que tiveram suas vidas marcadas pela lepra; pela não identificação do homem que salta do trem, e pelos sentimentos comuns das pessoas, que assumem o lugar do preconceituoso que, com o apito rouco da locomotiva, sem pudores, respiram aliviadas pelo fato de o homem não mais estar no meio deles.

O canto de Sorôco e da Comunidade, dividido, diferenciado do canto da mãe e da filha pelo trem de ferro, que apitou e passou, resgata a memória não somente da estação, dos empilhados de lenha, do curral de embarque de bois e da guarita do guarda-chaves, elementos presentes na maioria das estações ferroviárias existentes, mas também a memória de um sentimento comum, coletivo, em relação à loucura.

A Literatura, que de acordo com Antonio Candido “parece corresponder a uma necessidade universal, que precisa ser satisfeita e cuja satisfação constitui um direito” (1989, p. 112), e tida pelo mesmo autor como “o sonho acordado da civilização” (*Ibidem*, p. 112), nos textos de Guimarães Rosa que analisamos promoveu o resgate da memória dos lugares e locais por onde o trem passou e por onde ele ainda passa. Candido também nos traz que “talvez não haja equilíbrio social sem a literatura” (*ibidem*, p.112). Guimarães Rosa, utilizando-se do trem e da viagem de trem, reitera essa função da literatura. O conto e os poemas tratam de questões sociais, de tabus que desde a época em que esses textos foram escritos até os dias de hoje permanecem: as doenças infectocontagiosas, a loucura, a velhice, a solidão, a frustração com a vida, a hora da morte; entre tantos outros sondáveis ou insondáveis sentimentos do Ser Humano.

Os espaços da recordação resgatados através da literatura não são somente do passado, eles perpassam o tempo. Alguém que jamais tenha visto uma estação de trem em funcionamento ou nunca tenha viajado em um comboio, a partir da leitura desses poemas e do conto de Guimarães Rosa, ou de outros alusivos à ferrovia, é capaz de experimentar, pelo poder das palavras, aspectos dessa realidade. Por esse motivo, uma literatura voltada para esse tema contribuiu para a promoção da preservação da História e da Cultura Ferroviária.

Trabalhos como esse são importantes pontos de partida para outros que possam vir a serem realizados em defesa da ferrovia, do transporte ferroviário e da preservação histórica desse setor, que foi tão importante para o desenvolvimento do nosso país.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Castro. **Espumas flutuantes**. São Paulo: Atelie Editorial, 1997.

ALVES, Paulo de Oliveira. **Lavras Primórdios do Automobilismo**. Lavras: Indigráfica, 2003

ANDRADE, Carlos Drummond de. O maior trem do mundo. **Correio Itabirano**, Itabira: edição especial de "O Cometa Itabirano" (n.69, em agosto de 1984), 1984. Disponível em: [http://www.biblioteca.pucminas.br/teses/Letras\\_RosaAM\\_1.pdf](http://www.biblioteca.pucminas.br/teses/Letras_RosaAM_1.pdf) (Acesso em 11/08/2020).

ANDRADE, Oswald de. **Obras completas**, Rio de Janeiro: Vera Cruz, 1971.

ARAÚJO, Edson Luiz. **ROF – Regulamento de Operações Ferroviárias**, CVRD - Companhia Vale do Rio Doce, regra 30.4, p. 57, 2005.

ASSIS, Joaquim Machado de. **Memorial de Aires**. São Paulo: EDIGRAF, 1963.

ASSMANN, Aleida. **Espaços da recordação: formas e transformações da memória cultural**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2011.

BANDEIRA, Manuel. **Estrela da manhã e outros poemas: Antologia Poética**. São Paulo: Círculo do Livro, 1978.

BATISTA, Hadinei Ribeiro. **UAI: estudo de uma interjeição do português brasileiro**. Belo Horizonte, 2013.

BEZERRA, Luis. **Diálogo entre jazz e música popular brasileira: uma análise da interpretação de "Ponta de Areia" por Esperanza Spalding**. Fortaleza: Universidade Estadual do Ceará, 2013.

CAMPOS, Helena Guimarães. Estradas reais e estradas de ferro: cotidiano e imaginário nos caminhos de Minas. **Revista de História Comparada**, v. 1, n. 1, p. 4, 2007.

CANDIDO, Antonio. **Direitos humanos e Literatura**. Disponível em: <https://bibliasp.org/wp-content/uploads/2014/09/direitos-humanos-e-literatura-por-antonio-candido.pdf> (Acesso em 11/08/2020).

CANDIDO, Antonio. **Literatura e sociedade**. 9ª edição. Rio de Janeiro: Ouro sobre azul, 2006.

CEZAR, Adelaide Caramuru; SANTOS, Volnei Edson dos. Dionisismo em "Sôroco, sua mãe, sua filha". **Terra roxa e outras terras: revista de estudos literários**, v. 3, p. 23-39, 2016.

COIMBRA, Ricardo Resende. **Uma viagem pelos trilhos da Centro Oeste**: 120 anos de história ferroviária. São Lourenço, MG: Novo Mundo, 2009.

FOUCAULT, Michel. **História da loucura na Idade Clássica**. Trad. José Teixeira Coelho Neto. São Paulo: Perspectiva, 1978.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso**: memórias da ferrovia no Oeste de Minas entre o sertão e civilização cidade 1880-1930. 2003. Belo Horizonte: UFMG, 2003, pdf disponível em [https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/VGRO-5SKQZF/1/disserta\\_\\_o.pdf](https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/VGRO-5SKQZF/1/disserta__o.pdf). Acesso 11/08/2020, 17h16m

LIMA, Vasco de Castro. **A Estrada de Ferro Sul de Minas**. 1884-1932. São Paulo: Copas, 1934.

MARINHO, Ingrid da Silva; BORGES, Telma. A poesia pau-brasil: desconstruindo o Brasil de José de Alencar em "Iracema". **Jangada: crítica, literatura, artes**, n. 6, p. 67, 2015.

MARTINS, Aira Suzana Ribeiro. . **LINGUAGEM, CÓDIGOS E TECNOLOGIAS, Estudos e Aplicações**. Rio de Janeiro: Dialogarts, 2012

MORAIS, Maria Perla Araújo. Linguagem e loucura em Guimarães Rosa. **Todas as musas, São Paulo**, n. 2, p. 170-180, 2010.

OLIVEIRA, Paulo de Salles. Memória e sociedade: Ciência poética e referência de humanismo. **Psicologia USP**, v. 19, n. 1, 2008.

PERRONE-MOISÉS, Leyla. 2002. "Para trás da Serra do mim". **Scripta** (Belo Horizonte) 5.10: 210-217.

ROCHA, Ana Paula; RAMOS, Jânia M. Estudos de dialetologia em Minas Gerais: breve histórico. **Revista de Estudos Linguísticos e Literários**, v. 41, p. 71-86, 2010.

RIBEIRO, Marília Scaff Rocha. Do conto ao canto: narração e comunidade em "Sorôco, sua mãe, sua filha". **Romance Notes**, v. 46, n. 2, p. 205-214, 2006.

ROSA, João Guimarães. **Grande Sertão: Veredas**. 8ª Edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 1972a.

ROSA, João Guimarães. **Sagarana**. 15ª Edição, Rio de Janeiro: José Olympio, 1972b.

ROSA, João Guimarães. **Magma**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.

ROSA, João Guimarães. **Primeiras Estórias** 4ª Edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 1968.

SIQUEIRA, Euler David de; DELAGE, Raquel GotardeloAudebert. Imaginário e Representações Sociais a Bordo do Trem de Passageiros Vitória Minas. **ROSA DOS VENTOS-Turismo e Hospitalidade**, v. 2, n. 2, 2011.

SANDRONI, Athayde. **João Guimarães Rosa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.

SOTO, J. M. R. et al. Os sinistros navais em águas brasileiras. 2. Conceitos adotados no arquivo brasileiro de sinistros navais: **XII Congresso Latino-americano de Ciências do Mar - XII COLACMAR**. Florianópolis, p.2, 2007.

TAVARES, Cristiane Fernandes. Metalinguagem: a palavra consagrada na poesia de Adélia Prado. **Olho d'água**, v. 2, n. 1, 2011.

VIEIRA, A. M. D. P. Políticas públicas no Brasil: um estudo sobre as escolas para os filhos dos portadores do mal de Hansen na primeira metade do século XX. In: **Congresso Brasileiro de História da Educação**. Curitiba, 2006.