

A DEMOLIÇÃO DO CONJUNTO DA ESTAÇÃO DA ANTIGA COMPANIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO EM ARAGUARI- MG

Decadência ferroviária e aspirações urbanizadoras

Alexandre Jairo Campos de Souza

Bacharel em Geografia – IG – UFU.

Integrante do Centro de Estudos Urbanos Culturais e da Paisagem. CNPQ

E-mail: bertanimg@hotmail.com

Beatriz Ribeiro Soares

Profa.Dra. do Instituto de Geografia UFU

Integrantes da ReCime

E-mail: brsoares@ufu.br

Resumo

A evolução e a decadência do setor ferroviário brasileiro deixaram marcas profundas na paisagem urbana da cidade de Araguari-MG, que na década de 1970 optou pela demolição do “abandonado” conjunto arquitetônico da antiga estação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF, buscando novas opções urbanizadoras para a área, outrora precursora do progresso da cidade. Perdeu-se assim, um vasto acervo fundamental para a compreensão da cultura dessa cidade, do Triângulo Mineiro e do próprio Brasil.

Palavra chave: Ferrovia, Cia. Mogiana, urbanização, cultura.

DEMOLITION OF THE OLD MOGIANA RAILROAD COMPANY UNIT IN ARAGUARI – MG Railroad decline and urbanizing aspirations

Abstract

The evolution and decline of the Brazilian railway sector have left deep scars on the urban landscape in Araguari, Minas Gerais, which, in the 70’s opted for the demolition of the “abandoned” Mogiana Railroad Company architectural unit – CMEF, searching for new urbanizing options for the area, once precedent of the progress in the city. This way, a vast invaluable collection for understanding the culture of this city, Triângulo Mineiro and Brasil itself has been lost as well.

Key words: Railroad, Cia. Mogiana, urbanization, culture.

Introdução

A paisagem urbana de uma cidade é carregada de traços que pertenceram a vários períodos pelos quais desenvolveu sua história. O desenho urbano, as ruas, as praças, as casas, os postes, tudo faz parte de um movimento de materialização das mudanças sócio políticas do grupo que ocupa aquele local. A cada decisão tomada, a cada mudança na economia, a cada tendência social, a paisagem vai ganhando novos elementos que, ou substituem alguns antigos, ou vem pra somar com os já existentes.

Observar a paisagem de uma cidade é estar diante de remanescentes de vários tempos, de várias histórias, vários momentos vividos naquele local. De acordo com Sposito (1994, p.23) a “paisagem urbana e a cidade nos abrem a perspectiva de entendermos o urbano, a sociedade e a dimensão social e histórica do espaço urbano.”

Estes elementos embebidos em história apresentam-se como formas de compreensão do desenvolvimento cultural de uma cidade e sua população, passando a integrar o patrimônio cultural do lugar. ¹ Assim para Vieira Filho (2002, p.1)

...patrimônio cultural incluirão apenas os monumentos e as manifestações artísticas materiais consagradas que representam a cultura das classes mais abastadas, tal como tendia a se conceber no Ocidente, sobretudo até a primeira metade do século XX, mas todo o fazer humano, todos os bens tangíveis e intangíveis produzidos pelo homem, incluindo a história, a língua, a religião e suas manifestações, o sistema de educação, o vestuário, a gastronomia, a arquitetura e as artes, as classes de trabalho, as tecnologias utilizadas, as atividades de lazer, enfim, toda forma de patrimônio artístico, científico, tecnológico e social.

Os arranjos gerados pela combinação dos fatos, elementos e tempos tornam-se ímpares, exclusivos a cada lugar, propiciando semelhanças entre os membros de um mesmo grupo e ao mesmo tempo, diferenciando-os de outros.

“O patrimônio, entendido como legado que se recebe do passado, que se vive no presente e se transmite às futuras gerações, está ligado a memória e constitui ponto de referência do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva”. (FILHO, 2001, p.1). Toda pessoa possui uma identidade cultural que está ligada ao seu lugar. Miranda (2000, p. 78) entende como “ identidade cultural a soma de significados que estruturam a vida de um

indivíduo ou de um povo sendo que dentro destes significados, temos o patrimônio cultural disperso na paisagem urbana como principal elemento”.

A paisagem urbana da cidade de Araguari carrega traços marcantes de seu desenvolvimento ferroviário do início do Séc. XX. Sua posição geográfica no Triângulo Mineiro, localizada na divisa com o estado de Goiás, possibilitou que a chegada dos trilhos a elevasse de pequena cidade do oeste mineiro a representante de uma pujante economia regional na década de 1930, estendendo sua influência pelo sul do estado de Goiás.

Primeiro chegou a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro², vinda de São Paulo, última estação de sua linha e depois a Estrada de Ferro Goiás³, com sua primeira estação do trecho que partia rumo ao estado de Goiás. O entroncamento destas empresas ferroviárias garantiu grandes investimentos no setor ferroviário, além de emprego de elevado número de pessoas da cidade e vindas de outras regiões.

Oliveira (2004, p. 21) observa que “no final do séc. XIX e início do séc. XX, as ferrovias determinam o desenvolvimento sócio econômico das regiões brasileiras, interligando-as e abrangendo novos horizontes por onde passam seus trilhos de ferro”. A influência deste meio de transportes que ligava a cidade aos grandes centros produtores e consumidores do país e do mundo, podem ser notados na cultura da cidade, principalmente na paisagem urbana que agrega elementos de diversas culturas, cristalizadas nas fachadas dos prédios e residências, nas tradições e na utilização do lugar. Segundo Carlos (1994, p. 23) “a paisagem urbana e a cidade nos abrem perspectivas de entendermos o urbano, a sociedade, e a dimensão social e histórica do espaço urbano.”

A metodologia utilizada consistiu de uma verdadeira “arqueologia ferroviária”. Foi necessário um levantamento aprofundado em acervos documentais de órgãos da Prefeitura Municipal de Araguari, tal como Secretaria de Obras, Serviços Urbanos, Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto-FAEC, Divisão de Patrimônio Histórico-FAEC, entrevistas com antigos moradores da região e políticos da época. Ir para campo foi fundamental para compreender as reconfigurações sofridas pelo espaço onde a estação ocupava no traçado urbano.

A pesquisa em jornais da década de 1970 e entrevistas com antigos moradores da cidade evidenciaram a perda dos valores culturais ferroviários desta sociedade. A decadência do setor ferroviário brasileiro e, conseqüentemente, da economia da cidade de Araguari,

passou a ser percebido na paisagem urbana da cidade, no abandono e degradação de vários imóveis, sobretudo da estação da Antiga CMEF.

Um grande conjunto de remanescentes ferroviários separava a cidade em duas partes, suscitando lampejos urbanizadores nos grupos locais. Os trilhos do entroncamento ferroviário dividiam a cidade em dois quadrantes.

A perda cultural gerada pela demolição do Conjunto da Antiga Estação da Mogiana em Araguari pode ser observada quando comparada ao recente processo de revitalização da estação da Estrada de Ferro Goiás, iniciado na década de 1990. Devido a motivos burocráticos, a ferrovia que seguia para o Estado de Goiás, resistiu ao tempo, mantendo seu potencial cultural.

Enquanto a demolição da Mogiana causou o esquecimento, a restauração da estação da Goiás estimulou o conhecimento e o pertencimento. A foto abaixo evidencia a imponência da estação da Estrada de Ferro Goiás, restaurada em Araguari-MG.



Foto 01 - Araguari-MG. Antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás em. Data 2005
Fonte: Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari-MG.

O imponente símbolo paisagístico da cidade foi restaurado em 2005 tendo um museu ferroviário instalado em uma de suas salas. Este fato criou uma visível valorização dos fenômenos ferroviários que fizeram parte da história desta cidade, refletindo em vários pontos da paisagem urbana, auxiliando na valorização e afirmação da identidade araguarina. Vários casarões foram restaurados por particulares. Um novo momento se iniciava.

Apesar deste processo lento já vislumbrar um cenário futuro de outras conquistas na área da preservação, alguns grupos locais ainda tentam retirar os trilhos da antiga EFG. Tal ato pode repetir os mesmos erros do passado, apagando parte da história de Araguari e do próprio Estado de Goiás e Minas Gerais, além de dilapidar esse potencial turístico cultural a ser explorado no futuro. Os reflexos negativos destas atitudes simplistas podem ganhar o cenário nacional, uma vez que Araguari se desponta como referencia em preservação ferroviária. Recuperar o entorno dos trilhos com um projeto paisagístico pode ser uma opção mais criativa, valorizando este importante elemento da identidade ferroviária de Araguari. Uma estação sem trilhos perde grande parte de seu sentido.

Diante do exposto, este trabalho pretende evidenciar aspectos do movimento de demolição do conjunto dessa antiga estação de trem na década de 1970, movido por ideais modernizadores e urbanizadores da elite de cidade de Araguari.

Araguari-MG, uma cidade do oeste do Triângulo Mineiro

A ocupação da região partiu das viagens dos bandeirantes rumo à antiga Capitania de Goiás. “Entre 1722 e 1725, sertanistas paulistas, liderados por Bartolomeu Bueno da Silva (o Anhanguera) e João Leite da Silva Ortiz, descobriram as Minas dos Goianase, nas cabeceiras do rio Vermelho, afluente da bacia do Araguaia.” (LOURENÇO, 2005, p.51), passando pela região do Triângulo Mineiro. Esta região ficou conhecida como “Sertão da Farinha Podre”.

As promessas de grandes jazidas no oeste de Minas e Goiás atraíram grandes caravanas que foram aos poucos fomentando a ocupação da região. Diante deste processo, a história de Araguari data do início do “século XIX, época em que Antônio de Resende Costa, o “Major do Corrego Fundo”, comissário de sesmarias da Região do Triângulo Mineiro, demarcou entre outras, a sesmaria do Serrote (hoje Fundão) e a da Pedra Preta (hoje Cunhas) “(Naves e Rios, 1998, p.17). O terreno que sobrou entre as sesmarias, o comissário doou à freguesia da Igreja do Senhor Bom Jesus da Cana Verde do Brejo Alegre, surgindo assim um povoado. A Freguesia do Brejo Alegre foi criada através de lei provincial numero 1847 de 02 de abril de 1840.

A Freguesia recebe a paróquia do Senhor Bom Jesus da Cana Verde da aldeia de Santana do Rio das Velhas (Indianópolis) em 1864. Assim, também, neste mesmo ano, no

município de Bagagem, por meio da lei provincial 1.195 de 6 de agosto, foi criado o distrito de Ventania. Em 19 de outubro de 1882, a lei provincial n.2996 elevou o arraial à Vila de Brejo Alegre. A instalação do município ocorre em 31 de março de 1884 e em 28 de agosto de 1888, a lei 3.591 elevou a vila de Brejo Alegre à categoria de cidade de Araguari. A figura abaixo mostra a localização de Araguari-MG⁴ no Triângulo Mineiro.

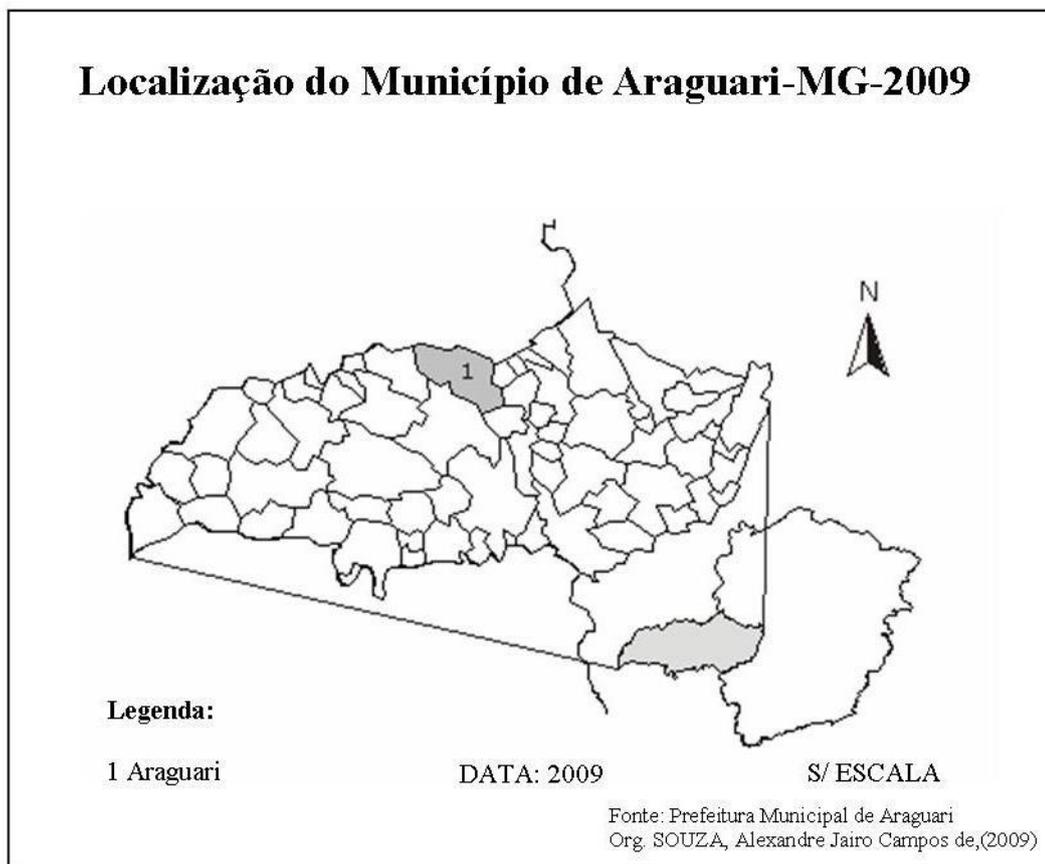


FIGURA 01 – Araguari-MG. Localização da cidade de Araguari no Estado de Minas Gerais. Data: 2009
FONTE: SOUZA, 2009, p. 20.

A Senhora Augusta de Faro Fleury Godoy, que fazia o trajeto Rio de Janeiro a Goiás em 1896, relatou em seu diário os detalhes da viagem, sendo publicado em 1961 por sua filha. Segue abaixo suas impressões registradas sobre o município de Araguari:

(...) É uma cidadezinha ainda nova; as casas são dos tempos coloniais; não há um sobrado. A igreja data dos tempos coloniais (...). O comércio é pequeno, há uma padaria, uma sapataria, duas farmácias e algumas casas de comércio. A cidade está a

750 metros acima do nível do mar. Venta sem cessar e a poeira é horrível! Um pó vermelho e pegajoso. (GODOY, 1961, P. 38)

Oito anos depois da elevação à cidade, os trilhos da CMEF chegam a Araguari, criando uma ligação entre Rio de Janeiro até o Oeste das Minas, entreposto para se alcançar o estado de Goiás e o oeste brasileiro.

A ferrovia chega à cidade: ascensão e decadência

A CMEF inaugura sua última estação, em seu processo de expansão para o oeste do Brasil, na cidade de Araguari em 1896, uma vez que devido a dificuldades econômicas e administrativas, não conseguiria atingir a cidade de Catalão em Goiás, como foi planejado. Chegou ao Triângulo Mineiro seguindo a produção de café que se estendia por Ribeirão Preto-SP. O propósito de buscar o interior do país veio junto com os rumores sobre a localização da futura Capital nacional, confirmado com a constituição de 1891 que estabeleceu legalmente a localização dos traçados.

A ferrovia foi um “divisor de águas” na história no município. O capital chega “a todo vapor”, mudando as relações do cotidiano da população.

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguari. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver “o bicho que lança fogo e tem partes com o diabo”... Houve mesas de doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toalete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeiras. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante coisa, que urra feito bicho-e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoito. E enquanto isso a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguari. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. (GODOY, 1961, P. 40)

A antiga estação da CMEF, inaugurada em 1896, apresentava-se com características inglesas, de estrutura autoportante⁵, tendo seus materiais vindos de várias partes da Europa. Suas telhas vieram de Marselha na França, ferragens francesas, até os tijolos de barro cozido

vieram de fora do município, uma vez que na cidade ainda predominava o uso de adobe e outras técnicas com barro cru, na construção civil.

O estado de Goiás, querendo participar deste processo de contatos com os mercados consumidores, e da nova dinâmica do capital, movimentou seu cenário político para pressionar o Governo Federal, para que continuassem os trilhos situados na cidade de Araguari-MG, até o território goiano. Diante deste processo, a Companhia de Estradas de Ferro Alto Tocantins foi reorganizada, passando a ser denominada Estrada de Ferro Goiás – EFG, dando seqüência nos planos de ligação ao Centro-Oeste do país.

Araguari passa ter em seu território, o ponto final da CMEF e o ponto inicial da EFG, gerando um entroncamento ferroviário importante entre as duas empresas. A cidade torna-se referência nas tomadas de decisões sobre o destino da ferrovia em Goiás, uma vez que toda a administração, as oficinas, os serviços sociais e de saúde, as cooperativas de consumo da EFG se localizavam em Araguari, território mineiro. O entroncamento ferroviário pode ser observado na figura abaixo.

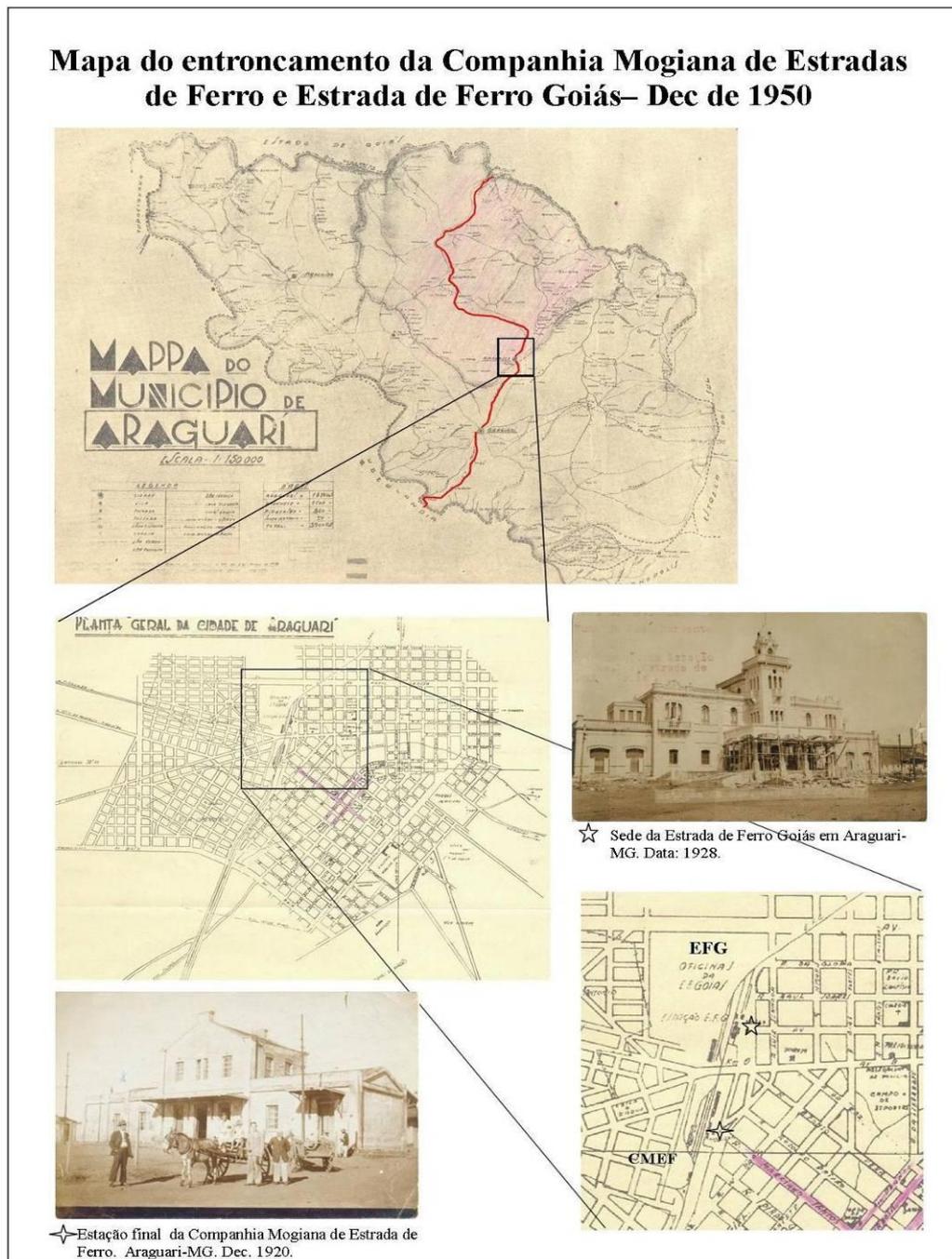


Figura 02 – Araguari-MG. Mapa do Entroncamento da CMEF e EFG – Dec. de 1950.
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto – Org. SOUZA, A. J. de.

O primeiro trecho da EFG, entre Minas Gerais e Goiás foi concluído em 1913, sendo a sede da companhia inaugurada em 1928, uma imponente estação na cidade de Araguari-MG. Os dois prédios passaram a ser referência paisagística na cidade, modificando toda a dinâmica do espaço urbano, uma vez que o grande fluxo de passageiros e mercadorias proporcionou a valorização de seu entorno. Segundo Lima (2010, p.104)

...a instalação da sede da ferrovia Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari foi um importante fator do seu incremento urbano, exercendo uma influência na configuração espacial. Tal afirmação justifica-se pelo fato de que próximo à estação foram instalados escritórios, oficinas de reparação do material de tração e transporte, almoxarifado, serrarias, depósitos e armazéns de cargas, locomoção e tipografia.

O próprio traçado urbano da cidade foi redefinido para atender ao rápido crescimento da cidade, que antes seguia o ritmo do interior mineiro e logo após a chegada da ferrovia passa a seguir o tempo do capital. Segundo Sposito (1991, p.30) “A cidade nunca fora um espaço tão importante, e nem a urbanização um processo tão expressivo e extenso a nível mundial, como a partir do capitalismo” Assim em 1905, o engenheiro da CMEF, Achilles Wildulick⁶ elabora o primeiro traçado urbano do município em trama de tabuleiro de xadrez, para atender às novas demandas espaciais da época, criados pela ferrovia, como podemos notar na figura 02.

O tráfego de mercadorias e pessoas propiciou o crescimento da economia, impulsionando a construção civil da época. Grandes armazéns, hospedarias, comércios, palacetes e casas arrojadas foram construídos seguindo as tendências das grandes metrópoles. Os telhados em estilo colonial passaram a ser substituídos pelos de telhas francesas e com platibandas⁷, que utilizavam calhas, vindas pela ferrovia, dando um outro aspecto para as fachadas das residências. Grandes projetos arquitetônicos foram executados, seguindo técnicas e utilizando materiais muitas vezes trazidos da Europa. Este quadro de desenvolvimento segue junto com o desenvolvimento da ferrovia, até que na década de 1950 este quadro modifica junto com as políticas nacionais de desestímulo a este sistema de transportes.

A falta de investimentos no setor e de um plano de integração nacional para este meio de transporte causaram o sucateamento e a decadência ferroviária brasileira. O início de uma política desenvolvimentista, característica do governo de Juscelino Kubitschek, na qual o Estado era o coordenador do desenvolvimento, estimulando empresas internacionais a se desenvolverem no Brasil, agravou mais este quadro. A indústria automobilística é chamada a se instalar no país, movida por incentivos. O setor ferroviário entra em ostracismo.

Enquanto se previa a construção de 10 mil KM de novas rodovias, elas estendiam-se pro mais de 20 mil KM(...) Enquanto isso, o transporte ferroviário mais barato e acessível ao trabalhador, foi contemplado com apenas 856Km adicionais de trilhos”(1995 apud Oliveira et al. 2005, pág. 54)

Com a mudança da capital do Estado de Goiás para a cidade de Goiânia, o Major Mauro Borges, diretor da EFG, em 04 de abril de 1954, reorganizou a empresa, levando a Divisão de Diretoria Geral para a capital goiana, deixando apenas as oficinas da empresa em Araguari. Uma parcela dos ferroviários e suas famílias foram transferidos para Goiânia, levando consigo uma parte dos soldos injetados na economia da cidade. Em um jornal da época podemos perceber o ressentimento dos moradores de Araguari-MG.

Araguari, sofre profundamente com este golpe político e econômico desestruturando-se socialmente com a transferência da metade dos funcionários que trabalhavam na Estrada de Ferro, cuja estrutura ativa era de servidores (GAZETA DO TRIANGULO 04/04/1954 – nº 1030- ano 18)

Este quadro continuou se agravando com a promulgação da Lei 3.115 de 16 de março de 1957, que reunia todas as empresas ferroviárias da União em um conjunto, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA. Poucos resultados foram obtidos nos planos de tentativa de solucionar o caos ferroviário brasileiro.

As empresas ferroviárias de São Paulo também em crise profunda foram unificadas, sendo denominadas Ferrovias Paulista Sociedade Anônima – FEPASA através do decreto nº 10.410, de 28.10.1971. A CMEF passa a integrar este grupo tendo parte de sua linha no estado de Minas Gerais, trecho até Araguari em posse da FEPASA. Ver fluxograma abaixo.

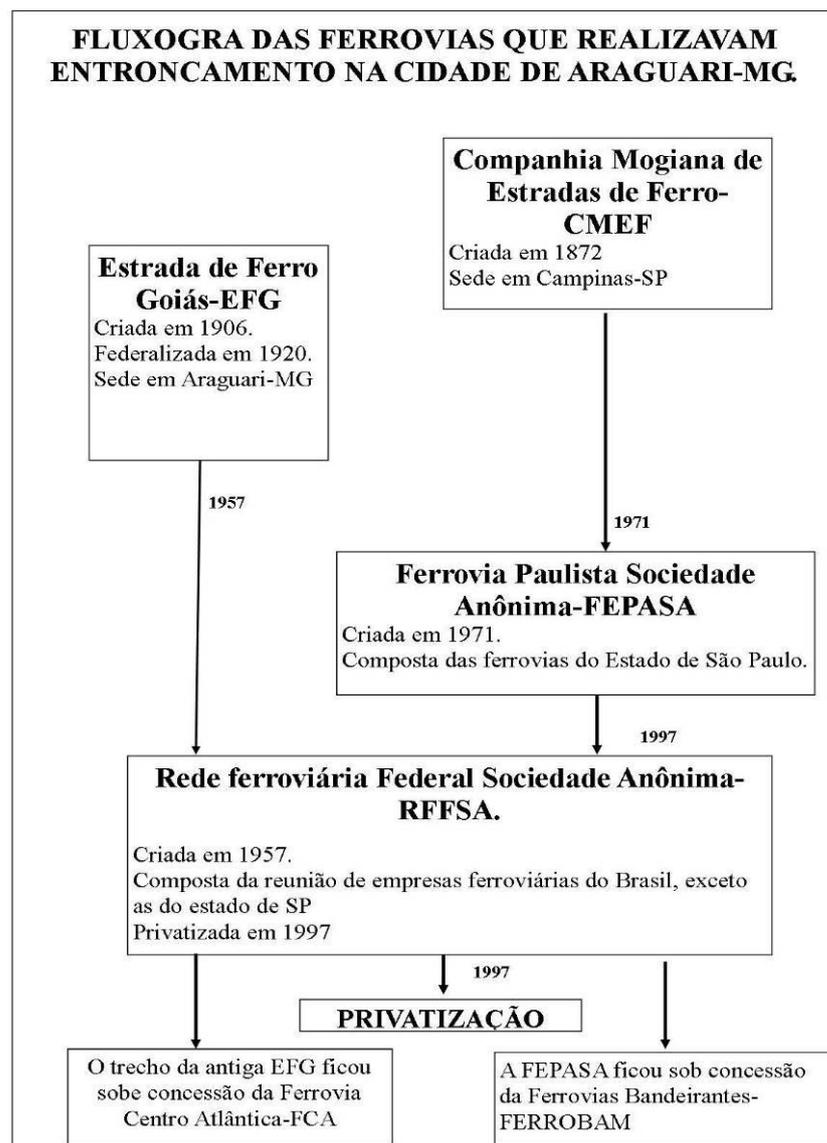


Figura 03 - Fluxograma das ferrovias que realizam entroncamento da cidade de Araguari-MG- 2010
Organização: SOUZA, Alexandre Jairo Campos

O trajeto da ferrovia que compreendia o trecho entre Uberlândia-MG e Catalão-GO foi modificado na década de 1960. O antigo traçado, do final do século XIX e início do século XX era sinuoso e com grandes curvas e inclinação acentuada, devido à grande barreira natural que os trilhos tinham que transpor nos vales do rio Araguari e Paranaíba. O novo traçado utilizou pontes e pontilhões construídos em concreto armado e grandes túneis, melhorando a qualidade do trecho para a demanda das novas locomotivas. Às margens da BR 050, próximo do km 50, podemos encontrar, ainda, a antiga Estação Stevenson, que atendia à região do Fundão, uma vez que o antigo traçado da ferrovia passava no local.

O novo traçado contorna o perímetro urbano de Araguari, utilizando uma nova estação de passageiros, construída em concreto armado, remetendo ao modernismo da década de 1970. O trecho da ferrovia que cortava a cidade ao meio passa a ser utilizado raramente, pois as oficinas da EFG ainda funcionavam. Em 1973 ocorre a supressão dos trens da FEPASA⁸, em Araguari. Diante das dificuldades da empresa, os trens de cargas e passageiros que saíam de Campinas-SP teriam ponto final em Uberlândia, uma vez que esta cidade se movimentou para garantir seu fluxo ferroviário brasileiro. Este fato foi noticiado nos jornais da época, como vemos abaixo.

Para Araguari a supressão dos trens da Mogiana representa golpe de morte em sua economia, já depauperada. Com essa disposição que se efetiva, Araguari vai perder a colaboração de nada menos de 90 famílias ferroviárias que se retiram para outros setores (Gazeta do Triângulo 07/03/1973)

Neste contexto, a economia local entra em profunda estagnação, varias famílias vão à falência, deixando a cidade em busca de novos mercados. A agropecuária se apresenta como uma nova fonte de recursos, estimulando a implantação de novas lavouras, apoiadas pelos programas federais, tal como o café e a soja. A fotografia abaixo apresenta o estágio final da estação da CMEF já abandonada e sendo depredada.



FOTO 02. Araguari-MG. Última estação da CMEF em Araguari, já abandonada. Dec. de 1970
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto

O processo de unificação das ferrovias não melhorou a crise do setor, obrigando o Estado de São Paulo a entregar a FEPASA ao Governo Federal em 1997, sendo inserida no plano de privatizações da década de 1990.

Aspirações urbanizadoras e a demolição da estação final da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

Durante este período de crise ferroviária brasileira, várias cidades observaram a depreciação acelerada dos elementos ferroviários em seu território. Na maioria dos casos, os principais bens se localizavam na região central das cidades, se mesclando aos novos empreendimentos. Desse modo várias cidades de tempos diferentes podiam ser vistas na paisagem urbana, Sposito (1991, p.11) entende que “... o espaço é história e nesta perspectiva, a cidade de hoje, é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos...”

Em Araguari, o Conjunto da Antiga Estação Final da CMEF era composto de: estação de embarque, prédio principal onde se administrava o conjunto e se localizava a plataforma de embarque e desembarque; armazéns de carga, depósito de mercadorias a serem transportados na ferrovia; oficinas, galpões onde se faziam reparos nos trens e via permanente; vila ferroviária, casas no entorno das estruturas que serviam de moradia para os funcionários desta empresa; leito, trecho por onde os trilhos passavam em uma faixa de terra que cortava a cidade, se alargando no entorno da Estação; áreas livres e pátios, existentes na parte frontal da estação e no entorno dos prédios principais. A foto abaixo mostra o pátio da Mogiana em Araguari, com seus barracões anexos, além dos trilhos.



FOTO 03: Araguari-MG. Pátio da Antiga Estação da Cia Mogiana em Araguari. Dec. de 1970
FONTE: Acervo Geraldo Vieira. Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto

Assim que a estação final da Antiga CMEF foi desativada, seu estado de conservação começou a comprometer o aspecto visual de uma área, antes próspera, da cidade. Nos jornais da época foram constantes as notas sobre o descaso com a área e o entrave ao crescimento urbano. “Providências imediatas devem ser tomadas, a fim de que não se atrapalhe a expansão da cidade.” (Botija Parda 15/09/ 74 n° 7254, ano IV)

O município começou a se articular politicamente para conseguir a doação dos bens da FEPASA, antiga CMEF, abandonados no município com intuito de urbanizar a região que dividia a cidade em duas partes. Vários grupos foram a São Paulo e Belo Horizonte com esse intuito.

Com o advento do novo traçado ferroviário que liga o tronco-sul a Brasília e, com a construção da nova estação de embarque, hoje situada nos subúrbios de Araguari, o patrimônio antigo da Fepasa, além da sua falta de aproveitamento, encontra-se em completo abandono.

Como se não bastasse este expediente, o imóvel (estação de embarque e leito ferroviário) vem-se traduzindo em grande obstáculo para o desenvolvimento da cidade, seccionando-a de modo a não permitir-lhe a necessária absorção do fluxo de progresso que atualmente grassa por todos os bairros de nossa comuna. (CORRESPONDÊNCIA ENVIADA AO GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO EM 1975)

Os documentos remetidos à FEPASA eram assinados por representantes de entidades de classes da época, envolvidas neste processo urbanizador da cidade. Na correspondência enviada ao Governador do Estado de São Paulo, Paulo Egidio Martins e ao Presidente da FEPASA em 1975 são elencados o necessário ao novo projeto a ser implantado na área, cujos croquis não foram ainda encontrados. Foram solicitados os seguintes bens:

- a) Estação de Embarque e Galpões: instalar nestes locais a Escola de administração de Empresas, unidade de ensino superior recentemente instituída, mas sem prédio próprio o que vem causado os transtornos naturais que o problema encerra.
- b) Leito e Área Livre: serão aproveitados na construção de vias de acesso, avenidas e áreas verdes, conforme croquis em anexo. Seria um aproveitamento que não só baniria o quadro ali existente, como daria ao Povo uma outra opção de lazer e entretenimento.
- c) Residências: quanto às casas residenciais que foram construídas ao longo do leito, estamos dispostos a encontrar uma solução ideal que iria desde a desapropriação amigável, até a construção de outras unidades, não vemos empecilhos quanto ao equacionamento deste pormenor.[sic] (CORRESPONDÊNCIA ENVIADA AO PRESIDENTE DA FEPASA, PELA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL E ENTIDADES PÚBLICAS, SETEMBRO DE 1975)

Nota-se que o prédio da Estação foi solicitado para a instalação de uma escola, sendo reafirmada em outro trecho da mesma correspondência, solicitando as demais áreas para a urbanização deste trecho que dividia a cidade em duas partes.

A Prefeitura Municipal de Araguari adquiriu a área do pátio da antiga CMEF, no perímetro urbano, por 3 milhões, 440 mil cruzeiros⁹ para serem pagos em 2 anos. Essa negociação foi realizada com a FEPASA em janeiro de 1979, dando início ao processo de abertura da Avenida Batalhão Mauá, que tem seu início de construção em 28 de agosto de 1979 e inaugurada em outubro de 1980. Mas o projeto utilizado para a solicitação da área, descrito no trecho acima, não corresponde ao projeto executado. Na área adquirida foi aberta uma avenida e seu entorno loteado, como podemos observar na planta abaixo.

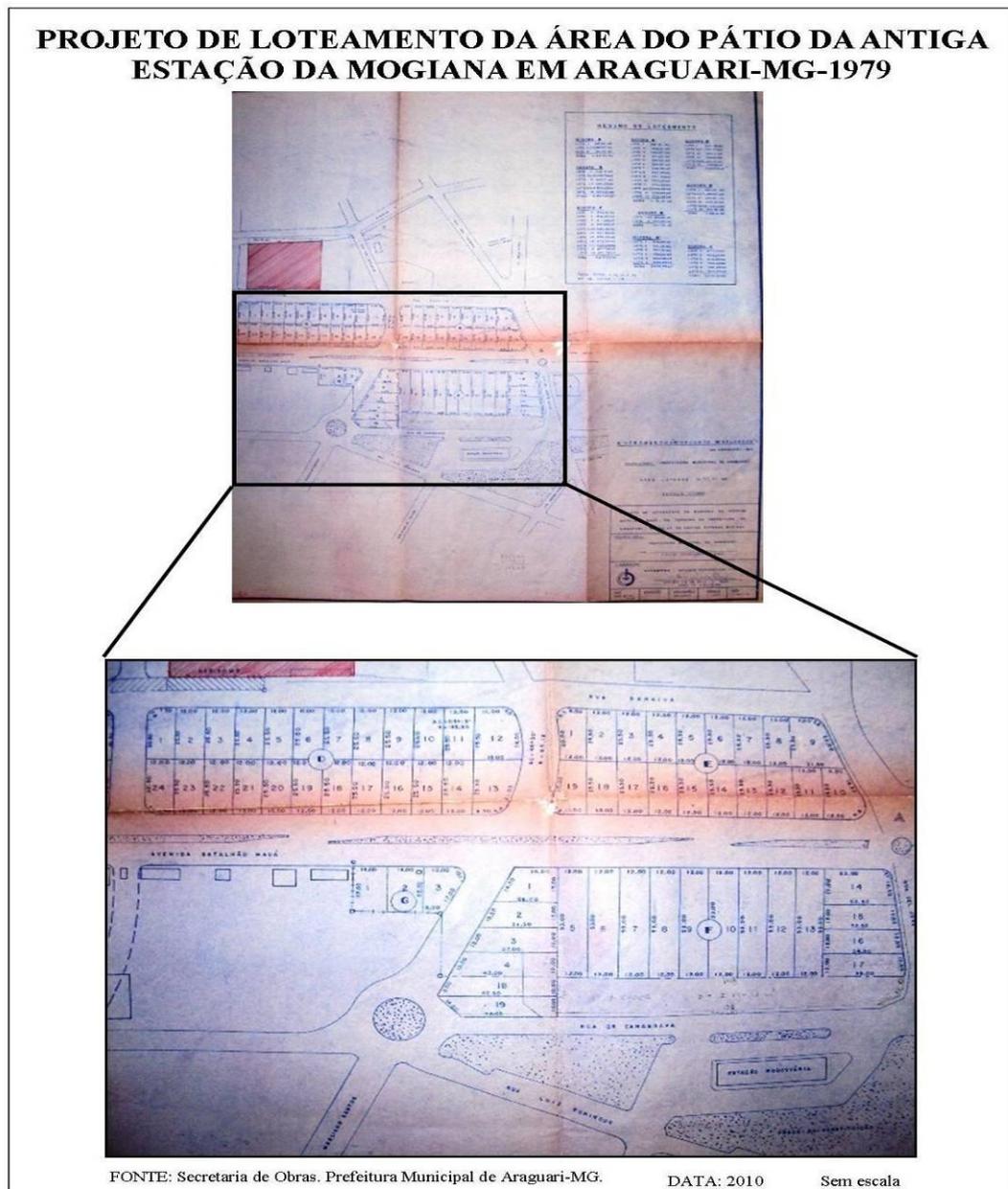


FIGURA 04: Araguari-MG. Projeto de loteamento da área do pátio da antiga Estação da Mogiana .
FONTE: Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari-FAEC.-ORG. Souza, A. L. C.

A data da demolição não pode ser precisada, uma vez que os jornais se “calam” à partir de 01 de julho de 1979, quando o pesquisador, repórter e estudioso Abdala Mameri reiterou “ao prefeito o tombamento do velho prédio da Mogiana, antes que seja tarde. Nele se poderá instalar o Museu de Araguari”(MAMERI, 01/07/1979, p.02). Após a demolição encontramos em 12 de janeiro de 1980 uma matéria “Onde está a Casa da Cultura de Araguari”, que é iniciado com a seguinte frase;

Ainda hoje muita gente reclama da demolição da velha estação da Mogiana. Os saudosistas não se cansam de dizer que aquele prédio nunca poderia ser derrubado e que este foi um ato desnecessário e gratuito. (Jornal Ventania, 12/01/1980)

A idéia de se preservar o prédio era muito moderna para a época, evidenciando as idéias visionárias de alguns moradores de Araguari. O prefeito da época, Fausto Fernandes, em uma entrevista concedida ao jornal Botija Parda respondeu à pergunta de qual foi a decisão mais penosa de sua gestão política, respondendo que;

Quando Prefeito Municipal, gestão 1977-1982, adquiri o patrimônio da Companhia Mogiana do Governo de São Paulo para abertura da Avenida Batalhão Mauá e o aproveitamento da sua estação para a instalação do Museu Ferroviário. Ausentando-me da Prefeitura para tratamento de saúde em São Paulo, quando regressei, encontrei o prédio totalmente demolido e o material doado para o padre Eduardo. Todo o projeto havia sido modificado sob a alegação de que o acesso à nova avenida melhoraria o fluxo do trânsito e os terrenos seriam aproveitados para a comercialização. Foi penoso e realmente difícil. (JORNAL. BOTIJA PARDA. 2000, p.1).

O Sr Dimas Cury, morador de Araguari, presenciou a demolição e lembra que o prédio foi “cuidadosamente desmontado”, sendo que colocaram as telhas francesas, e outros materiais nobres utilizados no prédio, em um caminhão, separadas por material isolante e transportado para algum local inserto. No momento da entrevista, o Sr Dimas mostrou uma das telhas com a palavra Marseille gravada, original da estação, que guardou desde a demolição. Este elemento original da estação foi doado ao Museu dos Ferroviários de Araguari, estando à disposição dos visitantes.



FOTO 04: Araguari-MG. Demolição dos galpões da antiga CMEF. Data 1979/1980

Fonte: Arquivo Histórico e Museu “Dr. Calil Porto”- FAEC.

A retirada dos trilhos possibilitou a abertura de uma longa avenida, interligando setores do perímetro urbano. Esta avenida foi batizada com o nome de Batalhão Mauá, em homenagem a unidade do Exército Brasileiro que havia se instalado na cidade na década de 1960 para executar o projeto de modernização da ferrovia que seguia para o estado de Goiás. Esta mesma unidade realizou a retirada dos trilhos e a abertura da avenida. Os terrenos que margeavam esta via foram loteados e divididos em dois conjuntos, o da Esplanada, que começava na área da antiga estação e terminava no cruzamento com a Avenida Bahia, seguindo o alinhamento dos trilhos. E o segundo loteamento ganhou o nome de Amparo, partindo deste ponto até o limite da área urbana, hoje conhecida como Mata do Desamparo. A figura abaixo evidencia o traçado urbano executado sobre o pátio da CMEF em Araguari-MG.

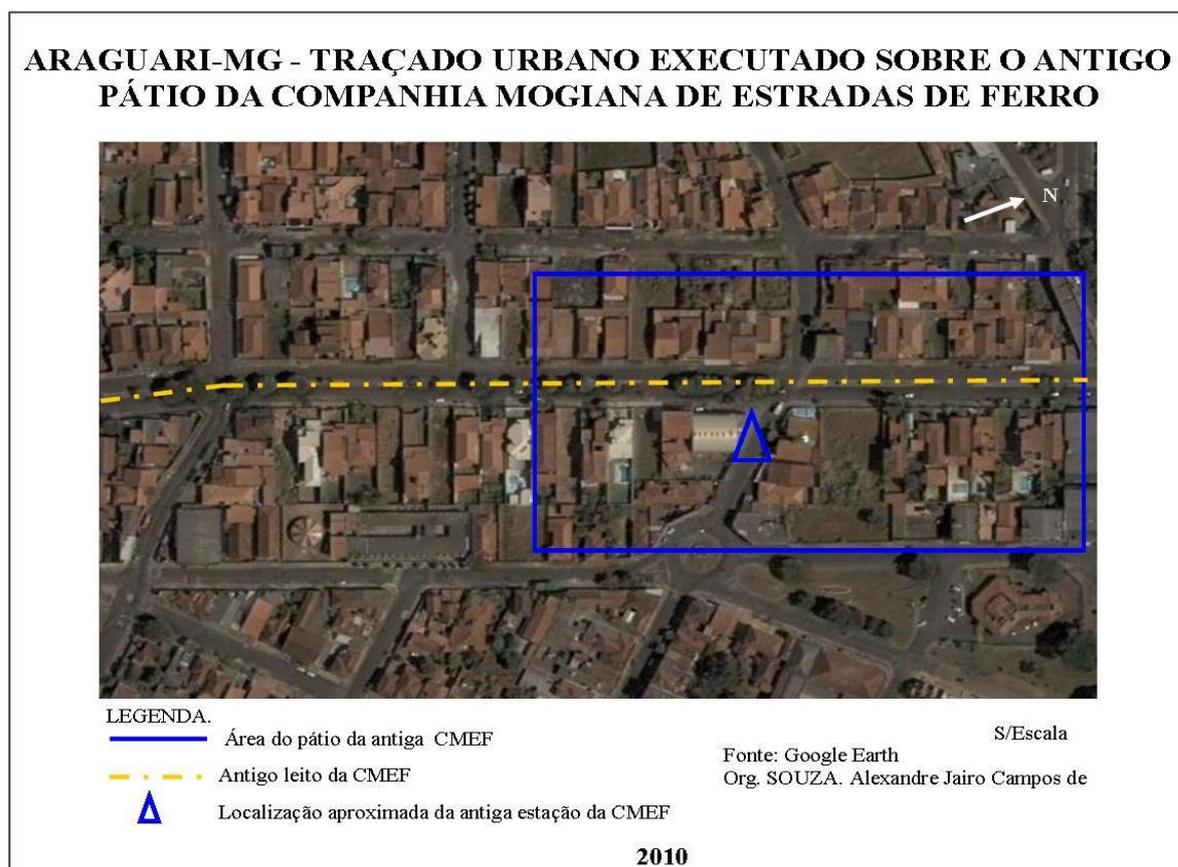


FIGURA 05 - Araguari-MG. Traçado urbano executado sobre o antigo pátio da CMEF. 2010.

FONTE: Google Earth. Org. SOUZA, A. J. C. de.

Vários imóveis da época, pertencentes a particulares, ainda ocupam o entorno dos trilhos, evidenciando a localização do antigo conjunto, tal como duas olarias, uma antiga

fábrica de tecidos que teve o espaço adaptado em uma empresa de sucos e alimentos, uma chácara centenária e algumas residências, todas seguindo o alinhamento da Avenida Batalhão Mauá.. Não podemos deixar de citar os antigos Armazéns da CASEMG, situados a 200 metros acima da avenida, hoje ocupados por uma empresa alimentícia.

Considerações Finais

A formação da identidade cultural da população da cidade de Araguari foi profundamente influenciada pelo processo de ascensão e decadência da ferrovia no Brasil. Tanto a paisagem urbana quanto a diversidade presente nas famílias mais antigas refletem este aspecto transformador que a experiência ferroviária proporcionou a esta e a outras cidades tocadas pelos trilhos.

A demolição do Conjunto da Estação Final da Antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, em busca de novos aspectos urbanísticos para a cidade, pode ser interpretado como uma tentativa de superação do processo de decadência do sistema ferroviário de nosso país. Estava estampado na paisagem urbana, o visível abandono da área e conseqüente depreciação de seu entorno.

Ao tentar compreender o processo de formação e evolução da cidade de Araguari-MG pelo viés ferroviário, encontramos uma lacuna referente ao final do período em que a CMEF atuou na cidade e conseqüentemente, lacunas na compreensão dos aspectos que influenciaram a formação da identidade desta cidade. Pensando em uma escala maior, na qual este conjunto ferroviário estava conectado, podemos afirmar que o próprio estado de São Paulo e Minas Gerais tiveram perdas significativas na compreensão de elementos de sua história.

A pesquisa ferroviária oferece uma infinidade de elementos, relatos, fotos, documentos, objetos, ruínas, símbolos, causos, suspiros, entre outros fatores, que surgem do inesperado auxiliando no elucidar de fatos ou criando outros enigmas curiosos. Em muitos casos, até uma “arqueologia” ferroviária foi ensaiada, pois com as constantes mudanças espaciais, os elementos que elucidam alguns fatos ficaram misturados a outros tantos de outros períodos, requerendo uma minuciosa observação. Fica assim a indicação de outros temas a serem pesquisados, como: Qual o antigo traçado urbano, apagado pela ocupação

residencial? Quais as outras estruturas de apoio eram utilizadas nesta linha? Na zona rural, por onde os trilhos antigos passavam e onde se localizavam suas estações?

O assunto propicia um aprofundamento intrigante, que nos remonta a um tempo em que o progresso chega a nossa região, modificando o modo de vida e a forma de se relacionar com o tempo e com o espaço, abrindo caminho para o desenvolvimento das relações capitalistas e para o fortalecimento do Triângulo Mineiro.

Nota

¹ O termo patrimônio cultural abrange, de uma maneira ampla, todo o patrimônio histórico, artístico, natural, entre outros, independente de sua temporalidade.

² O termo Companhia Mogiana de Estradas de Ferro será substituído pela sigla CMEF.

³ O termo Estrada de Ferro Goiás será substituído pela sigla EFG.

⁴ Araguari é um município do oeste do Triângulo Mineiro, que faz divisa com estado de Goiás, situado entre as coordenadas geográficas 18° 20' e 18° 55' de latitude sul e 47° 55' e 48° 40' de longitude oeste.

⁵ As paredes são construídas com tijolos de barro cozidos, maciços e são amarradas umas às outras, possuindo características estruturais na sustentação do prédio. Neste período o uso de concreto armado era limitado.

⁶ O projeto original não pode ser encontrado.

⁷ Faixa horizontal que emoldura a parte superior de uma construção e que tem a função de esconder o telhado.

⁸ Ferrovias Paulistas Sociedade Anônima-FEPASA, nome da empresa estatal que reuniu as ferrovias do estado de São Paulo.

⁹ Em Janeiro de 1979 o dólar era cotado em CR\$ 21,260. Fonte: <http://www.ditizio.ecn.br/tabelas/dolar.html>

Referências

ALVES, Edmar Cesar. **Batalhão Mauá. Uma História de grandes feitos.** 2º ed. Goiânia:

Ed. Keops. 2008

ARAÚJO, Flávia Aparecida Vieira de. **(Re) CONFIRAÇÕES ESPACIAIS NA CIDADE**

MÉDIA: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG). 2010, Dissertação de Mestrado – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 2010.

BOTIJA PARDA. **Acervo da Mogiana.** Araguari (MG) 15 de set. de 1974. n. 7254, p.02.

_____. **Homem do Ano.** Araguari(MG). n. 1485.2000, p.1

DIVISÃO de Patrimônio Histórico de Araguari-FAEC. **Associação Goiás Atlética** – dossiê de tombamento. Araguari. 1996.

GAZETA DO TRIÂNGULO. **Consumada a mudança da sede da Estrada de ferro Goiás.**

Araguari (MG), 04 de abril. 1954, n. 1030, p. 01.

_____. **Mogiana desliga-se de Araguari.** Araguari (MG), 07 de 1973. n. 3612, p. 01.

GODOY, Maria Paula Fleury. **Do Rio de Janeiro a Goiás – 1896** (A viagem era assim).

Brasília, 1961.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes. **A influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro**. XI Seminário sobre a Economia Mineira, 2004, Diamantina. Belo

Horizonte : CEDEPLAR, 2004. disponível em :

<http://ideas.repec.org/h/cdp/diam04/200463.html>

HOMEM do Ano 2000. Fausto Fernandes de Melo. **Jornal Botija Parda**. Araguari. (MG) 30 dez. 2000. N. 1485. Ano XXXII. P.1.

LOURENÇO, Luis Augusto Bustamante. **A oeste das minas**. Escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista. Triangulo Mineiro(1750-1861). Uberlândia: EDUFU. 2003.

RIOS, Gilma Maria; NAVES, Maria Consuelo Montes. **Araguari**. CEM ANOS de dados e fatos. Araguari-MG: Ed. Mendes.1998.

MAMERI. Abdala. **Gazeta do Triângulo**. Araguari (MG), 01 de. Ago. de 1979, p.02.

MIRANDA, Antônio. **Sociedade da informação**: globalização, identidade cultural e conteúdos. Ciência da Informação, May/Aug. 2000, vol.29, no.2, p.78-88. Disponível em: <
<http://www.scielo.br/pdf/ci/v29n2/a10v29n2.pdf>>

OLIVEIRA, Ademir José de. **As linhas do progresso**: A estrada de ferro Goiás e a ascensão da cidade de Araguari 1920-1950. 2005. Dissertação(Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Goiás, Catalão: 2005.

SOUZA, Alexandre Jairo Campos de. **A formação da vila ferroviária da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari-MG.** Trabalho e cotidiano cercados pelos muros da ferrovia.

2009. Monografia (Bacharelado em Geografia), Universidade Federal de Uberlândia.

Uberlândia: 2009.

VENTANIA. **Onde está a Casa da Cultura?**. Araguari (MG). 12 de jan. 1980. p.02

VIEIRA FILHO, Nelson Quadros. O conceito de Patrimônio e sua Problemática. In: **GRUPO Gestor do Projeto de Educação Patrimonial.** Reflexões e contribuições para a Educação Patrimonial. Belo Horizonte: SEE/MG (Lições de Minas. 23), 2002.

VIEIRA, Flávio. Os Caminhos Ferroviários Brasileiros. In Diversos Autores. **Centenário das Ferrovias Brasileiras.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Conselho Nacional de Geografia. Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: 1954. P.87-177.