

LUGARES E TERRITÓRIOS PRETÉRITOS DO TRIÂNGULO MINEIRO: O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NAS LINHAS FÉRREAS

Paulo Irineu Barreto Fernandes
Instituto Federal do Triângulo Mineiro –Uberlândia
pauloirineu@bol.com.br

Rossvelt José Santos
Universidade Federal de Uberlândia
rossvelt@ufu.br

RESUMO

As razões que levaram o Brasil a relegar o transporte ferroviário de passageiros para o segundo plano são objeto de muita discussão e pouco consenso existe a respeito. No entanto, é possível encontrar alguns pontos de acordo entre os estudiosos da questão. Uma destas razões, possivelmente a mais forte, foi a priorização do transporte rodoviário no país, sobretudo, no período denominado de “milagre econômico brasileiro”, compreendido entre a segunda metade da década de 1960 e os primeiros anos da década de 1970. No que se refere à realidade da região do Triângulo Mineiro, a chegada das linhas férreas e dos trens de ferro, no final do século XIX, trouxe consigo novas características aos lugares, à paisagem e à região, diminuindo o tempo dos deslocamentos e transportes e, como era de se esperar, propiciando o surgimento de novos lugares e povoações, no entorno das estações. No entanto, cem anos após a sua chegada, o transporte de passageiros em linhas férreas deixou de ser oferecido na região. Levando-se em conta que o transporte de passageiros não constituía apenas um serviço, mas um modo de vida repleto de hábitos que os usuários já haviam incorporado em sua rotina, o presente trabalho pretende contribuir para uma melhor compreensão dos elementos que envolvem esta questão, sobretudo, das implicações da interrupção do transporte de passageiros nos trens do Triângulo Mineiro, no final da década 1990.

Palavras-chave: região, lugar, Triângulo Mineiro, sentimentos topofílicos.

PLACES AND TERRITORIES OF THE PAST: THE PASSENGERS OF THE RAILWAY LINES IN THE “TRIÂNGULO MINEIRO”

ABSTRACT

The reasons that led Brazil to relegate passenger rail to the background are the subject of much debate and little consensus exists about it. However, you can find some points of agreement among scholars of the matter. One of these reasons, possibly the strongest, was the prioritization of road transport in the country, especially in the period called “Brazilian economic miracle”, between the second half of the 1960s and the early years of the 1970s. With regard to the Triângulo Mineiro region of Minas Gerais, the arrival of railroads and trains, in the late nineteenth century, brought with it new features to the places, the landscape and the region, reducing the time spent on journeys and transport, as might be expected, facilitating the emergence of new towns and places in around the stations. However, one hundred years after his arrival, the carriage of passengers on railway lines no longer offered in the region. Taking into account that the passenger was not just a service but a way of life full of habits that users had already incorporated into your routine, this paper aims to contribute to a better understanding of the elements that surround this issue, especially the implications of the discontinuation of passengers trains in the Triângulo Mineiro, in the late 1980.

Keywords: region, place, Triângulo Mineiro, topophilic feelings.

*Clama ó meu povo, chora meu maquinista
quem leva os trilhos mata um pouco a sua vida
pois o fim da linha é um pulo no vazio (...)
O último trem faz chorar o povo, leva nossa linha
muda nossa vida, leva a alegria*

Último trem
Milton Nascimento e Fernando Brant

INTRODUÇÃO

O título e a epígrafe podem, a princípio, sugerir um texto anacrônico ou retrógrado. Mas não é este o caso. A atenção deste artigo está tanto no passado quanto no presente e no futuro da região do Triângulo Mineiro e de suas localidades. Vivemos em um momento em que as autoridades brasileiras e diversos setores do país, responsáveis pelo transporte, esforçam-se, depois de um período de menor incentivo, para revigorar o sistema ferroviário nacional, sobretudo, no que se refere ao transporte de passageiros. No Brasil da década de 1960, era grande o número de pessoas que usavam os serviços oferecidos pelas ferrovias interestaduais. Segundo Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER), esse número perdeu-se com o tempo, visto que nos dias atuais a oferta deste serviço é bem menor (<http://economia.ig.com.br>). Para Antônio Chalita, gerente de controle e tráfego da Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (Metrofor), resgatar o transporte ferroviário implica em menores gastos para população. “O trem é um transporte muito barato”, afirma Chalita. (<http://economia.ig.com.br>)

Se o transporte interestadual de passageiros em linhas férreas no Brasil é praticamente inexistente, quase que se pode dizer o mesmo em relação a este transporte, em pequenas distâncias. As exceções ficam para os casos de exploração turística (como os trajetos de Ouro Preto a Mariana, em Minas Gerais; Campinas a Jaguariúna, no Estado de São Paulo; Curitiba a Paranaguá, no Estado do Paraná; Carlos Barbosa a Bento Gonçalves, no Estado do Rio Grande do Sul, dentre outros) e para os casos de fornecimento de transporte coletivo em grandes centros, como o da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que atua no em torno da capital paulista, além de outros exemplos, sempre em regiões metropolitanas, o que também inclui o Metrô² de diversas capitais.

As razões que levaram o Brasil a relegar o transporte ferroviário de passageiros para o segundo plano são objeto de muita discussão e pouco consenso existe a respeito. No entanto, é possível encontrar alguns pontos de acordo entre os estudiosos da questão. Uma destas razões, possivelmente a mais forte, foi a priorização do transporte rodoviário no país, sobretudo, no período denominado de “milagre econômico brasileiro”, compreendido entre a segunda metade da década de 1960 e os primeiros anos da década de 1970 e cuja repercussão se deu ao longo das décadas seguintes. A citação a seguir sintetiza numericamente o que está sendo afirmado no presente parágrafo:

O padrão de transportes no Brasil revela o seu caráter predominantemente rodoviário, em detrimento de outros modais. Tal característica encontra-se refletida nos dados de uma pesquisa do GEIPOT em 1997 e publicada em 1998, da qual recortamos alguns dados relativos aos transportes terrestres: a extensão total de rodovias pavimentadas e não pavimentadas é de 1.658.677 km, enquanto a rede ferroviária estende-se por 29.577 km. A quantidade de carga transportada em toneladas por quilômetro é de 416.715 por rodovias (63,11 % do total) e 138.724 por ferrovias (21,01 % do total). O número de passageiros-quilômetro transportados é de 806.921 (96,32 % do total) nas rodovias e de 7.514 nas ferrovias (0,9 % do total) (De PAULA, 2008, p. 207).

Outro fator preponderante para a decadência do transporte de passageiros por linhas férreas foi o processo de privatização de empresas estatais adotado no Brasil, no período que sucedeu o fim da ditadura e a retomada da democracia, na transição da década de 1980 para a década de 1990. Como grande parte do parque ferroviário já estava ultrapassado e deficitário, o mesmo só poderia continuar sendo viável à custa de grandes investimentos. No entanto, os

² Segundo o IBGE, apenas 15 cidades brasileiras, todas com mais de 50.000 habitantes, contam com Metrô. (<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2010/05/metro-esta-presente-em-15-cidades-com-mais-de-50-mil-habitantes.html> - acesso em 19/03/2011) (Nota dos autores).

investidores, submetidos à lógica do capital, não estavam dispostos a correr riscos, o que acarretou o declínio do fator social inerente ao sistema ferroviário brasileiro desde o seu surgimento, no final do século XIX, que incluía a oferta de um transporte mais barato³ para a população.

Um exemplo desta ruptura com o aspecto social é o processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) iniciado em 10 de março de 1992, quando a estatal foi incluída no Plano Nacional de Desestatização (PND). A citação a seguir foi retirada de um artigo elaborado por gerentes da Área de Serviços de Privatização do BNDES:

Concluiu-se que a melhor forma seria a União outorgar a concessão do serviço de transporte ferroviário de carga e a RFFSA arrendar os bens vinculados à operação desse serviço e vender os bens de pequeno valor. Por esse modelo, **a empresa permanecerá como controlada pela União, mas com o objeto social esvaziado, já que sua atividade econômica seria transferida ao setor privado.** Deveria ser criado um órgão para dirimir, no âmbito administrativo, eventuais conflitos existentes entre o poder concedente, as concessionárias e os usuários (SOUSA & PRATES, 1997, p. 2, o grifo é nosso)

Todavia, as empresas que concorrem aos editais de privatização, mesmo que não estejam dispostas a assumir uma responsabilidade social, são tidas como importantes para o lugar, para a região e, efetivamente, o são para o Estado, o que está de acordo com Milton Santos:

[...] mediante o discurso oficial, tais empresas são apresentadas como salvadoras dos lugares e são apontadas como credoras de reconhecimento pelos seus aportes de emprego e modernidade. Daí a crença de sua indispensabilidade, fator da presente guerra entre lugares e, em muitos casos, de sua atitude de chantagem frente ao poder público, ameaçando ir embora quando não atendidas em seus reclames (SANTOS, 2008, p. 68).

O Trem passava e tecia redes de relações. Nesta lógica, ia ligando uma economia de pequenas trocas que precisava ser capturada pelo mercado e pelos seus agentes. Nessa época o país vivia o ciclo econômico do café e as imposições eram internacionais, principalmente em relação aos custos de produção. A economia do café precisava dos trens para fazer circular a riqueza se apropriando das diferentes formas de produção. Ser de carga e de passageiros é uma estratégia que permitiu legitimar um processo que foi integrando lugares para entregar riquezas.

Como se trata de um meio de transporte moderno, havia muita sedução e fetichismo. A quantia que os passageiros pagavam pela viagem, seguramente, subsidiava as cargas de viveres que iam alimentar os trabalhadores dos grandes centros. Neste contexto, os trens fizeram circular riquezas, determinaram comportamentos e redefiniram as conexões dos lugares com o mundo.

A transformação do Cerrado, por exemplo, em lavouras de arroz, principalmente no Triângulo Mineiro, desarticulava o modo de vida baseado na pecuária extensiva e sob as determinações sócio-econômicas desse processo. As necessidades de importar trabalhadores, principalmente os italianos, começam a ser percebidas.

O país crescia, mas precisava de investimentos e gente para atender aos interesses de uma economia agroexportadora fundamentada no latifúndio e na monocultura. Curiosamente, essa economia continuou produzindo alimentos entre as ruas de café. No entanto, insuficiente para alimentar uma força de trabalho que também se ampliava nas cidades.

Assim, a partir da incorporação de “novas” estruturas, as estruturas familiares e “comunitárias” desta parte do Cerrado mineiro, as linhas férreas foram ligando e, ao mesmo tempo, desarticulando modos de vida. Isso significa que as linhas férreas chegam ao espaço já ocupado e promovem redefinições dos seus usos, instituindo novas lógicas sociais produtivas.

³ Valor oficial do salário mínimo brasileiro em maio de 1981: Cr\$ 8.464,80. (<http://www.uel.br/proaf/informacoes/indices/salminimo.htm> - 12/03/2011) - Preço da passagem (econômica) de Brasília a Campinas no Trem Bandeirante em maio de 1981: Cr\$ 540,00 (6,4% do valor do salário mínimo) (<http://doc.brazilia.jor.br/TrilhosHist/1981reBand.htm> - 12/03/2011). O que equivaleria, nos valores de hoje, a cobrar cerca de R\$ 34,00 pela passagem Brasília-Campinas. Só para se ter uma ideia, para ir de ônibus de Brasília a Campinas o passageiro paga os seguintes valores: Convencional: R\$ 143,00 / Executivo: R\$ 148,15 / Leito: R\$ 183,00. (Informações obtidas junto à empresa Real Expresso e no site: <http://www.buscaonibus.com.br/horario/campinas/brasilgia> - 21/08/2012) (Nota dos autores).

Porém, tudo isso não ocorre linearmente; quando necessário, as forças do estado e do mercado agem cercando e estabelecendo coexistências com lógicas de produção já existentes.

Como a (re)ocupação das áreas tradicionalmente destinadas à pecuária e a produção de subsistência na região do Triângulo Mineiro não foi unicamente uma relação econômica, esse processo instituiu ainda a presença do moderno, daquele que vai designar o tempo demarcado pela remuneração dos capitais investidos no novo meio de transporte.

A presença dos trens exerceu fascínio nas pessoas que viviam no Cerrado mineiro, mas também negação de um ritmo de vida, com perdas de valores humanos. Na essência, os trens foram criando disciplinas que destituíram as pessoas dos lugares, pelo menos em parte, dos seus tempos lentos. A vida cotidiana e as estruturas sociais foram abaladas na sua essência. Contudo, não promoverá a destruição total das velhas estruturas familiares e das comunidades rurais.

Nos lugares atingidos pelas redes de trens, a velha fazenda e suas gentes deparar-se-ão com um meio de transporte nunca visto antes e que chega aos lugares vividos promovendo a mobilização das pessoas, dos seus hábitos, costumes e tradições. O uso do trem tem custo social e econômico, impõem novas necessidades, preocupações, mas também o desejo de conhecer o novo naquilo que ele afirma como diferente.

As propriedades tradicionais do cerrado, e sua gente, vão ser clivadas por outras lógicas sócias e de produção. Os bilhetes adquiridos nas estações ferroviárias para viajar de trem são contratos que impõem novos tempos, inaugurando impessoalidades nas relações e linearização do tempo na vida social dos lugares.

Com o trem, o tempo social não estará unicamente ligado ao tempo cíclico da vida camponesa, mas das chegadas e partidas das pessoas e das mercadorias. A presença do trem vai demarcando as conexões do lugar com outros espaços. Agora, tudo ou quase tudo tende a ocorrer na hora marcada, sendo necessário se antecipar ao trem para não perder tempo e recursos. Seguramente, essa imposição levou tempo para ser absorvida pelos moradores.

As interações das famílias e das “comunidades” as estruturas recentes das linhas de trens, do estado e do mercado, inscrevem nos lugares um novo ritmo social e nesse processo vai (re)definindo, para a maioria dos produtores rurais, a produção dos meios de vida e todo o simbolismo que o cerca.

No que tange ao objeto de estudo do presente texto, as questões que ficam são as seguintes: “Como se deu o processo de instalação do transporte de passageiros por linhas férreas, e a sua posterior desativação, na região do Triângulo Mineiro?” e “Como as pessoas envolvidas, cujo cotidiano se organizava em função do serviço, reorganizaram as suas vidas?”.

Enfim, as indagações são complexas e a discussão a seguir não pretende esgotá-las, mas tão somente, introduzi-las e contribuir, em um primeiro momento, para a construção de uma resposta local para as mesmas. Apesar do caráter específico do presente texto, centrado no lugar e na região, o mesmo também pretende provocar um debate mais amplo e global, que pode ser objeto de futuras discussões no âmbito da Geografia humana e cultural e da Filosofia. O ponto de partida para o debate posterior serão as interrogações que este trabalho deixará em aberto.

O TRIÂNGULO MINEIRO DO PASSADO: AQUI JÁ SE TRANSPORTOU GENTE SOBRE TRILHOS

A região do Triângulo Mineiro é considerada uma das mais prósperas do território brasileiro, mas, no que se refere à questão apresentada na introdução – da condenação ao ostracismo do sistema ferroviário nacional – não está em uma situação diferente das demais regiões do país.

A origem do transporte de passageiros por linhas férreas no Triângulo Mineiro remonta às origens do sistema ferroviário brasileiro. No ano de 1854, o empresário e empreendedor Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, inaugurou a ferrovia do Brasil, que ligava a Serra de Petrópolis ao Porto Mauá. Em 1867, um grupo de fazendeiros criou a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que passou a ligar Jundiaí a Campinas e, em 1872, outro grupo de fazendeiros criou uma ferrovia para dar escoamento à produção da rica região compreendida entre Mogi-Mirim e Amparo, também no Estado de São Paulo: surgia a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Estes foram os passos iniciais de um processo que viveria franco desenvolvimento nas décadas seguintes.

Em 1880, a Companhia Paulista obteve o direito de estender os trilhos até Ribeirão Preto, dando início à construção de uma linha tronco em direção à região central do país. Em 1888, a Mogiana transpõe o Rio Grande, divisa entre as Províncias de São Paulo e Minas Gerais e, em 1889, a linha tronco chega até Uberaba, inaugurando o transporte ferroviário na região que, décadas depois, passaria a ser denominada, extra-oficialmente, de Triângulo Mineiro. A ferrovia alcançou, com a chegada a Uberaba, 613 km, desde Campinas, marco inicial da mesma. Em 1895, a linha tronco chega a Uberlândia (Uberabinha) e, um ano depois, no dia 15 de novembro de 1896, é inaugurada a Estação de Araguari, perfazendo um total de 789 km. Nas próximas décadas, esta ligação chegaria até Goiânia e, nos anos 1960, à capital Brasília.

Uma vez instalada a estrada de ferro da Companhia Mogiana, a região viveu um tempo de franca expansão, no qual as principais cidades, naquele momento - Uberaba, Araguari e Uberlândia - alternaram entre si a liderança sócio-econômica deste espaço, à medida que as linhas férreas chegavam até elas, como evidencia a citação a seguir:

A cidade de Uberaba ficou sendo o entreposto comercial entre São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Com isso seu crescimento demográfico ia ocorrendo rápido, pois a ferrovia além de trazer consigo o desenvolvimento, traz também os imigrantes com a mão de obra, para trabalhar com a cultura do café que se expandirá pela região, assim como outros tipos de culturas (...). Mas esse apogeu uberabense não perdura por muito tempo, o entreposto comercial entra em decadência, depois de sete anos como o marco divisor entre Minas e São Paulo, das grandes transações para o Triângulo Mineiro, sul de Mato Grosso e Goiás. O prolongamento dos trilhos da Mogiana para São Pedro de Uberabinha (hoje Uberlândia) em 1895 e posteriormente para Araguari em 1896, que passa a ser, então, o novo entreposto comercial para Mato Grosso, Goiás e o Brasil Central (JÚNIOR & FERREIRA, 2005, p. 4).

No que se refere ao transporte de passageiros nas linhas férreas, que é o aspecto que mais interessa ao presente texto, as informações são mais escassas. O serviço funcionou durante um pouco mais de um século. O início deu-se em 21 de dezembro de 1895, quando a linha tronco chegou a Uberabinha (Uberlândia), tornando possível a viagem desde Uberaba. No ano seguinte, no dia 15 de novembro, os trilhos chegaram à Araguari, completando o trajeto na região. O serviço teve os seus momentos de altos e baixos, com várias interrupções, mudanças de estações e trajetos, e existiu até 10 de setembro de 1997, data da última viagem de passageiros. (CURY, 2000, sem numeração)

Um dos momentos mais marcantes desta longa trajetória dá-se em 1981, com a reimplantação do trem de passageiros da linha Campinas – Brasília (que havia sido interrompida em 1977). A novidade do momento era que não seriam mais usados os carros de aço inox Budd 800 e sim os de aço carbono da Rede Ferroviária Federal.

O Trem Bandeirante (Figura 1), nome dado em homenagem aos Bandeirantes, que séculos antes haviam cruzado o centro do país no sentido Sul-Norte, viveu dias de glória. A viagem⁴ acontecia duas vezes na semana e os destaques eram: as poltronas reclináveis, o ar condicionado e o vagão restaurante.

A chegada das linhas férreas e dos trens de ferro ao Triângulo Mineiro, no final do século XIX, trouxe novas características ao lugar, à paisagem e à região, diminuindo o tempo dos deslocamentos e transportes (LOURENÇO, 2010, p. 97) e, como era de se esperar, propiciando o surgimento de novos lugares e povoações, no entorno das estações.

O advento do novo é um tema de grande relevância e que tem suscitado inúmeras discussões no âmbito da Geografia.

A chegada do trem de ferro é um novo item, que pode ser entendido também como um evento. É uma novidade que não agrada a todos. Altera o cotidiano, muda a paisagem, traz novas temporalidades (uma é a temporalidade própria da vida campesina do lugar, outra é a temporalidade do trem) e cria novos lugares.

⁴ No período de 1985 e 1986, quando estava servindo o Exército no Batalhão de Polícia do Exército de Brasília (BPEB – Setor Militar Urbano – Brasília/DF), tive a oportunidade de viajar algumas vezes no Trem Bandeirante. Saíamos de Brasília na sexta-feira, às 20h, e chegávamos à Uberlândia – MG, no amanhecer do sábado (Nota de um dos autores).

Figura 1 – Detalhe do cartaz de divulgação do Trem Bandeirante (Campinas – Brasília)

TRENS DE LUXO PARA BRASÍLIA
COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO



"TREM BANDEIRANTE"

Você que aprecia viajar confortavelmente e com segurança, e que deseja conhecer BRASÍLIA, a mais moderna e bela capital do mundo. Viaje pelos modernos trens "BANDEIRANTE" da MOGIANA, que partem de Campinas duas vezes por semana, completando o percurso em 25 horas. Carros de aço inoxidável, pullman, poltronas reclináveis, ar condicionado, leitos e restaurante.

PARTIDAS DE SÃO PAULO: 8,25 HORAS
DE CAMPINAS: 10,30 HORAS AS SEGUNDAS E QUINTAS-FEIRAS
CHEGADAS À BRASÍLIA: 11,30 HORAS AS TERÇAS E SEXTAS-FEIRAS
PARTIDAS DE BRASÍLIA: 18,50 HORAS AS TERÇAS E SEXTAS-FEIRAS
CHEGADAS A SÃO PAULO: 22,40 HORAS AS QUARTAS-FEIRAS E SÁBADOS

Disponível em http://www.cmef.com.br/ft_dv_tb_prop.htm (acesso em 19/03/2011).

Desse modo, o tempo e o espaço se redefinem constituindo-se em temporalidades e lógicas sociais repletas de particularidades. O novo não é inteiramente novo, pois chega aos lugares e ao entorno metamorfoseado para atender e se servir das demandas sociais. O trem, como presença material e simbólica, estabelece-se como imposição às conexões dos lugares e das pessoas com o mundo. Trata-se de processos amplos e complexos que são condicionados socialmente e geram inúmeras tensões. Milton Santos dedicou parte do seu trabalho a esta questão, sobretudo, no esforço de situá-la na dimensão espaço-temporal:

Os estudos consagrados à difusão das inovações e à modernização mostraram-se ricos de respostas quanto à gênese dos fenômenos e das formas geográficas, vistos isoladamente ou em conjunto. (...) Mas, através da chegada de um novo item, numa determinada data, a um determinado lugar, era como se apenas o "tempo" fosse atravessando o "espaço", mediante objetos e ações, passando, mas não se misturando ao lugar (SANTOS, 2002a, p. 32).

No cotidiano, quando efetivamos as nossas relações no âmbito do trabalho e da família geramos as nossas tramas sociais e vamos estabelecendo, nas relações sociais, novas necessidades, desejos, valores humanos. Elas também expressam as nossas carências, ausências e também a capacidade ou incapacidade de adaptação aos novos tempos.

Nesse processo, fica evidenciado o desencontro espaço-temporal promovido pela expansão das linhas de trens. Como nem todos os lugares participam em condições equivalentes é possível que tenham surgido vários estranhamentos. Entende-se também que a conexão proporcionada pelas linhas férreas e pelo mercado nas áreas ocupadas por produtores tradicionais tenham capturado ou mesmo rejeitado alguns dos elementos originais do território.

As linhas de trens ao fazerem a ligação entre os lugares tinham lá seus objetivos definidos dentro da lógica dos seus investimentos.

No entanto, a presença dos trens de ferro não redefine totalmente o modo de vida existente, mas cria nele rupturas importantes, pois os lugares antes isolados agora estão ligados e com eles novos estilos de vida são anunciados, percebidos, talvez desejados e penetrados por aqueles que conseguem consumi-los. O trem é parte de um processo que ao mesmo tempo em que cria fluidez ao espaço amplia o fetichismo da mercadoria. As condições de consumo do trem, apesar de modernas, não impõem aos consumidores uma participação integral às redes estabelecidas pelas linhas de trens. As condições socioespaciais das pessoas e dos lugares particularizam essa ligação e as suas conseqüentes metamorfoses.

Nesta interpretação, torna-se importante para análise levar em consideração que a continuação de um modo de vida baseado na economia de pequenas trocas foi sendo redefinido a partir do otimismo do espaço e do mercado que foram se constituindo nas redes tecidas pelos trens de ferro.

Os lugares existentes ao longo da linha de trens foram sendo apropriados pelas metamorfoses surgidas no espaço, indicando que o novo não triunfou de forma homogênea. Trata-se de um novo que se serve dos lugares e territórios pretéritos para realizar os seus objetivos. Como espaço pretérito, os lugares onde foram surgindo as estações ferroviárias tiveram seus trunfos sociais, que, certamente, possibilitaram flexibilizações e adaptações. Claro está que os lugares, ao serem redefinidos, comportaram-se fazendo surgir misturas de ambientes em que se tencionam relações humanas, talvez baseadas e sustentadas em sociabilidades híbridas.

Desse modo, os lugares que as linhas de trens circulam se concretizam como parte de um processo de expansão de forças sócias produtivas, cujo resultado é o desenvolvimento desigual da sociedade. Nessa condição, os lugares, as identidades e pertencimentos revelam-se como parcela integrante do espaço.

O lugar pode ser uma maneira de decomposição do fenômeno espacial ou um modo de colocar-se a questão da diferenciação mais isso só ocorre se transcende a ideia dele enquanto fato isolado. Nesse sentido o lugar não seria definido pela escala, mas como parte integrante de uma totalidade espacial fundamentada no desenvolvimento desigual (CARLOS, 1994, p. 42).

Os lugares que receberam as estações de trens, como parte integrante do espaço social brasileiro, passam a existir na relação com aquilo que estava acontecendo no país e no mundo. O sertão é redescoberto pelo modo de produção capitalista como uma nova fronteira para ser explorada. Nesse sentido, os lugares se organizam ou são reorganizados. Contudo, esses espaços, ao mesmo tempo em que servem aos interesses do estado e do mercado, continuam expressando, nas diferentes formas de relações historicamente constituídas, relações que se particularizam, por exemplo, nas suas comunidades.

Neste ponto, a interpretação das linhas de trens assume um conteúdo social e territorial que introduz a necessidade de pensarmos sobre as reações que se sucedem aos elementos da modernidade. Os moradores habituais dos lugares, por exemplo, como pessoas constituídas social e culturalmente nas relações de vizinhança vão ser envolvidas em formas padronizantes de transportes. Na sua condição pretérita, como possuidores de uma dinâmica própria, apesar desta já ter sido envolvida pelas linhas de trens, possibilita entender que esses sujeitos não são somente consumidores dos serviços das vias férreas.

Os trens não são tão somente funcionais à produção e reprodução do capital, mas à vida que ocorre nesta parte do Cerrado. Nestas redes de transportes a fluidez das relações sociais é também uma forma de redefinir a existência humana. Nelas a vida em toda a sua complexidade move-se por caminhos distintos, produzindo eixos de relações que modificam o espaço vivido e redefinem o sentido da sua existência.

Como se deu a formação destes lugares ao longo do período de construção, permanência e extinção do transporte férreo de passageiros? Como as pessoas tiveram o seu cotidiano alterado com a chegada do novo, tanto pela instalação das linhas férreas, das estações e dos serviços, quanto pela interrupção e desativação dos mesmos? Até que ponto se estende a relação entre o humano e a máquina? Uma declaração de Ralph Giesbrecht (2001) é bem reveladora neste sentido:

O relacionamento do povo com o trem foi muito estreito. Enquanto o trem ajudava a deslocar-se de um lugar para outro, os apelidos eram dados com carinho às ferrovias, carros e locomotivas pelos usuários, que não se importavam com o fato dos trilhos passarem pelas cidades trazendo barulho, problemas no trânsito de ônibus e automóveis e riscos de acidentes, pois eles também traziam o progresso e o transporte bom e barato (GIESBRECHT, 2001, p.18).

Enfim, um dia o trem chegou trazendo e levando pessoas. Criou vínculos socioespaciais, mudou paisagens, criou lugares novos e modificou lugares antigos. Muitas famílias formaram-se e viveram em torno do Trem. Mas um dia ele se foi, deixando sentimentos e lugares vazios. Nomes como Angá, Stevenson, Preá são sombras no e do tempo, bem como a estação de *Sobradinho*, inaugurada em 1896, cujo percurso traçado teria sido idealizado pelo Coronel *José Teófilo Carneiro* que, por intermédio de sua influência política, conseguiu fazer com que a Cia. Mogiana passasse esta linha (*do Catalão*) por Uberlândia e *Araguari*. Em 1970, com a desativação do trecho original entre as estações de *Ômega* e *Araguari*, foi fechada definitivamente. Não havia mais nenhuma referência a ela em 1986. Ainda está de pé em 2003. Segundo *Giselle Mattos*, de Uberlândia, MG, a antiga estação de *Sobradinho* é utilizada pelo dono da fazenda do mesmo nome, como depósito. (<http://www.estacoesferroviarias.com.br>)

São nomes de lugares e de estações que um dia viveram o seu auge. Pessoas conversando no saguão; crianças correndo no pátio; alguém preocupado com o atraso do trem; outro torcendo para que o trem se atrasasse. Onde estão as pessoas que um dia viveram ali? O que elas têm a dizer? Quais eram (e são) os seus sentimentos topofílicos? Yi-Fu Tuan (1974), ao apresentar o neologismo “topofilia”, estabelece uma relação indissociável entre o sentimento e o objeto e entre o lugar e o meio ambiente: “[...]podemos estar certos de que o lugar ou meio ambiente é o veículo de acontecimentos emocionalmente fortes [...]” (TUAN, 1974, p. 107). Foi-se o trem, ficou a memória, a paisagem.

O TRIÂNGULO MINEIRO DO PRESENTE E DO FUTURO: PAISAGENS E MEMÓRIAS DO TREM?

Parece bastante consensual entre as pessoas que se lembram do trem referenciar a sua existência sempre mesclada com sentimentos oriundos da experiência de usar este meio de transporte. A partir de fragmentos da paisagem, a memória das pessoas revela-se cheia de marcas de um tempo que não se apagou totalmente dos lugares. Para Santos (1994) “[...] paisagem não é dada para todo o sempre, é objeto de mudança. É um resultado de adições e subtrações sucessivas. É uma espécie de marca da história do trabalho, das técnicas” (SANTOS, 1994, p.68).

Homens e mulheres que se lembram dos trens de passageiros parecem ver na paisagem momentos de suas viagens e que, de certa forma, fundem as memórias com a realidade, evidenciando que o processo da vida dessas gentes decorreu de relações com o seu lugar no mundo.

A gente saia daqui da fazenda bem cedo, levava uma roupa na sacola e andava, andava muito. Chegava na estação, já precisando de um banho. A gente fazia uma limpeza no banheiro e vestia a roupa da sacola e ia da estação até a cidade. Tudo organizado, tudo funcionando, a gente nem via o tempo passar. Assim, de trem, a gente anda rápido. (depoimento espontâneo de usuário do trem)

Para robustecer a memória posta, consideramos que desde as primeiras viagens de trens de ferro podemos observar que se tratava de um acontecimento que colocava em evidência uma experiência com o moderno, com aquilo que a técnica proporciona, em síntese, rapidez. As linhas férreas, os lugares, as estradas que ligavam as estações aos lugares e estes às cidades, proporcionaram paisagens geográficas que se revelam inseparáveis da memória das pessoas e se encontram articuladas num discurso que indica a presença do trem.

Lembrar do trem é coisa boa. A gente sente vontade de “andá” de trem. Acho que ele faz falta, mas a gente também vai se acostumando com as outras coisas.... Hoje, hoje não, já desde o trem a gente já tinha o carro... Acho que isso vai dando continuidade. (depoimento espontâneo de usuário do trem)

A presença de outros meios de transporte e a coexistência de outras técnicas, no caso, o

automóvel, revelam, assim, possibilidades de interpretações, acomodações e interações profundas com o espaço e o tempo.

A interrupção do transporte de passageiros em linhas férreas na região do Triângulo Mineiro e a atual falta de mobilização popular a respeito do assunto podem estar associadas a um fenômeno mais amplo que Richard Sennett denominou de “fim da cultura pública”, que consiste, resumidamente, em um conflito entre o domínio político/público e o domínio psicológico. (SENNETT, 1998, pp. 317 a 320)

Uma das maneiras de **retratar o passado é através de imagens do surgimento e do declínio de um modo de vida** determinado. Essas imagens produzem naturalmente um **sentido de saudosismo**, que é um sentimento perigoso. Enquanto ele produz **simpatia para com o passado**, e dessa maneira, uma certa introversão (insight), esse saudosismo induz a uma certa **resignação diante do presente** e, desse modo, a uma certa aceitação dos seus males. (SENNETT, 1998, p. 317, o grifo é nosso).

Os grifos acima facilitarão a confrontação entre a citação e os argumentos do texto. O surgimento e declínio de um modo de vida podem ser percebidos no surgimento e interrupção do serviço de transporte de passageiros nos trens que circulam no Triângulo Mineiro. A atividade não implicava apenas em um serviço oferecido, mas em um modo de vida. O sentido de saudosismo, ao qual Sennett faz referência, encontra ressonância nos sentimentos topofílicos aludidos por Tuan: “[...] os sentimentos topofílicos do passado estão irremediavelmente perdidos” (TUAN, 1974, p. 139). Tais sentimentos provocam a resignação com o presente, quando este não é desejável. Por isso, é comum ver as pessoas invocando a felicidade do passado, em frases como: “antigamente as crianças brincavam nas calçadas”; “não se escrevem músicas tão boas como antigamente”. As palavras a seguir, retiradas de um diálogo entre os autores do presente texto e o Sr. Antônio A., que durante décadas utilizou o serviço dos trens de passageiros das Companhias Mogiana e FEPASA, são bastante reveladoras:

Autores: A estação Preá já está desativada?

Sr. Antônio A.: Ela não existe mais, está debaixo d’água.

Autores: No lugar em que ela estava hoje é a represa? Moravam pessoas próximas a ela?

Sr. Antônio A.: Havia uma comunidade até grande, lá. (...)

Sr. Antônio A.: Era mais fácil chegar aqui (na Escola Agrotécnica Federal de Uberlândia – hoje Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Triângulo Mineiro) de trem do que de ônibus.

Autores: Com a parada (interrupção) do trem, naquele momento, houve prejuízo para as pessoas do lugar?

Sr. Antônio A.: Acabou tudo. (Entrevista [registrada em vídeo] dos autores do presente artigo com o Sr. Antônio A. [nome fictício])

Invocamos o passado e nos resignamos com o presente. O mesmo acontece com aqueles que se dirigem à Estação Ferroviária de Uberlândia, situada nas proximidades do bairro Custódio Pereira e entregue ao público em março de 1970 (figura 2), que não encontrarão o mesmo cenário das décadas de 1970 a 1990, quando então funcionava como um terminal ferroviário. A antiga estação pública deu lugar a um terminal privado (figura 3), dedicado exclusivamente ao transporte de cargas, no qual só se pode entrar com permissão. Assim também se dá nos terminais de cidades vizinhas, como Uberaba, desde que o controle do serviço passou para as mãos da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)⁵, ou seja, as estações já não são mais bens públicos.

Não se pode negar, e nem é esta a intenção deste artigo, que a Ferrovia Centro-Atlântica assuma um papel importante no cenário brasileiro, conforme destaca Ercília Pegorari Silva (2008):

A evolução da empresa Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), no Triângulo Mineiro, passando por Uberaba, Uberlândia e Araguari, é percebida na

⁵ Não nos deteremos em aspectos internos da FCA que escapam às intenções do presente trabalho. Para tanto, recomendamos a Dissertação de Ercília de Fátima Pegorari Silva, constante na bibliografia, ao final deste (Nota dos autores).

quantidade de produtos transportados por ela, dos quais se destacam: soja, fertilizantes, containeres, derivados de petróleo, álcool, enxofre, produtos siderúrgicos, fosfato, milho, farelo de soja e açúcar ensacado, com destino a diversos estados brasileiros, como Goiás, São Paulo, Bahia, Rio de Janeiro, Sergipe e, principalmente, os portos de Santos, Tubarão, São Sebastião e Rio de Janeiro. Na região do Triângulo Mineiro, muitas empresas têm utilizado a logística da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) para o transporte de suas mercadorias pelo território brasileiro. (SILVA, 2008, p. 5)

Figura 2 – 3ª Estação Ferroviária de Uberlândia, inaugurada em março de 1970



Fonte: http://www.cmef.com.br/ft_es_ula_n.htm (acesso em 26/03/2011)

Figura 3 – Instalações da FCA, que ocupam o que foi a 3ª Estação Ferroviária de Uberlândia



Fotografia dos autores do presente artigo – março/2011

A discussão que aqui pretende-se suscitar, no entanto, refere-se à ausência de transporte de passageiros nos trens e linhas férreas que cortam o Triângulo Mineiro, seja este transporte realizado com fins sociais, econômicos ou mesmo turísticos, ainda mais quando consideramos que este transporte continua sendo fornecido em outras regiões do país. A própria FCA mantém o transporte de passageiros em outras localidades, como é o caso das linhas turísticas de Ouro Preto a Mariana e de São João Del Rei a Tiradentes, ambas na Minas Gerais histórica.

A região do Triângulo Mineiro, por sua vez, oferece condições razoáveis de infra-estrutura para a reativação do trem de passageiros, que poderia ser utilizado como opção turística em vários de seus trechos. Se a paisagem não oferece os mesmos encantos que os trechos da Minas Gerais histórica, principalmente do ciclo do ouro, poderia, pelo menos, ser uma oportunidade

para uma agradável viagem pelos campos, lugares e paisagens da região, marcada por belos cursos d'água e construções arquitetônicas que o tempo e a ação humana ainda não conseguiram destruir, como os túneis, os viadutos e algumas estações da linha ferroviária. Este roteiro também poderia assumir finalidades didático-pedagógicas, a respeito da geografia e história da região. O mesmo ainda oferece uma infra-estrutura física instalada, que requer reparos e cuidados, é preciso lembrar.

É necessário considerar que a presença de uma linha férrea instalada é apenas um dos requisitos para a reativação do transporte de passageiros no local e talvez nem seja o mais relevante. No entanto, a presença física da linha, assim como os prédios das estações que “resistiram” ao tempo, contém algo de simbólico e de representacional que é muito importante, pois é a marca de que nem tudo ainda foi destruído: algo persiste. Por mais subjetivos que sejam os sentimentos topofílicos, o apelo da presença física é marcante. Tal materialidade é, em alguns casos, desejada; em outros, no entanto, torna-se incômoda⁶. No caso dos trilhos da linha férrea, a sua presença física mantém viva a esperança coletiva de que o trem um dia vai voltar a circular com passageiros, como evidencia a citação a seguir:

Nos anos 70, a linha continuava após a extinção dos trens de passageiros, como aconteceu durante o famoso e triste ano de 1976, quando muitas linhas de passageiros foram desativadas. **Como as linhas seguiam existindo**, ocorreram várias tentativas de reativação, em maior ou menor grau, com mais ou menos força, com maior ou menor seriedade. Alguns grupos queriam a volta dos trens como linha regular, outros buscavam o famoso trem turístico, em trechos menores. (GIESBRECHT, 2001, p.109 – O grifo é nosso)

Esta esperança centrada na materialidade encontra repercussões em outras áreas do conhecimento humano. Tanto para a filosofia criticista, quanto para a semiótica e para a antropologia, a presença material dos signos torna muito mais presentes os significados, embora não se possa desprezar o poder dos símbolos e significados cujos signos são imateriais, seja pela sua sacralidade ou por terem sido alçados a um plano superior e inatingível, tornando-se míticos.

A importância da materialidade e da sensibilidade encontra-se bem evidenciada, por exemplo, na análise deleuziana dos signos de Proust:

As qualidades sensíveis ou as impressões, mesmo bem interpretadas, não são ainda em si mesmas signos suficientes. Não são mais signos vazios, provocando-nos uma exaltação artificial, como os signos mundanos. Também não são signos enganadores que nos fazem sofrer, como os do amor, cujo verdadeiro sentido nos provoca um sofrimento cada vez maior. São signos verídicos, que imediatamente nos dão uma sensação de alegria incomum, signos plenos, afirmativos e alegres. *São signos materiais*. Não simplesmente por sua origem sensível. (...). Não é apenas sua origem, mas sua explicação, seu desenvolvimento, que permanece material. (DELEUZE, 2003, p. 12)

Nesse sentido, o valor da materialidade também tem lugar na filosofia kantiana, apesar da crítica feita pelo filósofo de Königsberg à crença ingênua de que seja possível o acesso imediato e completo aos objetos das nossas representações. Mesmo afirmando a natureza apriorística do espaço, que “... não é um conceito empírico abstraído de experiências externas. (...) O espaço é uma representação ‘a priori’ necessária, que fundamenta todas as intuições externas (KANT, 2002, p. 68)” e a existência de conhecimentos independentes da experiência: “Denomina-se *a priori* esse conhecimento e distingue-se do empírico, cuja origem é *a posteriori*, ou seja, na experiência. (KANT, 2002, p. 44)”, Kant reservou um lugar importante para a experiência e para a materialidade no seu sistema filosófico, ao escrever:

Afirmamos, dessa forma, a “realidade empírica” do espaço – referente a toda experiência exterior possível – e, não obstante, a sua idealidade transcendental, isto é, que o espaço nada é, se abandonarmos a condição de possibilidade de toda experiência e o considerarmos como algo que sirva de

⁶ Um exemplo da importância da materialidade para os sentimentos topofílicos foi a destruição do Market Square Arena (Indianápolis, Indiana - EUA), após a vitória da Seleção Brasileira de Basquete sobre a Seleção dos Estados Unidos, nos Jogos Pan-americanos de 1987. A destruição do ginásio impede que qualquer brasileiro possa visitar o lugar em que sua seleção viveu um grande êxito, minimizando, assim, o peso da derrota entre os norte-americanos (Nota dos autores).

base das coisas em si. (KANT, 2002, p. 71)⁷

Também merecem destaque, na presente discussão, as afirmações de Milton Santos que, ao abordar o espaço, caracteriza a materialidade da seguinte forma:

[...] o espaço é formado pelo menos de dois elementos: a materialidade e as relações sociais. **A materialidade, que é uma adição do passado e do presente, porque está presente diante de nós, mas nos traz o passado através das formas:** basta passear por uma cidade, qualquer que seja, e nos defrontaremos nela, em sua paisagem, com aspectos que foram criados, que foram estabelecidos em momentos que não estão mais presentes, que foram presentes no passado, portanto atuais naquele passado, e com o presente do presente, nos edifícios que acabam de ser concluídos, esse presente que escapa de nossas mãos. (...) Então a cidade nos traz, através de sua materialidade, que é um dado fundamental da compreensão do espaço, essa presença dos tempos que se foram e que permanecem através das formas e objetos que são também representativos das técnicas. (SANTOS, 2002b, p. 21, o grifo é nosso)

CONSIDERAÇÕES CIRCUNSTANCIAS, À GUIA DE CONCLUSÃO

Um texto introdutório não pode ter a pretensão de apresentar conclusões definitivas, no entanto, somos levados a fazer algumas afirmações prévias, como forma de conduzir novos estudos e escritos sobre o tema em questão. Por isso, podemos afirmar que a maneira como se organiza e se explora a malha ferroviária do Triângulo Mineiro carece de reflexões mais amplas. Com o objetivo de justificar a necessidade de um estudo mais elaborado a respeito da possibilidade de revitalização do transporte de passageiros nas linhas férreas da região, concluímos o presente texto afirmando que a referida possibilidade se encontra ancorada em três elementos fundamentais: de um lado, temos o apelo dos sentimentos topofílicos das pessoas que viveram nos lugares que um dia existiram em função do serviço férreo de transporte, esta é a sua dimensão subjetiva; por outro lado, temos a materialidade expressa nas antigas estações e linhas férreas, cuja presença mantém vivos os “ecos” do passado, constituindo a dimensão material do problema. E, finalmente, defendemos a necessidade de um estudo mais específico, que envolva os órgãos públicos e a iniciativa privada, a respeito da viabilidade da reestruturação do serviço, ainda que seja com fins turísticos e/ou educativos, o que constitui a sua dimensão pública.

SIGLAS

BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento
CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
FCA – Ferrovia Centro-Atlântica
FEPASA – Ferrovia Paulista S. A.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PND – Plano Nacional de Desestatização
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A.

REFERÊNCIAS

DELEUZE, Gilles. **Proust e os signos**. 2.ed. trad. Antonio Piquet e Roberto Machado. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003. (Versão digital)

DELEUZE, Gilles & GUATTARI, Félix. **O Que é a Filosofia?** Tradução de Bento Prado Jr. e Alberto Alonso Muñoz. São Paulo: Editora 34, 1997.

De PAULA, Dilma Andrade. Desenvolvimento e rodovias: Estado e Política de transportes no

⁷ Há razões para afirmar que a “ambivalência” em relação à concepção de espaço, e os problemas decorrentes da mesma, foi o que levou Kant a estudar e a lecionar Geografia. Este, no entanto, é um problema que pretendemos desenvolver em um trabalho específico (Nota dos autores).

Brasil, 1950 – 1960. In: **Histórias & Historiografia: Perspectivas contemporâneas de investigação.** Maria Clara T. Machado e Rosangela Patriota (Orgs). Uberlândia: EDUFU, 2008.

CARLOS, Ana Fani A. **A (re)produção do espaço urbano.** São Paulo: Edusp, 1994.

CURY, Paulo Rogério. **Histórico da Companhia Mogiana.** 2000. Disponível em http://www.cmef.com.br/pp_fundacao.htm (acesso em 15/11/10).

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Um dia o trem passou por aqui.** São Paulo: Studio4, 2001.

JÚNIOR, Luiz Carlos S. & FERREIRA, William Rodrigues. A Ferrovia e o Desenvolvimento Territorial do Triângulo Mineiro. In: **III Simpósio Nacional de Geografia Agrária.** Presidente Prudente, 2005.

KANT, Immanuel. **Crítica da Razão Pura.** Tradução de Alex Marins. São Paulo: Martin Claret, 2002.

LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. **O Triângulo Mineiro, do Império à República: o extremo oeste de Minas Gerais na transição para a ordem capitalista (segunda metade do século XIX).** Uberlândia: Edufu, 2010.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização.** Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 2002(a). (versão digital)

SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. In: **Revista Ciência & Cultura.** Ano 54. Número 2. Vogt, Carlos (Editor). Imprensa Oficial, 2002 (b).

SENNETT, Richard. **O Declínio do Homem Público: as tiranias da intimidade.** Tradução de Lydia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Ercília F. P. **Ferrovias: da produção de riquezas ao apoio logístico no Triângulo Mineiro.** 2008. 131f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

SOUSA, R. A. & PRATES, H. F. **O Processo de Desestatização da RFFSA: Principais Aspectos e Primeiros Resultados.** 1997. Versão On-line disponível em <http://www.bndes.gov.br> (acesso em 12/03/2011).

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente.** Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1974.

INTERNET

<http://economia.ig.com.br> – acesso em 12/03/2011

http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/sobradinho.htm - acesso em 12/03/2011