

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO



PAULO IRINEU BARRETO FERNANDES

UBERLÂNDIA/MG

2015

PAULO IRINEU BARRETO FERNANDES

**UMA GEOFILOSOFIA DO COTIDIANO E DOS LUGARES:
MODERNIDADE E REPRESENTAÇÕES NO (E DO) TREM DE
PASSAGEIROS NA REGIÃO DO TRIÂNGULO MINEIRO.**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para a obtenção de título de doutor em Geografia.

Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território

Orientador: Prof. Dr. Rosselvelt José Santos

Uberlândia/MG

INSTITUTO DE GEOGRAFIA

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

F363g Fernandes, Paulo Irineu Barreto,
2015 Uma geofilosofia do cotidiano e dos lugares : modernidade e
representações no (e do) trem de passageiros na região do Triângulo
Mineiro / Paulo Irineu Barreto Fernandes. - 2015.
349 f. : il.

Orientador: Rosselveld José Santos.
Tese (doutorado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia.
Inclui bibliografia.

1. Geografia - Teses. 2. Geografia - Filosofia - Teses. 3. Transporte ferroviário - Triângulo Mineiro (MG) - Teses. 4. - Teses. I. Santos, Rosselveld José, 1963-. II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Programa de Pós-Graduação em Geografia

Paulo Irineu Barreto Fernandes

“UMA GEOFILOSOFIA DO COTIDIANO E DOS LUGARES:
MODERNIDADE E REPRESENTAÇÕES NO (E DO) TREM DE
PASSAGEIROS NA REGIÃO DO TRIÂNGULO MINEIRO”.

Prof. Doutor Rosselvelt José Santos (Orientador) - UFU

Professora Doutora Arlete Mendes Silva – UEGO - GO

Professor Doutor Jean Carlos Rodrigues – UFTO- TO

Professor Doutor Vicente de Paulo da Silva – UFU

Professor Doutor José Benedito de Almeida Júnior – UFU

Data: 07/07 de 2015

Resultado: Aprovado com distinção

À Telma Cristina e Bruno Irineu, pelo carinho e paciência com que compreenderam as ausências e as noites em claro que esta tese exigiu.

AGRADECIMENTOS

Ao Eterno Criador e às divindades, nos quais acredito e confio.

Aos meus pais, Manoel Irineu e Nelcy, minhas irmãs, Madalena, Márcia, Cláudia, Renata e seus cônjuges e filhos.

A Telma e Bruno, para eles e por eles eu vivo e a eles dedico tudo o que faço.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia.

Aos servidores dos Arquivos Públicos Municipais de Araguari, Uberaba e Uberlândia, bem como aos servidores das Bibliotecas da Universidade Federal de Uberlândia e Universidade Federal do Triângulo Mineiro.

Aos colegas do Instituto Federal do Triângulo Mineiro, em especial aos Professores Ruben Carlos Benvegnu Minussi, Ednaldo Coutinho e Déborah Bonnas.

Aos amigos do LAGECULT: Prof. Rosselvelt, Angélica, Antônia, Arlete, Cláudia, Carlos, Edevaldo, Hebert, Jaqueline, Jean, Jéssica, Luana, Marília, Miranda, Mônica, Nelson, Raphaela e Ricardo: muito obrigado. Vocês me acolheram com tanto afeto que em nenhum momento me senti um “estranho no ninho”.



Fotos 01 e 02¹ – Imagens de reuniões do LAGECULT

¹ Imagem da capa. “Mosaico” com fotos antigas de estações ferroviárias do Triângulo Mineiro

Às pessoas que dialogaram com a pesquisa, pois sem a sua disponibilidade, história de vida e depoimentos este trabalho não seria possível.

Ao Dr. Zaire Rezende, ao engenheiro e escritor João Sabino e ao historiador Antônio Pereira da Silva, pela inestimável colaboração.

Aos meus alunos e ex-alunos que, com os seus questionamentos, me levaram a leituras que contribuíram para a redação deste trabalho.

Aos colegas Jailson e Manoel, com os quais cursei disciplinas no Programa.

Aos professores Vicente, Carlos Brandão e Winston Bacelar, pelo apoio e incentivo, que foram fundamentais no início dos meus estudos geofilosóficos.

Aos professores João Cleps e Leomar e às Professoras Adriany e Arlete, pelas sugestões e orientações na defesa do projeto e no exame de qualificação.

À professora Arlete Mendes Silva e aos Professores Jean Carlos Rodrigues, José Benedito Almeida Júnior e Vicente de Paulo da Silva, por aceitarem o convite para comporem a banca de defesa.

Ao Prof. Dr. Rafael Cordeiro, pelo apoio na minha trajetória acadêmica.

À Ione Vieira e Valéria Nehme, pela orientação no que tange à redação.

A Milton Nascimento, 14 Bis, Legião Urbana, The Moody Blues, The Beatles, Pink Floyd e todos os músicos cujas músicas me animaram nas madrugadas

Ao Ricardo Silva Costa, pela realização dos mapas.

E um agradecimento especial ao Profº. Dr. Rosselvelt José Santos, meu orientador no Doutorado, pela confiança e pela valiosa colaboração na pesquisa e desenvolvimento da tese e também pela amizade que foi se desenvolvendo durante todo o processo de doutoramento. Acredito que a nossa parceria acadêmica terá continuidade, mesmo após a finalização e defesa desta tese.

A força da alienação vem dessa fragilidade dos indivíduos, quando apenas conseguem identificar o que os separa e não o que os une.

(MILTON SANTOS, 2007, p. 30)

RESUMO

Nesta tese, propõe-se uma introdução à geofilosofia, entendida como uma filosofia da relação entre o sujeito, o lugar e o cotidiano, no contexto da modernidade. A princípio, são apresentados os entendimentos a partir dos quais os pesquisadores lidam com o termo “geofilosofia”, para então ser introduzida a concepção da palavra que interessa a esta pesquisa, bem como a sua fundamentação teórico-metodológica. No seu aspecto prático, a pesquisa investiga um fenômeno em particular: o período em que a região do Triângulo Mineiro contou com o trem de ferro de passageiros, que operou na região durante o período de um pouco mais de um século (1889 a 1997). Por ocasião de sua instalação, o trem de ferro alterou a paisagem e os lugares, modificando “velhas” relações de convivência e possibilitando o surgimento de novas relações e de um novo modo de vida que, com o passar do tempo, e não sem contradições, deixou de ser novo e estranho, para ser incorporado ao dia-a-dia da região. Um aspecto específico deste processo interessa especialmente, a saber: passado um século desde a sua instalação, o trem de ferro de passageiros “deixou” a região. O objetivo é discorrer sobre as representações e repercussões objetivas e subjetivas da interrupção do transporte de passageiros em linhas férreas nas localidades da região do Triângulo Mineiro. As inferências encontradas, a partir da consulta a documentos, textos e diálogos com pessoas que viveram o cotidiano do trem de ferro na região, revelam que há uma dívida, nem sempre reconhecida, das localidades estudadas para com o trem de ferro de passageiros e para com as pessoas que fizeram parte do seu cotidiano. Faz-se presente neste trabalho, também, uma abordagem global da relação entre o sujeito, o lugar e o mundo. Conclui-se que o mundo globalizado “sufoca” o lugar e a pessoa humana e, ao mesmo tempo e dialeticamente, oprime a pessoa e, por isso, também sufoca o lugar. No entanto, evidencia-se que, por mais totalizadora que seja, a modernidade não consegue ser absoluta e sempre deixa um “lugar” para o resíduo. Essa é uma das faces da modernidade, que a geofilosofia, neste estudo, enumera.

Palavras-chave: Geofilosofia. Geografia Cultural. Cotidiano. Região. Lugar. Modernidade. Representação. Trem de ferro.

ABSTRACT

In this thesis, we propose an introduction to geophilosophy, understood as a philosophy of relationship between the subject, the place and the everyday life in the context of modernity. At first the understandings are presented from which the researchers deal with the term “geophilosophy”, to then be introduced the concept of the word that matters to this research, as well as its theoretical and methodological foundation. In its practical aspect, the research investigates a particular phenomenon: the period in which the region of the Triângulo Mineiro had the railroad passenger train, which circulated in the region during the period of a little more than a century (1889-1997). On the occasion of his installation, the railroad train changed the landscape and places, changing “old” living relations and enabling the emergence of new relations and a new way of life that, over time, and not without contradictions is no longer new and strange, to be incorporated into the day-to-day. A specific aspect of this process is of particular interest, namely: after a century since its installation, the railroad train passengers “left” the region. The goal is to discuss the representations and objective and subjective impact of passenger transport disruption on railway lines in the localities of the Triângulo Mineiro region. Inferences found, from the consultation to documents, texts and dialogues with people who lived through the railroad train of everyday life in the region, reveal that there is a debt, not always recognized, the locations studied towards the passenger railroad train and with people who were part of their daily lives. Is present in this work is also a global approach to the relationship between the subject, the place and the world. We conclude that the globalized world “suffocates” the place and the human person and at the same time and dialectically, overwhelms the person and therefore also stifles the place. However, it is clear that, however totalizing it is, modernity cannot be absolute and always leaves a “place” to the residue. This is one of the faces of modernity, that the geophilosophy, in this study, lists.

Keywords: Geophilosophy. Cultural Geography. Everyday Life. Region. Place. Modernity. Representation. Railroad train.

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Imagen da capa. Fotos antigas das estações ferroviárias de Araguari, Uberlândia e Uberaba. Autoria desconhecida. Fonte: Arquivos públicos dessas cidades	Capa
01 e 02 – Montagem com fotos das reuniões do LAGECULT	004
03 – Cavalgada da Festa da Padroeira – Arraias (Set-1983)	017
04 – O autor montando PDS – Faz. Belém / Próx. à Lagoa da Pedra (Jan-1984)	017
05 – Nêgo, morador da comunidade “Santiago” – Arraias (Set-1983)	017
06 – Muro de pedras feito por escravos. Arraias, século XIX	017
07 – Produção de Locomotivas Baldwin – http://www.pinterest.com/ (15/10/2014)	033
08 – Trem de passageiros da Cia. Mogiana – Crédito: Apparecido Salatini	033
09 – Uberlândia (Década de 1940) – Acervo: Arquivo Público de Uberlândia	085
10 – Uberaba (Década de 1920) – Acervo: Arquivo Público de Uberaba	085
11 – Vista aérea de Uberlândia, 2009 – Crédito: o autor	149
12 – Uberlândia, 2008 – Crédito: o autor	149
13 – Uberlândia, década de 1930, caminhoneiros reunidos em protesto - Autor desconhecido	195
14 – Uberlândia, década de 1930, caminhões na Av. João Pessoa - Autor desconhecido	195
15 – Est. Ferroviária - Uberlândia, 1970. Fonte: Arq. Público de Uberlândia	223
16 – Est. Ferroviária - Uberlândia, 2014. Crédito: o autor	223
17 – Est. Ferroviária - Uberlândia, 2014. Crédito: o autor	223
18 – Est. Ferroviária - Uberlândia, 2014 (Placa informativa) Crédito: o autor	223
19 – Sede do Arquivo Público de Uberaba. Crédito: o autor	235
20 – Locomotiva em desuso, à frente do Arq. Púb. de Uberaba. Crédito: autor ..	235
21 – Locomotiva em desuso em exposição no Canadá. Crédito: Jack Bain, 1964. Fonte: http://swoda.uwindsor.ca/swoda/content/129 (acesso em 20/12/2014)	235
22 – Estação Ferroviária de Uberlândia, 1960. (Demolida em 1970) – Fonte: Arq. Púbico de Uberlândia	245
23 – Prolongamento da Av. Afonso Pena (2014). Crédito: autor	245
24 – Uberlândia, anos 1950. Autor desconhecido. Fonte: Arquivo Público de Uberlândia	248
25 – A mesma vista da foto anterior, 2014. Crédito: o autor	248

26 – Ruínas da antiga Estação Mogiana, Araguari. Fonte: Arquivo Público de Araguari.....	254
27 – Antiga sede da Companhia Goiás, em Araguari (2014). Crédito: o autor.....	254
28, 29 e 30 – Biblioteca de Uberaba, 2011. Crédito: o autor.....	274
31 – Última casa de Uberabinha, 2014. Crédito: o autor.....	279
32 – Terreno depois da demolição da casa, 2014. Crédito: o autor	279
33 – Locomotiva antiga. Fonte: Arq. Público Uberlândia. Autor desconhecido.....	290
34 – Pontilhão, Uberlândia. Fonte: Arq. Público Uberlândia	290
35 – Pontilhão, Uberlândia. 2014. Crédito: o autor.....	290
36 – Estação Stevenson - nova, 2012. Crédito: o autor	294
37 – Estação Stevenson - antiga (antes da reforma), 2014. Crédito: o autor.....	294
38 – Estação Stevenson - antiga (durante a reforma), 2014. Crédito: o autor	294
39 – Estação Stevenson - antiga (depois da reforma), 2014. Crédito: o autor	294
40 – Estátua em homenagem ao andarilho, 2013. Crédito: o autor	321
31 – Estátua em homenagem ao andarilho, 2013. Crédito: o autor	321
42 – Estátua em homenagem ao andarilho, 2013. Crédito: o autor	321
43 – Estátua em homenagem ao andarilho (detalhe), 2013. Crédito: o autor	321

LISTA DE FIGURAS

A – Equação de corpo em movimento – Crédito: o autor.....	102
B – Imagem da equação V – Crédito: o autor	102
C – Ciclos de Kondratieff – Adaptado pelo autor	175
D – Montagem de quadros – 1º filme da história do cinema – Créd. o autor	217
E – Panfleto de divulgação da Pomba da Paz no mapa de Uberaba – Elaborado por uma das pessoas contatadas para a pesquisa	239
F – Jornal “Gazeta de Uberaba”. Fonte: Arq. Público de Uberaba.....	268
G – Jornal do Bairro. Fonte: Arq. Público de Araguari	283

LISTA DE QUADROS

01 – Recorte espaço-temporal da pesquisa (Elaborado pelo autor)	041
02 – Perfil das pessoas ouvidas na pesquisa (Elaborado pelo autor)	047
03 – Noção de Lugar – do fenômeno à categoria (Elaborado pelo autor)	070
04 – O Ser Humano e o lugar (Elaborado pelo autor)	072
05 – Principais Estações – Cia. Mogiana: Uberaba – Uberlândia – Araguari	212
06 – Aplicando o Método de Lefebvre (Elaborado pelo autor)	230
07 – Mobilidade espaço-tempo relativa (Elaborado pelo autor)	264
08 – Resíduos, segundo Lefebvre (Elaborado pelo autor)	314

LISTA DE MAPAS

01 – Recorte espacial - pesquisa (Fonte: IBGE Municípios / Créd. R. S. Costa 2014).....	042
02 – Plano da Comissão de 1890 (Fonte: IBGE Municípios / Créd. R. S. Costa 2014).....	179
03 – Triângulo Mineiro (Fonte: IBGE – Municípios / Créd. R. S. Costa 2014).....	184
04 – Pomba da Paz no mapa de Uberaba (Créd. R. S. Costa 2014).	240
05 – Linhas Férreas Mogiana e Fepasa - 1954 e 1984 (Créd. R. S. Costa 2014)	291

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CMEF – Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
EFG – Companhia de Ferro Goyás
EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas
ENEM – Exame Nacional do Ensino Médio
FCA – Ferrovia Centro Atlântica
FEPASA – Ferrovias Paulistas Sociedade Anônima
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFTM – Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Triângulo Mineiro
LAGECULT – Laboratório de Geografia Cultural e Turismo
PCNs – Parâmetros Curriculares Nacionais
UFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RMV – Rede Mineira de Viação
UFU – Universidade Federal de Uberlândia

SUMÁRIO

Apresentação acadêmico-biográfica	014
Introdução	025
Capítulo 1	
1 – Fundamentação Teórico-metodológica	050
1.1 – Por uma geografia histórico- filosófica, humanista e cultural	051
1.2 – Uma introdução à geofilosofia, entendida como uma filosofia do cotidiano e dos lugares	053
1.3 – A Geofilosofia como conceito e método	058
1.4 – O “lugar” como conceito e categoria	066
1.5 – O “lugar”: do fenômeno à representação. Lidamos com fatos, ou com representações?	074
1.6 – Representações: conceitos e usos	078
1.7 – Tempo e espaço: tempo, do conceito à categoria geográfica	080
1.7.1 – “Espaço”: do conceito à geografia	086
1.7.1.1 – Espaço, lugar e paisagem	092
1.7.2 – Espaço, tempo e lógica	096
1.7.3 – Espaço, tempo, movimento e Cultura	102
1.8 – Fontes e métodos	104
1.8.1 – Trabalho de campo: visitas aos lugares do trem – um querer saber	105
1.8.2 – Outras fontes para se conhecer as pessoas e os lugares	107
Capítulo 2	
2 – O “Lugar” e o cotidiano na Modernidade	109
2.1 – Lugar e cotidiano: da cosmologia antiga às concepções modernas	110
2.2 – I. Kant: contribuição crítica para a Geografia [Humana e Cultural]	118
2.3 – Carl Ritter: consolidação da Geografia Humana: Terra - um só lugar.....	128
2.4 – Hegel e Marx: historicidade e modernidade	131
2.5 – Da Teoria Crítica à Geografia Humana e Cultural e à Geofilosofia	147
2.5.1 – A Escola de Frankfurt - Herbert Marcuse e a dimensão política dos Universais	150
2.5.2 – Henri Lefebvre e a denominação da sociedade moderna	160
2.6 – A Geografia Humana e Cultural	166
Capítulo 3	
3 – A Modernidade nos lugares e no cotidiano da região do Triângulo Mineiro	170
3.1 – O Contexto histórico-social brasileiro na modernidade	171
3.2 – Da região aos lugares: como o trem de ferro definiu o surgimento, os nomes e os traçados das localidades da região do Triângulo Mineiro	180
3.3 – A categoria geográfica “Região”	181
3.3.1 – A região do Triângulo e sua (re)configuração socioespacial	183
3.4 – Da região à rede ferroviária do Triângulo Mineiro	188
3.4.1 – A configuração da Rede Ferroviária na região do Triângulo Mineiro	190
3.5 – “Cidade”: conceito e categoria “chave” na modernidade	196
3.6 – Modernidade e toponímia na região do Triângulo Mineiro	201
3.7 – A face perversa da Modernidade: apressando o tempo e o lugar	205

Capítulo 4

4 – Lugar, cotidiano e Método: Diferentes temporalidades, representações e identidade dos sujeitos locais	210
4.1 – Aproximações ao método regressivo-progressivo de Henri Lefebvre	226
4.2 – Descrevendo a realidade local - a complexidade horizontal do serviço ferroviário no Triângulo Mineiro: representações do trem abandonado	231
4.2.1 – Descrevendo a realidade – Uberaba	234
4.2.1.1 – A “Pomba da Paz”: o Simbólico e suas representações	237
4.2.2 – Descrevendo a realidade – Uberlândia	242
4.2.3 – Descrevendo a realidade – Araguari	250
4.2.3.1 – As estações de Araguari na contemporaneidade	251
4.2.4 – A atual situação da memória das representações sobre o transporte de passageiros em trens de ferro nas localidades do Triângulo Mineiro	255

Capítulo 5

5 – Decompondo o real: Lugar, cotidiano e caminhos de decomposição da realidade estudada.....	260
5.1 – Decompondo o real – [1889 a 1939]	263
5.1.1 – Uberaba. O trem de ferro ligando lugares da região do Triângulo e definindo um novo cotidiano. O trem humanizado	267
5.1.1.1 – Uberaba e representações da modernidade	269
5.1.2 – Decompondo o real: Uberlândia.....	275
5.1.3 – Decompondo o real: Araguari	281
5.2 – Decompondo o real – [1940 a 1969]	287
5.2.1 – Considerações sobre a paisagem triangulina, no entremeio do auge e decadência do transporte de passageiros na região.....	288
5.2.1.1 – As humanidades fora da paisagem do trem	295
5.3 – O presente compreendido	299
5.4 – Retomada do percurso teórico-conceitual, do qual depende a compreensão do momento presente	304
5.5 – O “enigma” reapresentado e a “tese” que se apresenta	305
5.6 – O real compreendido: meios e fins na relação dos lugares com o trem	306

Capítulo 6

6 – Resíduos possíveis da modernidade e da reflexão	310
6.1 – Resíduo – uma conceituação. Sobre a difícil tarefa de se romper com um “pré-conceito”	311
6.2 – O andarilho homenageado: “São Bento”, ou seria “Mogiana”?	319

Considerações finais	330
-----------------------------------	-----

Referências	339
--------------------------	-----

Apresentação biográfico-acadêmica: Da Filosofia à Geografia Humana e à Geofilosofia².

Esta tese pretende ser também um ensaio, no que se refere ao frescor das ideias ainda não “consagradas”. Ao mesmo tempo, respeita-se todo o rigor exigido de um trabalho de doutoramento que, é o que se espera de uma tese, deve oferecer algo novo e consistente. Ao que poderia tornar-se um impasse, ou problema – a intenção de conciliar liberdade com rigor – procurei tratar como um desafio.

Encontrar a ponta do “cordão” que me trouxe até as pesquisas que agora apresento, foi um exercício muito prazeroso, mas não foi fácil, e eu nem esperava ter que registrar este início aqui. A minha intenção era iniciar esta apresentação a partir do relato do meu ingresso no Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. No entanto, na ocasião da minha defesa de projeto de doutorado, em 05 de junho de 2012, os membros da banca foram unânimes em recomendar que eu descrevesse, na forma de uma apresentação, o percurso que trilhei, *em trilhos antes não construídos*, até chegar ao IG-UFU e a esta tese, principalmente pelo fato de que a minha origem acadêmica, desde a graduação, passando pela especialização e mestrado, tenha sido toda cursada em outra área de conhecimento: a filosofia. Também foi sugestão da banca de defesa do projeto que fosse incluída a trajetória teórica que culminou com os estudos e pesquisas aqui apresentados, da filosofia à geografia cultural e à geofilosofia. A introdução e o primeiro capítulo desta tese surgiram, prioritariamente, dessa reflexão.

² A redação desta tese tomou como orientação: **MANUAL INFORMATIVO**. Mestrado e Doutorado. PPGEO – UFU, 2005; e ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724**. Informação e documentação – Trabalhos acadêmicos – Apresentação. Terceira edição. Rio de Janeiro, 2011. Para o uso de letras maiúsculas e minúsculas também se tomou como referência: Acordo ortográfico da Língua Portuguesa. Base XIX.

A minha aproximação com a geografia ocorreu nos primeiros anos do Ensino Médio, pois era para o professor dessa disciplina que eu costumava encaminhar as minhas inquietações de ordem filosófica e até mesmo as indagações de natureza subjetiva. E, apesar de ter escolhido a filosofia como curso de graduação, especialização e mestrado, sempre me mantive ocupado com temas também abordados na geografia, tais como: cultura, natureza, cosmologia, crítica e, desde 2010, a geofilosofia. De alguma maneira, sempre intui que, em algum momento, a aproximação destas áreas e a convergência dos estudos que vinha realizando, me conduziriam a este encontro.

Por outro lado, em diversas ocasiões de minha trajetória pessoal, profissional e acadêmica tive a oportunidade de vivenciar uma aproximação com as questões práticas da cultura do Brasil e em geral. Desde a infância pude conhecer um pouco das contradições desse país continental que é o Brasil.

Sendo minha mãe e meus avós maternos naturais do norte do Estado de Goiás [hoje Tocantins], tive a oportunidade de conhecer um aspecto mais rude e pobre, no sentido material do termo, mas não no sentido humano, de uma região que, apesar de uma abundância de recursos naturais, apresentava grande *déficit* no sentido do progresso e das condições para uma vida mais confortável.

Em Arraias, cidade em que meus pais se conheceram, se casaram e moraram até se mudarem para Uberlândia, em 1970, eu, geralmente, passava as férias escolares e sempre levava comigo uma pequena câmera fotográfica (Kodak 100), que me fazia parecer um curioso antropólogo mirim, sempre a fotografar e indagar as pessoas sobre questões da cultura e do cotidiano do lugar. Registro aqui que presenciei quando o telefone chegou à cidade, em 1980. Também presenciei, em dezembro de 1983, a primeira transmissão de TV naquela cidade. O programa

exibido foi o clássico *show* de final de ano de Roberto Carlos. Como a maioria dos moradores ainda não possuía aparelho de televisão, a população ficou dividida. Parte ficou assistindo ao programa em um aparelho colocado na frente da casa do Prefeito da cidade e outra parte permaneceu assistindo em outro aparelho, instalado na frente da casa do gerente do Banco do Brasil.

Uma informação digna de nota é a de que a propriedade rural de um dos meus primos, localizada no município de Arraias, a cerca de 30 km da área urbana, recebeu luz elétrica há apenas quatro anos, em 2011, e não são todas as propriedades rurais que contam com luz elétrica no município. O município de Arraias também abriga algumas comunidades de origem indígena, sendo uma delas localizada nos limites da propriedade da minha família, em uma localidade denominada “Santiago”, e algumas comunidades Quilombola, sendo as maiores a denominada “Quilombo Lagoa da Pedra”, à qual tive oportunidade de conhecer ainda criança, pois está localizada a poucos quilômetros da fazenda de um dos meus tios e a comunidade “Kalunga Mimoso”, com cerca de 230 famílias e 1.000 habitantes. Essa não é a célebre comunidade Kalunga do Estado de Goiás, que tem mais de 4.000 habitantes, mas está separada dela apenas pelo rio Paraná.

Além disso, localizado ao extremo sul do Estado do Tocantins, o município de Arraias está a apenas 180 km da Chapada dos Veadeiros, em Goiás, que nas últimas décadas viveu uma verdadeira invasão de místicos e espiritualistas, transformando-se em uma espécie de “Babel” da cultura alternativa brasileira. Todos esses lugares eram, para mim, uma realidade, antes mesmo de se tornarem conhecidos nacionalmente.

Por outro lado, meu pai, nascido na Bahia, migrou com a família, ainda na infância, para São Joaquim da Barra, no interior do Estado de São Paulo, cidade em

que fixaram residência os meus tios paternos e suas famílias. Em minhas visitas aos parentes daquela próspera região, pude conhecer um aspecto mais desenvolvido e urbanizado, mas não menos contraditório, desse imenso Brasil.

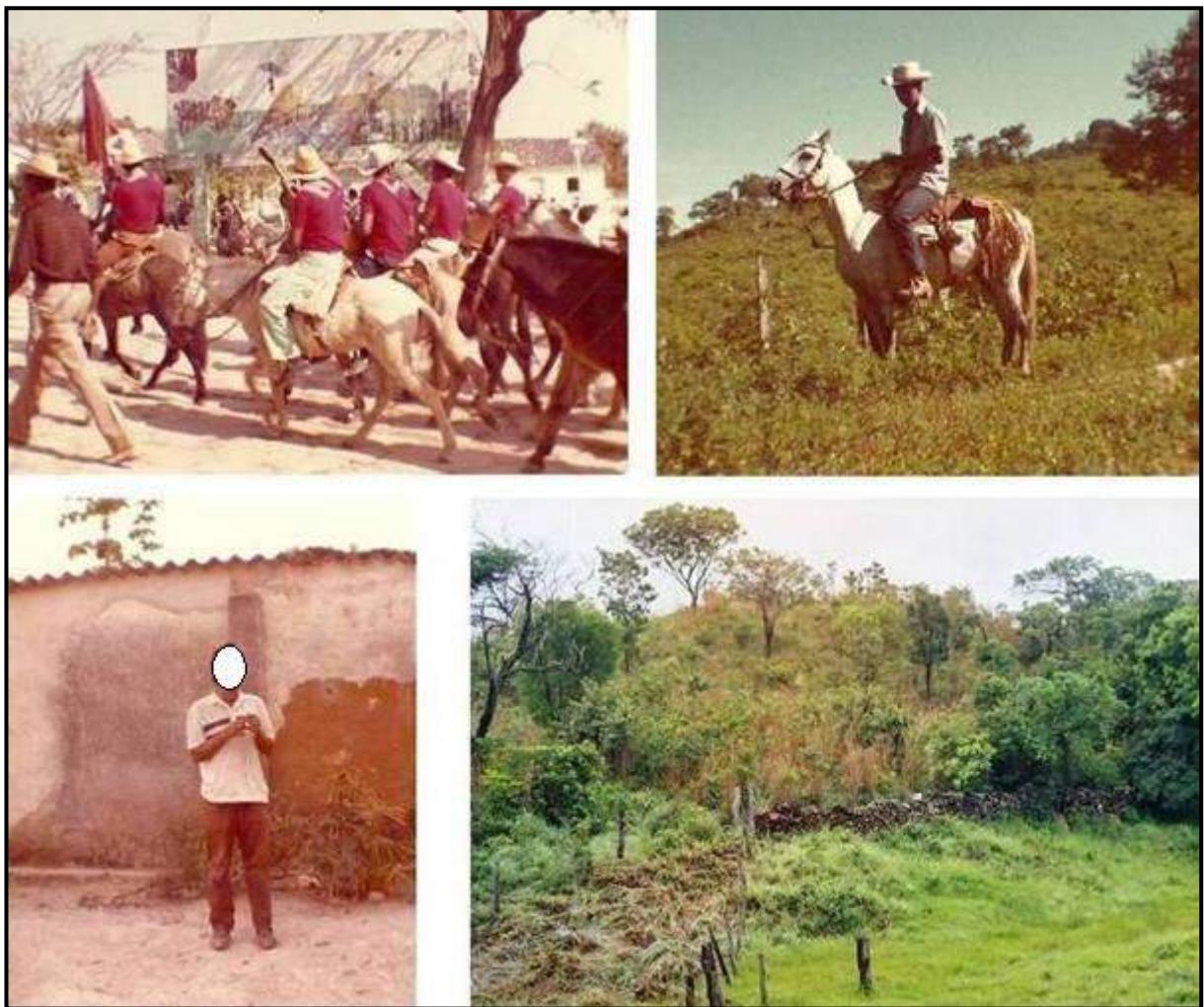


Foto 03 (alto, à esquerda): Cavalgada da Festa da Padroeira – Arraias (Set-1983)

Foto 04 (alto, à direita): O autor montando PDS – Faz. Belém / Próx. à Lagoa da Pedra (Jan-1984)

Foto 05 (em baixo, à esquerda): “Nêgo”, morador da comunidade “Santiago” – Arraias (Set-1983)

Foto 06 (em baixo, à direita): Muro de pedras, feito por escravos – Séc. XIX – Arraias (Set-1983)

Crédito das Fotos 03 a 06: o autor, (1983/84)

A minha infância, adolescência e início da idade adulta foram divididas entre os períodos de aula em Uberlândia e os períodos de férias, que eu passava alternadamente em Arraias, no Tocantins e em São Joaquim da Barra, São Paulo.

Em maio de 1985, fui designado para ingressar nas fileiras do Exército Brasileiro, tendo ido servir no Batalhão de Polícia do Exército de Brasília. Esse

Batalhão recebia, na época, jovens provenientes das mais distantes regiões do Brasil. Comigo serviram jovens vindos do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Distrito Federal e Bahia. Éramos quase 1.200 novos soldados incorporados, fato esse que forneceu um contato extraordinário com um Brasil que eu ainda não conhecia. Uma riqueza de culturas, sotaques, hábitos e comportamentos. Era comum, por exemplo, ver amigos conversando ao telefone ou recebendo e respondendo suas cartas em alemão ou italiano. Para um garoto de 18 anos, aquela foi uma experiência marcante, tanto que ainda mantenho contato com muitos desses companheiros de caserna, hoje “espalhados” pelo Brasil e pelo mundo.

Em dezembro de 1986, após dar baixa no Exército e tendo voltado a Uberlândia, consegui o meu primeiro emprego com registro em carteira, na Empresa de Rádio e Televisão Paranaíba, que na época retransmitia o sinal da Rede Bandeirantes. Conseguí esse trabalho após entrevista para a qual foram convidados jovens que cursavam o Curso de Técnico em Eletrônica na Escola Estadual Américo Rennê Giannetti, curso esse que eu havia interrompido por dois anos, em virtude da ida para o Exército. Trabalhar na televisão, na função de Operador de VT, me possibilitou outro tipo de contato com a Cultura. Não mais um contato “fenomênico”, como até então eu havia vivido, mas um contato mediado pela lógica da “Indústria Cultural” e pelos seus diversos canais midiáticos, canais esses que transformam a Cultura em um produto vendável, mais “bonito”, quando deve ser bonito e mais “feio”, quando deve ser feio. É um meio que fornece “imagens e representações de cultura” e não cultura propriamente, o que não é, necessariamente, menos interessante por isso; apenas diferente.

Em janeiro de 1988, tive o meu primeiro contato específico com a cultura e história da cultura de Uberlândia e região, quando fui aprovado em concurso público para cargo temporário na Prefeitura de Uberlândia, para trabalhar como auxiliar administrativo na Secretaria Municipal de Cultura e na Casa da Cultura, por ocasião do ano do centenário da cidade de Uberlândia.

O contrato durou de janeiro a dezembro de 1988 e tive a oportunidade de trabalhar nos mais diversos setores e realizar muitas tarefas, que incluíam a atualização do cadastro de correspondência municipal, no ainda embrionário CPD; divulgação de eventos culturais; montagem de equipamentos para realização desses eventos; visitas às Escolas Municipais para a apresentação de vídeos, debates e peças de teatro e participação em projetos de cunho cultural. Além disso, pude ter contato com toda a comunidade dedicada à cultura e à arte da cidade de Uberlândia e região. Tudo isso fez com que a experiência fosse muito rica e “plantasse” em mim, definitivamente, a vontade de incluir as questões da Cultura em meus estudos.

Após ser aprovado no processo seletivo para a primeira turma de graduação em filosofia, da Universidade Federal de Uberlândia, em 1994, foi possível colocar em prática o projeto de me dedicar a esses estudos. No entanto, foi somente no final de minha graduação, quando tive contato com a Teoria Crítica da Escola de Frankfurt, a partir de uma disciplina do Prof. Rafael Cordeiro, que se apresentou diante de mim, claramente, o horizonte intelectual e acadêmico ao qual me dedico, desde então. Naquele momento, e nos anos seguintes, os estudos estariam focados totalmente na filosofia, embora o caráter interdisciplinar dos autores, e dos textos da referida Escola, tornou necessário o estudo de outras áreas, como a psicologia e a psicanálise, a história, as ciências sociais e a própria geografia.

Após a conclusão do curso de graduação em filosofia (2002), surgiu a oportunidade de cursar na Faculdade de Filosofia (hoje Instituto de Filosofia) uma especialização em história da filosofia e meu trabalho de monografia, sob a orientação do Prof. Rafael Cordeiro, versou sobre a relação entre a arte e a dominação, no âmbito do sistema capitalista, e o que convencionou-se chamar de “banalização da arte”.

Em 2003, após ser aprovado em concurso público para professor substituto na Faculdade de Filosofia da UFU, uma das disciplinas que ministrei foi “Filosofia da Ciência”, para o primeiro período da graduação em Geografia, tendo obtido média de 8,4 em 10,0, na avaliação dos discentes. Ministrar esse conteúdo me deu uma nova oportunidade de contato mais próximo com a geografia. Neste mesmo período ingressei no recém criado Grupo de Estudos em Teoria Crítica (UFU), do qual faço parte ainda hoje.

Ainda em 2003, um episódio ocorrido em uma Escola de Ensino Médio em que eu lecionava filosofia, e na qual recebíamos alunos intercambistas, foi crucial para que eu inserisse em meus estudos, com mais afinco, autores brasileiros. Em uma das aulas, quando me preparava para discorrer sobre Immanuel Kant, uma das intercambistas, de origem alemã, se mostrou bastante surpresa e decepcionada, dizendo que esperava estudar filósofos brasileiros. Tive que explicar a ela que nem na minha graduação em filosofia eu havia estudado algum filósofo brasileiro. Mas, mesmo assim, me esforcei para suprir, minimamente, as suas expectativas. Desde então, o estudo de autores brasileiros tornou-se um fato para mim e devo confessar que esse estudo tem se mostrado muito gratificante, o que espero poder demonstrar em alguns “momentos” desta tese.

Em 2007, após aprovação em processo seletivo, ingressei na primeira turma do mestrado em filosofia, do Instituto de Filosofia da UFU e a minha dissertação, sob a orientação do Prof. Rafael Cordeiro, abordou a relação entre a filosofia de Herbert Marcuse, arte e transformação social, recebendo o seguinte título: “A relação entre práxis política, transformação social e arte na teoria crítica de Herbert Marcuse”. Ao longo do processo de redação da dissertação, tive contato com autores fora do âmbito da Teoria Crítica que, cada um de uma maneira bem peculiar, escreveram sobre a pertinência e a importância da transformação social, entendida aqui como processo pelo qual poderiam ser realizadas as potencialidades humanas na construção de um mundo mais humano e mais justo. Entre os quais destaco Henri Lefebvre, Gilles Deleuze, Félix Guattari, Milton Santos, Caterina Resta, Yi-Fu Tuan, o próprio Herbert Marcuse, dentre outros.

A leitura destes autores despertou a minha atenção para uma preocupação comum a todos eles que, se não está explícita em todos, encontra-se subjacente em seus escritos, a saber: **a diferenciação dos processos sociais quando tomados sob o ponto de vista local (do lugar) e do ponto de vista global e a relação desses processos com o cotidiano, com as representações do cotidiano e os seus resíduos**. Henri Lefebvre (1991a, p. 18) afirma que a revolução social é (ou deve ser) a revolução do cotidiano, e o cotidiano se dá no lugar: “Fica então aberto apenas um caminho: descrever e analisar o cotidiano a partir da filosofia, para mostrar sua dualidade, sua decadência e fecundidade, sua miséria e riqueza”. Herbert Marcuse (1969, p. 38) afirmou que “... nesta sociedade de consumo, a satisfação das necessidades tem lugar apenas como um resíduo da produção rentável”. Milton Santos (2008, p. 56), por sua vez, afirmou: “A cada lugar geográfico concreto corresponde, em cada momento, um conjunto de técnicas e de

instrumentos de trabalho” e Caterina Resta³ (1996, s/p) afirma: “O lugar é aquele ponto de convergência, de reunião e de recolhimento, no qual, como na ponta afiada de uma lança, em virtude de sua irresistível atração, o espaço se concentra”. Todas estas citações contribuíram para a formulação do problema que será apresentado formalmente no interior da tese, no qual se busca uma melhor compreensão de três conceitos (e/ou categorias) fundamentais: **lugar, cotidiano e resíduos**.

Assumindo como arcabouço teórico o suporte da filosofia, geografia, história, sociologia e da nascente geofilosofia. O meu relacionamento com essas áreas intensificou-se mais ainda, em 2009, pois, devido ao fato de o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) passar a ter peso para ingresso em Universidades, o Colégio no qual eu trabalhava naquele momento instituiu coordenações por áreas de ensino e saberes, com a intenção de preparar os alunos especificamente para o exame. Fui convidado para coordenar a área de ciências humanas, que inclui os conteúdos geografia, história, filosofia e sociologia. Aceitei o convite e a experiência possibilitou um amplo conhecimento sobre o trabalho em cooperação entre essas diferentes áreas de ensino e de conhecimento.

Ainda em 2009, em agosto, com a conclusão do mestrado, pude me dedicar com mais aplicação às leituras de textos relacionados aos conteúdos e temas citados acima. Foi quando me dei conta que a geografia, sobretudo as geografias humana e cultural, poderia fornecer alguns subsídios para as leituras, o que me proporcionou um contato com, e a leitura de, autores até então pouco conhecidos por mim, entre os quais cito Paul Claval, Clifford Geertz, Ana Fani.

Em janeiro de 2010, após aprovação em concurso público federal, tomei posse no cargo de professor efetivo do Ensino Básico, Técnico e Tecnológico, no

³ Professora da Universidade de Messina, Itália. Estuda Filosofia Teórica e Geofilosofia. Todos os trechos dos seus textos citados nesta tese foram traduzidos, do original italiano, pelo autor desta.

Instituto Federal do Triângulo Mineiro, campus Uberlândia, cuja proximidade com algumas antigas estações de trem de ferro da região me possibilitou um maior contato com aquele que viria a ser o objeto de estudo empírico desta tese.

Em fevereiro de 2010, após ser aprovado em processo seletivo específico para aluno especial no Programa de Pós-Graduação (doutorado) em Geografia, do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, pude cursar uma disciplina que me forneceu os requisitos teóricos para pleitear uma vaga como aluno regular. Trata-se da disciplina “Efeitos Socioespaciais de Grandes Projetos”, oferecida pelo Prof. Dr. Vicente de Paulo da Silva, no primeiro semestre de 2010. Além de muito importante para um contato mais efetivo com os conceitos e categorias da geografia, possibilitou um agradável convívio acadêmico com uma turma de alunos fora do comum. Nesse período também teve início a minha participação como membro do Laboratório de Geografia Cultural e Turismo (LAGECULT), sob a coordenação do Prof. Dr. Rosselvelt José Santos, o que contribuiu, e tem contribuído muito, para a realização dos estudos e pesquisas desta tese. De certa forma, esta tese também é uma síntese do que tenho estudado nesses dois Grupos dos quais faço parte: o Grupo de Estudos em Teoria Crítica e o Laboratório de Geografia Cultural e Turismo.

No primeiro semestre de 2011, após aprovação no processo seletivo, ingressei como aluno regular neste Programa de Pós-Graduação. A partir de então, esse trabalho começou, efetivamente, a ser desenvolvido. O cuidado inicial foi de buscar referenciais teóricos e práticos que pudessem orientar e fundamentar a pesquisa. Foi assim que pude aprofundar o estudo de um tema ainda pouco estudado no Brasil, mas com uma relativa inserção nos Estados Unidos da América

e em alguns países da Europa, sobretudo a Itália: a geofilosofia, da qual não me ocuparei agora, uma vez que dedico um espaço próprio a ela no texto.

No que se refere à pesquisa empírica, fundamental para o desenvolvimento da tese, e conforme já havia sido apresentado no projeto submetido ao processo seletivo, o foco de estudo foi uma investigação a respeito das representações sobre o transporte de passageiros em linhas férreas na região do Triângulo e sua relação com os temas estudados. A escolha por uma pesquisa que também abarcasse aspectos práticos e empíricos não foi aleatória. No caso, o estudo do transporte de passageiros por linhas férreas nessa região, surgiu de um antigo anseio de compreender as razões pelas quais um serviço que exerceu forte influência no crescimento da região foi deixado de lado, dentro de um contexto local e nacional, bem como de uma vontade de investigar os sentimentos e representações relacionados à vivência dos indivíduos cuja existência estava associada ao vai-e-vem do trem de ferro. No período em que servi ao Exército, tive a oportunidade de viajar algumas vezes no extinto Trem Bandeirante, entre Brasília e Uberlândia e a viagem de trem, além de outras experiências, fornece uma visão privilegiada da paisagem, que fica gravada de maneira muito peculiar em nossa memória.

Finalizando essa apresentação, informo que adquiri, há quatro anos, junto com minha esposa Telma, que também cursa doutorado, na Unesp-Bauru, uma casa a 200 metros dos trilhos do trem de ferro, na qual moramos juntamente com o nosso filho Bruno. Podemos ouvir o trem “cantar” todas as manhãs e tardes, mas é uma pena que ele não mais transporte gente, em nossa região.

Desta forma, fechou-se o “círculo” no qual esta tese se fundamenta, procurando levantar os problemas, as discussões e as respostas possíveis, o que será apresentado, introdutoriamente, na sequência.

INTRODUÇÃO

Repórter – *Uma última pergunta: suponha, Lord Russell, que essa entrevista seja assistida por nossos descendentes, como os pergaminhos do mar morto, daqui a 1.000 anos, o que você considera interessante dizer àquela geração sobre a sua vida e as lições que você aprendeu?*

Bertrand Russel – *Eu gostaria de dizer duas coisas, uma intelectual e uma moral. O conselho intelectual que eu gostaria de dar é esse: Quando você está estudando um assunto, ou considerando alguma filosofia, pergunte a si mesmo. Quais são os fatos? E qual é a verdade que os fatos revelam? Nunca se deixe divergir pelo que você gostaria de acreditar ou pelo que você acha que traria benefícios às crenças sociais se fosse acreditado. Olhe apenas e somente para quais são os fatos. Esse é o conselho intelectual que eu gostaria de dar. O conselho moral que eu gostaria de dar é muito simples. Eu diria: o amor é sábio, o ódio é tolo. Nesse mundo que está ficando mais interconectado, nós temos que aprender a tolerar uns aos outros, nós temos que aprender a aceitar o fato de que algumas pessoas dizem coisas que não gostamos. Nós só podemos viver juntos dessa forma; se queremos viver juntos e não morrermos juntos, nós precisamos aprender a bondade da caridade e da tolerância. O que é absolutamente vital para a continuação da vida humana nesse planeta.*

(Trecho de uma entrevista de B. Russel ao programa *Face to Face*, disponível em <https://www.youtube.com/watch>. Acesso em 20-11-14)

Introdução e problematização:

“Sem rede, nem cobertor”.

Certo dia, no ano de 1979, em uma fazenda do Estado do Tocantins – àquela época, ainda Goiás – havia um garoto, com 12 anos de idade, muito ansioso, pois seria a primeira vez que o seu tio Ernesto o deixaria montar sozinho em um cavalo, para uma jornada mais longa. Todos se levantaram muito cedo para preparar as montarias e os preparativos e o garoto, ainda ansioso, estava agora admirado com o fato de todo aquele movimento parecer muito natural para as pessoas do lugar: seus tios e primos. Para ele, no entanto, tudo era especial. Ele prendia a sua atenção em cada detalhe. Às seis horas, os cavalos foram preparados e, às sete horas, todos já estavam prontos para sair. O destino era um enterro de uma pessoa muito conhecida no distrito, em um lugar chamado Bertioga. O falecido era um ancião que gozava de muito respeito e admiração por todos e era tido como um sábio local.

Quando chegaram a Bertioga, que ficava há uns doze quilômetros de distância, duas léguas, para usar a linguagem local, já havia um considerável número de pessoas que aguardavam a chegada do corpo, para o enterro. Era um pequeno cemitério e a cova estava pronta. Era tudo muito rudimentar. Os túmulos se resumiam a um lugar para colocar o cadáver e uma cruz sobre ele. Não havia concreto e nem lápides. Aquilo, definitivamente, chamou a atenção do curioso garoto, pois era bem diferente dos cemitérios que ele conhecera, até então.

De repente, por um caminho entre as árvores, apareceram duas pessoas que traziam algo numa rede, logo se viu que era o corpo. Eles andavam um atrás do outro, carregando uma trave de madeira nos ombros. Estavam a uma distância, um

do outro, que permitia que o corpo fosse transportado dentro de uma rede, que estava com as extremidades amarradas na trave. O corpo, dentro da rede, estava a uma distância de uns cinquenta centímetros do chão. Assim que os dois homens que carregavam a rede se aproximaram da cova, colocaram o corpo coberto no chão. Todos se aproximaram e o Padre iniciou um momento de orações, que se estendeu por uns dez minutos. Ao final das orações, acompanhadas por um profundo silêncio – a impressão era de que até os pássaros ficaram mais silenciosos durante as preces do Padre –, o ritual teve a sua conclusão, que foi tão marcante e inesperada para o surpreso garoto, que ainda hoje as indagações surgidas nos instantes seguintes ecoam no seu entendimento.

Quando o Padre autorizou que o corpo fosse enterrado, um dos homens que ajudaram a conduzir o cadáver disse: *“Eu não posso ceder a rede que está embrulhando o corpo, porque é a única rede que eu tenho”*. Assim que pronunciou esta frase, ele, com a ajuda de outra pessoa, retirou, da rede, o cadáver, que ficou envolto em um cobertor. O garoto ficou estupefato. Não sabia o que dizer. A sua esperança era que alguém tomasse alguma providência e não deixasse aquilo acontecer. Contudo, a sua estupefação ainda seria maior, pois, logo em seguida, o outro homem, que ajudara a transportar o corpo, disse: *“Eu também não posso dar o cobertor, pois só tenho este”*.

E, da mesma maneira que o primeiro homem, ele se encarregou de livrar o corpo do cobertor, ou o cobertor do corpo, talvez.

O garoto olhou para o seu tio e para os seus primos, esperando uma atitude deles, mas parece que aquela cena, para ele bizarra, não havia causado o mesmo impacto sobre eles. O corpo, em seguida, foi colocado no seu lugar, o túmulo, sem nenhuma proteção, a não ser a roupa que ninguém, felizmente, reclamou. Grande

também foi o espanto que invadiu aquele garoto, alguns anos depois (1982), quando ele assistiu à versão feita para a televisão da obra “Morte e Vida Severina”, de João Cabral de Mello Neto, em especial a cena inicial, na qual o corpo do lavrador Severino é também carregado em uma rede:

— O que estais carregando irmão das almas
Embrulhado nessa rede? Dizei, que eu saiba.
— *Um defunto de nada, irmão das almas,*
Que há muitas horas viaja à sua morada.
— E sabeis quem era ele irmão das almas?
E sabeis como ele se chama ou se chamava?
— *Severino lavrador, irmão das almas.* (MORTE E VIDA SEVERINA, 1982)

O episódio do sepultamento daquele senhor provocou no garoto duas reações, uma imediata e outra, algum tempo depois. Ambas marcaram e ainda marcam profundamente a sua personalidade e a sua biografia. A primeira dessas reações foi um ato: tentar reverter aquela situação junto aos presentes e fazer com que a rede e o cobertor permanecessem com o corpo que seria enterrado. No entanto, foi dissuadido por todos, logo na primeira tentativa. A segunda reação foi uma indagação, que foi esboçada naquele momento, mas que foi compreendida somente depois de passados muitos anos: “Porque aquele ato considerado por ele tão inusitado, inesperado e injusto foi vivido de maneira completamente ‘normal’ por todas aquelas pessoas do lugar?”.

A única compreensão possível, para o garoto, foi a de que aquele comportamento só era aceito e digerido por todos por se tratarem de pessoas “do lugar” e, sendo ele o estranho, o de fora, a sua atitude é que poderia se tornar, no ponto de vista dos demais, inusitada. Além disso, essa reflexão revelou dois ensinamentos daquele mesmo evento. O primeiro foi a inferência de que muitas vivências e memórias foram para o túmulo com aquele senhor: se alguém o tivesse ouvido e registrado as suas experiências, de pessoa simples, porém importante para

aquele lugar, com certeza, elas sobreviveriam à sua morte. O segundo foi uma transposição do imanente e tácito, para o abstrato e geral, ao perceber que a modernidade produz nas vivências e memórias das pessoas o mesmo efeito: **enterra-as na cova fria, sem rede nem cobertor.**

Desde então, as repercussões deste episódio têm provocado naquele garoto as mais complexas indagações, reflexões e compreensões. Os eventos, e sentimentos ocasionados pelos mesmos, não poderiam ser avaliados de maneira unilateral, sempre haveria outras maneiras de interpretação e, mesmo presenciando a cena, não poderia ele tomar a atitude daquelas pessoas como regra geral. Naquele caso específico, o fato de retirar a rede e o cobertor do corpo que seria enterrado foi movido, sobretudo, pela escassez de recursos dos dois cidadãos que haviam cedido os seus pertences para a realização do velório e do sepultamento. Foi isso que os levou a “agredirem”, no olhar do garoto, uma regra máxima da civilização: o respeito aos mortos! O corpo daquele senhor foi misturado à terra. É sabido que um advento que marcou a trajetória do desenvolvimento humano, ainda mais primordialmente do que a descoberta do fogo, foi o momento em que se passou a pesar o óbito do ente próximo e o respeito para com o seu corpo sem vida. E aquelas pessoas estavam, simplesmente, negando este fato, não na sua essência, mas forçados pelas circunstâncias. Finalmente, surgiu a compreensão de que aquele episódio era um capítulo próprio da **cultura** daquele **lugar**, manifesta em seu **cotidiano**, mas que poderia também ser interpretada **universalmente**, a partir da **experiência, percepção, representação e interpretação** de alguém que se propusesse à essa tarefa. Afinal, para se conhecer as pessoas é preciso levar em consideração o seu lugar, pois é no lugar, e sempre no lugar, que quase tudo acontece.

O garoto citado acima é o mesmo que agora propõe este trabalho de pesquisa, que recebe o título principal de “Uma geofilosofia do cotidiano e dos lugares”, e, embora os temas aqui tratados não sejam, necessariamente, desdobramentos daquele episódio, foi ali que esta tese começou a ser “gestada”. Refletindo de maneira mais ampla, o chamado progresso não tem feito a mesma coisa, em prol da marcha acelerada da civilização? Se colocarmos no lugar do corpo inanimado daquele senhor as memórias, os anseios e os desejos individuais do cidadão comum, não estariam sendo esses enterrados “sem cobertor” na terra fria e seca do esquecimento? E se pensarmos no lugar, nas localidades e no modo de vida das gentes dos lugares, não estariam esses sendo enterrados “sem rede” na valorização sem limites dos interesses globais? Resumindo: a valorização exagerada dos aspectos globais, no contexto da sociedade capitalista, e tudo aquilo que lhe é característico [o consumo, a celebridade, o *glamour*, etc...] está enterrando “sem rede e sem cobertor” as memórias, vivências e anseios constituídos no lugar.

Parece-nos que estamos lidando com um “novo” tipo de exclusão: os excluídos da cultura e da história. E não me refiro aqui a questões midiáticas, porque hoje é comum ver pessoas serem alçadas do “anonimato” e tornarem-se “celebridades” da noite para o dia, ou terem os seus “quinze minutos de fama”. Não me refiro a essas pessoas! Porque quando isto acontece, é feito, geralmente, para atender a critérios puramente consumíveis e mercadológicos, ou devido a alguma excentricidade particular dos indivíduos em questão. Refiro-me, de fato, a pessoas que, ainda que possuam uma rica história de vida, não encontram a oportunidade nem a ocasião de se expressarem, pelo “simples” fato de que o caminho escolhido pela civilização premia outro tipo de valores, que não os seus. As experiências de vida dessas pessoas excluídas da cultura e da história tornam-se resíduos da

engrenagem do progresso “global”, embora elas próprias também produzam os seus resíduos, que se revelam como história e cultura local. Cabe agora buscar a publicidade [publicização] e a compreensão desses resíduos.

Este trabalho vislumbra uma possibilidade para a além da crua dicotomia que toma conta da civilização, que sabe apenas valorizar os aspectos globais, em detrimento da dimensão local e, ao mesmo tempo, dissolve a pessoa na uniformidade disforme da massa humana. Essa mesma civilização, quando valoriza o indivíduo, o faz apenas na forma de uma exaltação do individualismo e do egoísmo exacerbado, lançando as pessoas umas contra as outras. Desta forma, incorre-se em duplo erro: valoriza-se o individualismo e não o indivíduo em sua singularidade e, ao mesmo tempo, valoriza-se a dimensão global, mas não naquilo que ela tem de melhor, a humanidade, mas naquilo que ela tem de mais nefasto, a massificação dos indivíduos e a perversidade da globalização, no contexto da modernidade.

Assim, o processo civilizatório moderno e contemporâneo, também chamado Progresso, modifica rapidamente o modo de vida das pessoas. O “novo” chega, se instala, cria novas formas de convivência, tornando uns mais felizes e abastados, outros, mais infelizes e frustrados. Não obstante, a glória, o poder, o capital e outros valores e sentimentos, como felicidade e frustrações, em alguns casos, promovem mais sofrimento do que conforto. Mas isto não serve como obstáculo para a marcha triunfal da civilização. “É o preço que se paga”, dizem! No entanto, o movimento “civilizatório” é contraditório em si mesmo. O que é vanguarda hoje poderá ser, em mais ou menos tempo, ultrapassado. E isto também afeta o modo de vida das pessoas. Mas nenhuma área do conhecimento e nenhum setor da sociedade se preocupam com isto de forma preventiva. As “coisas” vão acontecendo e, na medida

em que forem surgindo os problemas e as contradições, elas vão sendo postas em movimento e nem sempre são resolvidas. Cabe às “personagens”, nesse cotidiano, a luta pelos seus direitos, quando sentirem que estes, por algum motivo, são aviltados. Neste caso, a marcha do progresso funciona como um “trator” que passa movendo tudo, criando, e ao mesmo tempo destruindo, espaços e lugares, sujeitos e experiências. Assim como constrói novos lugares, novas relações e novos sentimentos, também destrói lugares, relações e sufoca sentimentos, que, por não serem tão facilmente destruídos, são, invariavelmente, transformados em sofrimento, ressentimentos, angústias, rancores, dentre outros.

Este trabalho propõe a investigação de um aspecto em particular deste fenômeno, com a intenção, inclusive, de buscar uma “resposta” dialética, além das polaridades já apresentadas: a instalação, a permanência e a desativação do trem de ferro de passageiros na região do Triângulo Mineiro. Sobretudo, a maneira como a sua instalação, no final do século XIX, modificou a paisagem e os lugares, destruindo, redefinindo e metamorfoseando “velhas” relações de convivência e possibilitando o surgimento de um hibridismo de relações e um inédito modo de vida que, com o passar do tempo, deixou de ser inédito e estranho, passando a incorporar o dia-a-dia dos sujeitos dos lugares de passagem do trem.

Dentre as tecnologias desenvolvidas pelo ser humano, ao longo do tempo, seguramente não há ainda uma que expresse tão bem essa “dialética” entre o global e o local quanto o trem de ferro, uma “máquina” assustadora, fria e barulhenta [viva manifestação do domínio da técnica, no momento de seu surgimento] que assume características locais e regionais que chegam a ser quase prosaicas e poéticas, no contexto em que é inserida. Nos lugares em que chega, nesse caso, na região do Triângulo Mineiro, o trem desencadeia e, ao mesmo tempo, assume novas

definições de representações, marcadas pela identidade dos lugares. Cria problemas quando chega, não se pode negar, mas na medida em que é incorporado ao cotidiano, torna-se parte da paisagem local e passa a ser, quase literalmente, um “trem de mineiro”.

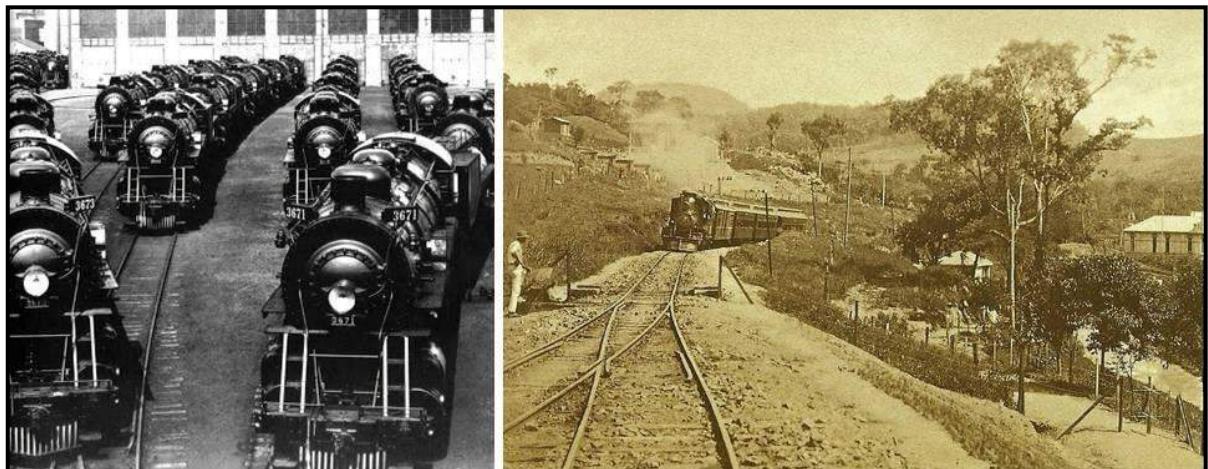


Foto 07 (esquerda): Produção de Locomotivas – Início do Séc. XX. Baldwin Locomotive Work (EUA). Crédito: autor desconhecido. **Fonte:** <http://www.pinterest.com/> (15/10/2014).

Foto 08 (direita): Cia. Mogiana. Minas Gerais, Brasil. 1920 (aprox.) Trem de passageiros nas proximidades da Estação de Águas de Prata. Crédito: Apparecido Salatini. **Fonte:** Gerodetti e Cornejo, 2005, p. 136.

Nas fotos 07 e 08 é possível evidenciar o enorme contraste entre a fria imagem das Locomotivas *Baldwin* sendo produzidas em série, com a bucólica e [quase] poética imagem de uma dessas locomotivas cortando o cerrado e se fundindo com a paisagem local.

O relacionamento do povo com o trem foi muito estreito enquanto o trem o ajudava a deslocar-se de um lugar para outro. Os apelidos eram dados com carinho a ferrovias, carros e locomotivas pelos usuários [...] “Russas”, “Escandalosas”, “Vandecas”, “Cabeças-de-saúva”, “Marias-fumaças”, “Lobas”, “Baratinhas” e outras. (GIESBRECHT, 2001, p. 18).

O contraste nas imagens das fotos 07 e 08 também pode ser entendido como uma metáfora deste trabalho, que propõe um diálogo, ou uma terceira possibilidade, para além da simples dicotomia, entre a frialdade da globalização e as rugosidades e resíduos dos lugares e das pessoas do lugar. Essa “terceira possibilidade” não é,

no entanto, uma imagem clara, mas uma representação (ou mais) que surge(m) das (e nas) relações estabelecidas pela presença do trem nos lugares: novos saberes, novos fazeres e novas dimensões da existência humana e suas humanidades.

Causa espanto o fato de as Locomotivas, essas obras da engenharia estrangeira, terem “ganhado” contornos tão próprios em terras brasileiras e não foi por acaso que o trem inspirou tantos artistas e poetas mineiros.

*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.
(Milton Nascimento e Fernando Brant)⁴*

A instalação do trem na região do Triângulo Mineiro possibilitou a criação de inéditas práticas sociais e de pequenas comunidades no entorno das Estações (hoje abandonadas, em sua maioria). Um aspecto em particular de todo este processo, nos move especialmente, a saber: passado um século desde a sua implementação, o trem de passageiros “deixou” a região, por diversas razões. Quais foram as repercussões objetivas e subjetivas da interrupção do transporte de passageiros em linhas férreas nas localidades da região do Triângulo Mineiro? Como as pessoas (sujeitos) dessa região se reorganizaram, ao verem os lugares modificados e, na maioria dos casos, perdendo a sua própria razão de ser e de existir? Como elas passaram a lidar com os sentimentos e angústias da interrupção do transporte e, consequentemente, com a modificação do seu modo de vida? Estas indagações, somadas a outras preocupações que serão apresentadas ao longo do trabalho, nos trouxeram a esta pesquisa. Considerando estes pressupostos, o problema que conduz a análise fica assim formulado: Considerando que os lugares outrora

⁴ NASCIMENTO, M; BRANT, F. **O último trem**. Intérprete Milton Nascimento. In: NASCIMENTO, M. A História e as canções de “Maria Maria” e “O Último Trem”. EMI Music Brasil, 2002. CD. Faixa 10.

existentes (comunidades), e as relações neles vividas, ainda subsistem na memória das pessoas, como resíduos e/ou ricas experiências de vida, mas nem sempre agradáveis, seria possível a “reconstrução” imaterial destes lugares, de forma que os indivíduos os trouxessem a tona, para terem a oportunidade de reavaliá-los em suas implicações subjetivas, celebrando o vivido? Este é um dos questionamentos deste trabalho, em seu aspecto subjetivo e local.

Por outro lado, retornando às indagações de ordem filosófica mais ampla, faz-se presente neste trabalho um olhar para a dimensão global da relação entre o sujeito, o lugar e o mundo, marcada pela expressiva valorização das questões globais e mundiais em detrimento das questões de âmbito local. O mundo globalizado “sufoca” o lugar e, consequentemente, sufoca o indivíduo, ou se dá o contrário, sufoca o indivíduo e, por isso, “sufoca” o lugar, ou, ainda, talvez a relação se dê conjuntamente. O mundo global é o reino da heteronomia, enquanto o lugar valoriza a autonomia.

Neste sentido, é possível afirmar que há uma supremacia **real** do lugar, em relação ao mundial, mas, ao mesmo tempo, há uma supremacia **convencional** do global sobre o lugar. Essa convenção é ditada pelo *status quo*. No lugar as pessoas são o que são. Vivem realmente. No mundo, não se vive, apenas se “existe”. No entanto, a nossa cultura (capitalista, mundializada, globalizada) desenvolveu um *modo de vida* que privilegia o “homem do mundo” e menospreza o “homem do lugar”. Como já dito, a cultura privilegia a heteronomia, em detrimento da autonomia e, ao mesmo tempo e contraditoriamente, exige autonomia das pessoas, que já são forçadas a abrirem mão de toda a sua história de vida e de sua memória, desvalorizadas em si mesmas, pois, no mundo global, só tem valor aquilo que é célebre. Essa contradição entre autonomia e heteronomia forneceu o “combustível”

da pesquisa, que foi “consumido” no encontro das ciências e disciplinas que constituíram o arcabouço conceitual da pesquisa: geografia, história, filosofia, sociologia e geofilosofia.

Assim, esta tese é um “nadar contra a corrente”. Ela propõe um modesto esforço no sentido inverso ao do sistema dominante vigente. Na cultura do global, o sinônimo de sucesso é ser reconhecido, famoso: uma celebridade, ainda que fundamentada na banalidade. Aquilo que não é célebre vai para o túmulo “sem rede, nem cobertor”. Desta forma, incentiva-se as pessoas a buscarem conquistar o mundo. Mas conquistar o mundo não equivaleria a perder a si mesmo e a relação com o lugar? Por isto, outras questões surgem neste trabalho: “Qual é o lugar do vivido no mundo globalizado?”, “Qual é o sentido da memória do lugar, no contexto da globalização?”, “Qual é o lugar da diferença e das particularidades na metamorfose do espaço moderno e globalizado?”, “Qual é a reflexão (geográfica, filosófica e geofilosófica) possível, para se buscar a compreensão histórica do (prazeroso/doloroso) processo de desenvolvimento e modernização do lugar?” e “O que as localidades da região do Triângulo Mineiro fizeram e têm feito para valorizar a memória de uma atividade [o transporte de passageiros em trens de ferro] que foi fundamental para a sua constituição e o seu crescimento socioeconômico?”. Juntas, essas questões culminam no “enigma” fundamental desta tese, que fica assim formulado: **Por que na sociedade globalizada ainda existe lugar para o “lugar”?**

É preciso reconhecer que a imensa gama de questões, situações, disciplinas e áreas do saber apresentadas até o momento, nesta introdução, dificilmente poderiam ser tratadas em uma única tese, sem o risco de se perder o foco e sem incorrer no erro para o qual o italiano Humberto Eco (2007, p. 35) chamou a atenção: “A primeira tentação do estudante é fazer uma tese que fala de muitas

coisas. [...] Estas teses são perigosíssimas". No entanto, uma afirmação de Milton Santos, lida no momento em que esse impasse nos afligia, forneceu o elo que faltava para reunir todos os questionamentos em uma única problemática [um fio condutor], que concentra o problema desta tese, as ciências que conduziram o arcabouço teórico-prático, a metodologia e os meios de sua pesquisa, análise e redação. Eis a citação:

Dorrit Harazim: O senhor costuma brigar com o conceito de "o mundo inteiro". Por quê?

Milton Santos: Porque "o mundo inteiro" é uma ficção. A chamada "aldeia global" não existe. É apenas uma construção. Eu sempre desconfio de tudo o que é apresentado como sendo global, pois falta sentido a esse conceito. É um mundinho este nosso. Meu ponto de partida são os valores. Estes podem até se tornar mundiais, mas o ponto de partida é local.

Dorrit Harazim: Um produto como a Coca-Cola não seria a representação de algo global?

Milton Santos: Não, nem mesmo a Coca-Cola, porque em cada país ou local o significado de beber o refrigerante é diferente. O produto parece ser o mesmo mundo afora, só que ele adquire tantos pesos e valores quanto as várias geografias. (SANTOS & HARAZIM, 2011, p. 170).

Esse pequeno fragmento de diálogo resume o problema de maneira singular e contém os principais elementos que são trabalhados nesta tese, de forma que as questões apresentadas auxiliam no "movimento" da reflexão de cada um dos capítulos. Ainda assim, procurou-se não incorrer no erro de tomar as "provocações" do texto, ingenuamente, ao "pé da letra", como se elas fossem absolutas. Por isso, as incoerências para as quais elas apontam também foram contempladas. Por exemplo, podemos pensar a "unidade do mundo" de três maneiras diferentes, para as quais o próprio Milton Santos chamou a atenção, em outro escrito: a primeira é uma fábula, contada pelo sistema vigente [*status quo*]; a segunda é o mundo como ele é: perverso; e a terceira é o mundo como ele pode ser: um "outro" mundo.

De fato, se desejamos escapar à crença de que esse mundo assim apresentado é verdadeiro, e não queremos admitir a permanência de sua percepção enganosa, devemos considerar a existência de pelo

menos três mundos num só. O primeiro seria o mundo tal como nos fazemvê-lo: a globalização como fábula; o segundo seria o mundo tal como ele é: a globalização como perversidade; e o terceiro, o mundo como ele pode ser: outra globalização. (SANTOS, M., 2009, p. 18).

Ao desenrolar o “novelo” contido nas entrelinhas da entrevista de Santos a Harazim (SANTOS & HARAZIM, 2011, p. 170), inclusive fazendo alusão a outras afirmações relevantes do texto, em conjunto com as nossas inquietações e indagações já apresentadas nesta introdução, acrescentamos aos temas propostos nos capítulos desta tese:

- da afirmação “... o mundo inteiro é uma ficção. A chamada ‘aldeia global’ não existe. É apenas uma construção”, surgiu a seguinte reflexão: a quem interessa essa maneira de entender a realidade?. Resposta: “Ao sistema vigente e dominante”. Por isso, trataremos da constituição histórica disto que chamamos *status quo / establishment / sistema dominante*. Em síntese, abordar-se-á como o lugar e o cotidiano se encontram inseridos na [e no conceito de] modernidade;

- da afirmação “É um mundinho este nosso. Meu ponto de partida são os valores. Estes podem até se tornar mundiais, mas o ponto de partida é local”, surgiu a reflexão sobre a filosofia e a geofilosofia, a partir das quais serão estudados os fundamentos geofilosóficos do lugar e dos lugares, bem como as representações e as identidades dos sujeitos locais;

- da afirmação “Não, nem mesmo a Coca-Cola [e aqui poderia ser qualquer outro produto ou serviço ‘globalizado’], porque em cada país ou local o significado de beber o refrigerante é diferente”, surgiu a reflexão sobre as especificidades dos lugares, tais como a toponímia e, sobretudo, a topofilia, que possibilita a investigação do significado e do “sabor”, propiciados a partir da percepção própria de cada lugar. Além disso, a afirmação abre o espaço para uma investigação

empírica de um lugar e de um serviço específico: o transporte de passageiros em trens de ferro na região do Triângulo Mineiro. Nesse caso, nos permitiremos adaptar a afirmação de Milton Santos, com a convicção de que ele não se oporia, e, no lugar do produto Coca-Cola, trataremos do serviço [tecnologia, meio de transporte] “Trem de ferro”. Como visto, uma orgulhosa e portentosa invenção européia que nessa região assume características bem mais modestas. Nada mais bucólico, poético e simples do que a imagem do trem cortando as montanhas e rios do Sertão da Farinha Podre. Em síntese, abordar-se-á como a modernidade se encontra inserida no lugar e no cotidiano;

- e a afirmação “O produto parece ser o mesmo mundo afora, só que ele adquire tantos pesos e valores quanto as várias geografias” forneceu a inspiração e o mote para abordarmos a maneira como a geografia humana e a geografia cultural contribuíram e contribuem para a compreensão do cotidiano de dos sentimentos topofílicos, ou não, das pessoas em seus lugares de vivência. Em síntese, nesse caso, abordar-se-á a maneira como as localidades da região do Triângulo Mineiro foram tecidas pelos trilhos, a sua reconstituição histórica, a percepção particular das representações sociais e dos resíduos que ficaram.

Cada um dos pontos enumerados acima será abordado em um capítulo da tese, cuja constituição será apresentada ainda nesta introdução.

Enfim, parafraseando uma sentença atribuída ao filósofo grego Sócrates, de que “uma vida na qual não há reflexão, não merece ser vivida”, propõe-se aqui a reflexão, histórica, filosófica, geográfica e geofilosófica dos processos vividos nessa região, sobretudo nas localidades em que havia o oferecimento do transporte de passageiros em Trens de Ferro, que hoje não existe mais. Para tanto, propõe-se um trabalho de cooperação entre as ciências e disciplinas, anteriormente citadas. Nesse

sentido, identifica-se a intenção desta tese que, ainda que pareça tão ampla, resume-se numa questão muito simples, plausível, exequível e, até o ponto em que se pode verificar, inédita: “Sobre a persistência dos valores, dos sentimentos topofílicos, ou não, e das memórias das pessoas do lugar e da sua supremacia em relação aos valores globais, supervalorizados pelo *status quo*”.

Em seguida, apresentar-se-á a maneira como foi desenvolvido o conteúdo da pesquisa para esta tese.

O recorte espaço-temporal: a região do Triângulo Mineiro, a partir do final do Século XIX

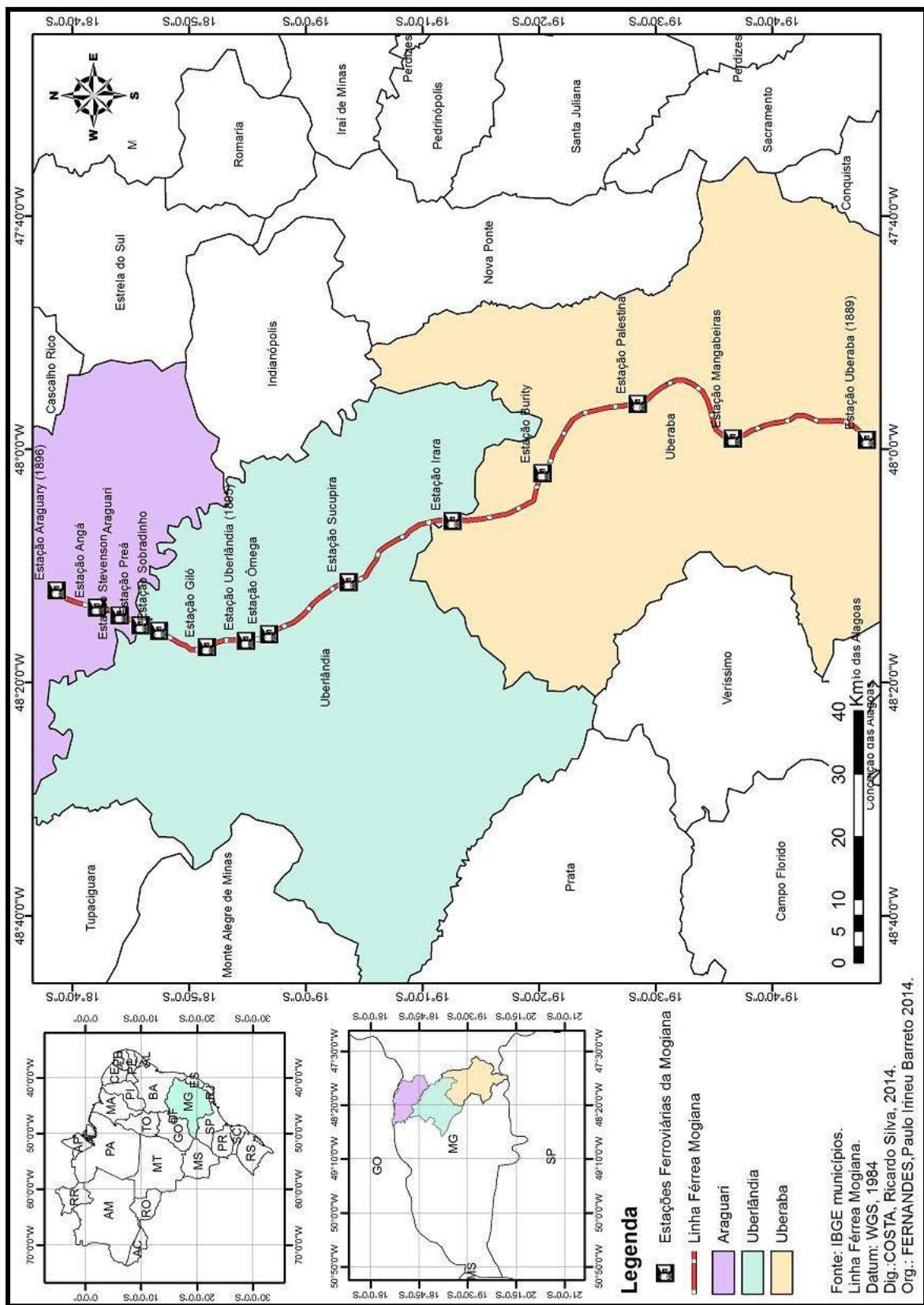
Partindo do pressuposto de que tudo o que acontece se dá em determinado tempo e espaço [ou lugar], faz-se necessário que esses sejam estabelecidos. O recorte espaço-temporal investigado nesta tese abrange um período de tempo e uma extensa área espacial. Para evitar que essa ampla abrangência prejudicasse a objetividade do trabalho, o recorte temporal e espacial foram subdivididos em três partes distintas, a saber: os municípios de Uberaba, Uberlândia e Araguari constituíram o escopo espacial; enquanto que o escopo temporal foi dividido da seguinte maneira: o intervalo de tempo de 1889 a 1939, quando se deu a implantação das primeiras estações e linhas de operação do trem de passageiros na região; o intervalo de 1940 a 1969, quando se deu o auge desse serviço e o intervalo de 1970 a 1997, quando se deu a decadência e interrupção do transporte de passageiros em trens de ferro na região do Triângulo Mineiro.

Quadro 01: Recorte espaço-temporal da pesquisa

Capítulo	Espacialidade	Temporalidade	Característica da discussão
01	-----	-----	Teórico-metodológica
02	Espacialidade do surgimento da reflexão filosófica e geográfica até a modernidade. O contexto europeu.	Recorte histórico geral e abrangente, de caráter referencial: século VII a. C. – século XX.	Histórico-conceitual, filosófica, geográfica e geofilosófica.
03	Brasil (abrangência geral) e região do Triângulo Mineiro (específica).	Final do século XIX a final do século XX.	Histórico-conceitual, filosófica, geográfica e geofilosófica.
04	Uberaba, Uberlândia e Araguari.	Contexto do fim do serviço de transporte de passageiros em trem de ferro. Final do século XX.	Histórico-conceitual, filosófica, geográfica e geofilosófica, com embasamento empírico.
05	Uberaba, Uberlândia e Araguari. Chegada do serviço de transporte de passageiros em trem. Do ápice, à decadência.	Divisão em 3 períodos: - 1889 ⁵ a 1939 - 1940 a 1969 - 1970 a 1997	Histórico-conceitual, filosófica, geográfica e geofilosófica, com embasamento empírico.
06	Uberaba, Uberlândia e Araguari.	Reflexão atemporal com apresentação de casos.	Reflexão para corroborar e concluir.

Elaborado pelo autor, (2015).

⁵ A Companhia Mogiana chegou ao Triângulo Mineiro em 1889, em Uberaba. No entanto, só em 1896, com a chegada das linhas à cidade de Araguari, é que se pode afirmar a existência de uma Rede Ferroviária nessa mesorregião.



Mapa 01: Recorte espacial: as Estações Ferroviárias da região do Triângulo Mineiro (Mogiana).
Fonte: IBGE Municípios. **Concepção:** o autor. **Confecção e digitação:** COSTA, Ricardo S. 2014.

Cada recorte temporal foi tratado de maneira específica, tendo em vista que, para cada um deles, o tipo de informação disponível é também específica e, alguns casos, rara. Por exemplo, para o período de tempo compreendido entre 1889 a 1939 não foi possível contar com relatos de pessoas que tivessem vivenciado essa experiência. Para esse período contou-se com memórias de filhos e netos de pessoas que viveram o cotidiano do trem, visitas a arquivos públicos e bibliotecas, iconografia, dentre outros, que serão melhor detalhados, em momento oportuno.

No que se refere ao recorte espacial, a região do Triângulo Mineiro tem sido objeto de estudos das mais diversas áreas das ciências humanas, desde a história, passando pela geografia (física, humana, cultural, agrária, médica, ...), sociologia, filosofia, dentre outras. Vários são os elementos que têm feito crescer o interesse pelo estudo desta região, desde fatores climáticos e ambientais, quanto de valor econômico e cultural, tendo em vista que a região tem se destacado no cenário nacional e mundial em várias áreas, serviços e potencialidades, nas últimas décadas. Dentre esses, destacam-se: o desenvolvimento histórico da região rumo à organização logística, em virtude de sua estratégica posição; a proximidade com três grandes pólos econômicos do país: Belo Horizonte, a capital mineira, Brasília, a Capital Federal e São Paulo, o centro econômico e cultural do país; a riqueza natural da região, com ricos mananciais de água e elevado potencial de área verde ainda cultivável; a “descoberta” e valorização do Cerrado; a vocação para a criação de bovinos, com destaque em âmbito mundial, dentre outros. Quem chega à essa região hoje e vê as suas pungentes e dinâmicas cidades, não desconfia que apenas a cerca de 150 anos essa era uma região considerada “longe” de tudo e, em muitos casos, até desprezada. Não foi por acaso que a sua povoação se deu de maneira tão escassa. Alguém que passe pela região do Triângulo Mineiro, vindo de São

Paulo para Goiás, percorrerá cerca de 210 quilômetros de estrada de rodagem [BR 050] toda asfaltada e duplicada quase que integralmente. No entanto, esse viajante passará apenas por quatro cidades, ou municípios: Delta, Uberaba, Uberlândia e Araguari. Enquanto que essa mesma distância percorrida no norte do Estado de São Paulo [SP 330 - Via Anhanguera] abrange nada menos do que dez municípios: Igarapava, Aramina, Ituverava, Guará, São Joaquim da Barra, Orlândia, Sales de Oliveira, Jardinópolis [esses dois, às margens da Rodovia], Ribeirão Preto e Cravinhos. Essa curiosa “distribuição” urbana também chamou a atenção de Lourenço (2005, p.17):

A partir daí, uma série de colinas se sucedem até Uberaba, a 100 quilômetros de Uberlândia, situada num declive que se prolonga mais além, até a fronteira com o estado de São Paulo, sobre o rio Grande. Nesse momento, o viajante terá a impressão de que acabou de cruzar uma região quase desabitada: são 210 quilômetros onde se vêem apenas três povoações. [§] Essa impressão se tornará ainda mais viva quando o viajante continuar sua jornada pelo estado de São Paulo. Igarapava, Guará, Ituverava, São Joaquim da Barra, Orlândia, Jardinópolis, Ribeirão Preto: são sete cidades atravessadas pela Rodovia Anhanguera num trecho de apenas 150 quilômetros.

Na região do Triângulo Mineiro está o nosso recorte espacial, sobretudo no que se refere às representações advindas da implantação do transporte de passageiros em trens de ferro e de como esse serviço influenciou o desenvolvimento das localidades abrangidas e de como a sua interrupção evoca sentimentos e representações no imaginário local. Temos ciência de que a região não se resume às localidades acima descritas, mas nos atemos, até mesmo por questões práticas, às localidades servidas, originariamente, pela Companhia Mogiana. Da mesma forma, não interessam, prioritariamente, aspectos estruturais e econômicos da constituição da região, a não ser quando esses estiverem diretamente relacionados com as representações do trem de ferro, mas, sobretudo, os aspectos culturais da questão, embora nem sempre seja fácil fazer essa distinção.

Quanto ao recorte temporal, a escolha se deu devido ao fato de que os três intervalos de tempo definidos representam os momentos mais relevantes dos cem anos que durou o serviço [transporte de passageiros em trens de ferro]: a implantação e “popularização”; o auge; a decadência e “morte”. Além disso, o simples fato de o serviço ter sido oferecido, quase que matematicamente, por um século, já é uma razão bem sugestiva para que ele seja estudado nessa intensidade.

A escolha por essa abordagem espaço-temporal ficará completa e mais clara quando forem apresentados o perfil metodológico e a metodologia da pesquisa.

Categorias geográficas fundamentais para o desenvolvimento do trabalho

A intenção, ao propor e “construir” esta tese, é a de que ela seja um trabalho de cooperação entre diversas áreas e disciplinas das ciências humanas. No entanto ela é, predominantemente, um trabalho geográfico, uma pesquisa prioritariamente de geografia cultural e geofilosofia, que jamais poderia ser realizada sem a referência e a investigação das diversas categorias que fundamentam a geografia e áreas afins. Dentre elas, estão as seguintes, em ordem de importância: *lugar*, *espaço*, *tempo*, *região*, *paisagem*, *rede* e *cidade*. Além disso, também constituem aspecto importante da pesquisa os conceitos/categorias *representação*, *cotidiano* e *resíduo*. Essas categorias e conceitos chaves serão apresentados com maior cuidado ao longo do trabalho, cada um em um momento específico, quando forem importantes para o embasamento da discussão estabelecida, com exceção das categorias *lugar*, *espaço* e *tempo*, que serão introduzidas no primeiro capítulo [Fundamentação teórico-metodológica], devido à sua relevância para o trabalho.

Perfil das pessoas que dialogaram com as problemáticas do trem de ferro

As pessoas que contribuíram com essa pesquisa constituem um grupo, no sentido em que compartilham o fato de terem tido, ao longo de suas existências, um ponto em comum: o contato com o cotidiano do trem de ferro na região do Triângulo Mineiro. No entanto, não constituem um grupo de pessoas que tenham sido afetadas, em conjunto, por um grande empreendimento, como a construção de uma grande usina hidrelétrica, por exemplo. A maioria das pessoas com as quais nós dialogamos, como ficará evidenciado, sente que a descontinuidade do serviço de transporte de passageiros em trem de ferro afetou a sua vida e a sua relação com o lugar, mas, em geral, essas pessoas não se sentem prejudicadas até o ponto em que pudessem se movimentar, no sentido de reivindicar possíveis direitos, ou sanar possíveis prejuízos, pois, de fato, o que temos não é a chegada de um grande empreendimento, e sim a interrupção de um serviço secular. Elas nem sequer conseguem identificar quem lhes fez algum mal. E, considerando que tenham sido realmente prejudicadas, se foi por pessoas, ou por instituições.

Essa ausência de consistência, no que diz respeito a um sentimento de grupo, gerou um pequeno impasse, a princípio. No entanto, revelou o caminho a seguir, que é o que buscávamos: uma pesquisa que não fosse prioritariamente estatística, mas que cada pessoa falasse por si, como indivíduo único. Assim, o que parecia ser um obstáculo, transformou-se em um trunfo.

Em suma, o sujeito da pesquisa é a pessoa que, em determinado momento de sua existência, relacionou-se afetivamente com o transporte de passageiros em trem de ferro na região do Triângulo Mineiro e se dispôs a colaborar com a tese aqui apresentada.

Quadro 02: Perfil das pessoas que dialogaram com a pesquisa

Nº	Código	Profissão/ Atividade	Grau de escolaridade	Idade	Relação com o projeto/tese
01	01-Udi	Servidor Público	Médio	60	Morou próximo à Estação Ferroviária / usuário do trem
02	02-Udi	Professora	Superior	65	Usuária do trem de ferro / Frequentadora de Estação
03	03-Uba	Engenheiro e Escritor	Superior	64	Pesquisa o tema estudado / Escreveu livro sobre o tema
04	04-Udi	Historiador e Escritor	Superior	78	Pesquisa o tema estudado / Escreveu livro sobre o tema
05	05-Udi	Do Lar	Médio	76	Usuária do trem de ferro / Frequentadora de Estação
06	06-Ari	Do Lar	Médio	75	Usuária do trem de ferro / Frequentadora de Estação
07	07-Udi	Do Lar	Médio	80	Usuária do trem de ferro / Frequentadora de Estação Ferroviária / Descendente de
08	08-Udi	Médico e Político	Superior	83	Usuário do trem de ferro / Administrador público
09	09-Udi	Aposentado	Médio	75	Morou próximo à Estação Ferrov. e trabalhou na Ferrovia
10	10-Udi	Ferroviário aposentado	Médio	78	Ferroviário Aposentado pela Mogiana e Fepasa
11	11-Ari	Servidora Pública	Superior	35	Trabalha na Prefeitura de Araguari
12	12-Uba	Não informado	-----	---	Frequentador da Pça. Dr. Jorge Frange (Uberaba)
13	13-Udi	Não informado	-----	---	Usuário(a) do trem de ferro
14	14-Udi	Não informado	-----	---	Usuário(a) do trem de ferro
15	15-Uba	Não informado	-----	---	Frequentador da Pça. Dr. Jorge Frange

Legenda: **Ari** = Reside no município de Araguari; **Uba** = Reside no município de Uberaba; **Udi** = Reside no município de Uberlândia. (Refere-se ao município de residência da pessoa e não, necessariamente, ao seu local de trabalho).

Elaborado pelo autor (2014).

Destinação da pesquisa

A pesquisa destina-se, em primeira ordem, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia e à toda comunidade acadêmica que compõe o seu *staff*. Em segunda ordem, à comunidade geral, às autoridades e representantes que compõem o Poder Público das diferentes localidades da região do Triângulo Mineiro e a todos aqueles se interessarem pelos temas aqui tratados.

Apresentação dos capítulos

No primeiro capítulo, da fundamentação teórico-metodológica, foram apresentados os objetivos da tese, bem como os conceitos e categorias fundamentais para o seu desenvolvimento. Inclui uma introdução à geofilosofia, entendida como filosofia do cotidiano e dos lugares e a apresentação das fontes e métodos da pesquisa e redação da tese.

No segundo capítulo, sobre “o lugar e o cotidiano na Modernidade”, estudou-se a maneira como o lugar, o cotidiano e a pessoa comum estão contemplados, de maneira específica, no projeto da Modernidade “capitalista”. Esse estudo foi precedido por uma apresentação histórica sobre a maneira como se deu a inclusão do lugar e do cotidiano nas “preocupações” modernas, introduzindo o pensamento de importantes teóricos que escreveram sobre o tema.

No terceiro capítulo, “a modernidade nos lugares e no cotidiano da região do Triângulo Mineiro”, foi estudada a maneira como a modernidade chegou ao Brasil e ao Triângulo Mineiro, com o trem de ferro, no final do Século XIX. Para melhor compreensão dos elementos geográficos da questão, são apresentadas as

percepções sobre as categorias “região” e “rede” que embasam o estudo.

No quarto capítulo, “Lugar, cotidiano e Método: diferentes temporalidades sociais e espaciais, representações sociais e identidade dos sujeitos locais”, foi introduzido o método regressivo-progressivo, de Lefebvre, que auxiliará na compreensão da realidade estudada nesta pesquisa. Também foi feita uma reflexão sobre o abandono e esquecimento ao qual foram submetidas as pessoas que viveram o cotidiano do trem, nos municípios de Uberaba, Uberlândia e Araguari, tendo como fundamento as representações das pessoas dessas localidades.

No quinto capítulo, “Lugar, cotidiano e Método: Decompondo o real”, ainda com o suporte do método regressivo-progressivo, foi investigada a maneira como as representações das pessoas que viveram aquele cotidiano se colocam perante a nova realidadeposta e sobre como se dá a compreensão do presente momento: a relação entre meios e fins que marcou o período de um século no qual o serviço de transporte de passageiros em trem de ferro foi oferecido na região.

No sexto capítulo, “Resíduos possíveis da modernidade e da reflexão”, partindo do pressuposto de que toda atividade humana produz os seus resíduos, é feita uma apresentação do termo “resíduo” e da maneira como ele é compreendido no contexto das ciências humanas. Em seguida, apresenta-se um estudo de caso que, além de discorrer sobre os “resíduos”, insere um discussão na qual os principais elementos estudados na tese são retomados, no intuito de corroborá-los e de advogar por sua atualidade e pertinência.

Finalmente, nas “considerações finais”, são apresentadas as conclusões teóricas e práticas da tese, bem como os encaminhamentos e os futuros estudos que podem ser desenvolvidos, tomando como referências as constatações e informações colhidas na pesquisa.

Capítulo 1

Fundamentação Teórico-metodológica

Sobre a difícil “arte” de transformar enigmas, problemas e inquietações em Ciência:

“Tem uma tese quem tem um bom enigma, e não quem está preso a uma hipótese”
(Rosselvelt José Santos)

Nada se pode prejulgar ou pressupor, e o malogro da inquirição, conduzindo à consciência da ignorância, é, paradoxalmente, o êxito e o triunfo do interrogatório, pois nos liberta do ilusório conhecimento ou do conhecimento da ilusão, da aparência.

Roland Corbisier (Introdução a LEFEBVRE, 1967, p.9)

1.1 – Por uma geografia histórico-filosófica, humanista e cultural

Os estudos em geografia que não são, estritamente, de ordem técnica, física e/ou material constituem uma preocupação relativamente recente desta ciência. No entanto, tais estudos vivem momento de grande expansão e têm se tornado uma fonte rica de conhecimento sobre as sociedades humanas. Ao mesmo tempo, esses estudos contribuem para o fortalecimento da própria geografia na sua mais ampla abrangência: física, econômica, política, social, do turismo, agrária, dentre outras, haja vista que são estudos que direcionam o olhar do pesquisador para a humanidade que existe nas pessoas e nos seus lugares de convivência, para a possibilidade de coexistência de diferentes temporalidades e, sobretudo, ajudam a romper com uma separação preconceituosa com a qual os nossos primeiros mestres⁶ não souberam lidar e, assim, a potencializaram mais: “a afirmação de que a geografia deve se ocupar com o espaço, a história com o tempo, a filosofia com os conceitos e assim por diante”.

De qualquer forma, não era totalmente sem razão que tal separação tenha se manifestado de maneira tão contundente nas ciências, pois, até certo ponto, é natural que as diferentes ciências e disciplinas queiram demarcar objetivamente os limites de sua atuação. No fundo, cada uma delas luta para definir o seu objeto de estudo, conquistar o seu espaço e consolidar a sua área de abrangência.

Nesse sentido, a geografia também produziu alguns dogmas, como o da afirmação a seguir, que considera o elemento subjetivo não menos do que um intruso, na própria geografia humana:

⁶ Refiro-me aqui à minha experiência de estudante que recebeu as primeiras aulas de Geografia no Brasil do final da década de 1970 e início da década de 1980.

“(...) não será urgente deixar de lado não apenas qualquer noção *a priori*, todo preconceito, mas também todo dado especial concernente ao organismo humano? Não haverá meio de colocar, na origem de toda Geografia Humana, menos conhecimento adquirido do homem e mais Geografia? Não teremos a obrigação de nos livrarmos, tanto quanto possível, de toda concepção psicológica, etnológica ou social, e de cumprir esta missão primordial, ou seja, a observação positiva dos fatos humanos sobre a terra, a eles mesclando, o menos possível, o elemento subjetivo humano?” (BRUNHES, 1962, p.54)

Julgar a afirmação acima, com o olhar atual, seria nada menos do que cometer um anacronismo, tendo em vista que a preocupação de Brunhes era com as “... longas introduções históricas das teses geográficas, que, perigosamente, confundiam geografia e história”. (ABREU, apud LOURENÇO, 2007, p. 24).

De qualquer forma, a realidade atual, que inclui o universo acadêmico brasileiro, apresenta um cenário de aproximação de áreas e disciplinas que sempre estiveram separadas. Neste momento de aproximações, estimulado por uma nova configuração global e por iniciativas da gestão educacional de âmbito nacional, com a normatização dos PCN e a instituição do ENEM que, desde 2009, passou a ter uma nova conotação, destaca-se a relação entre a filosofia e a geografia. Obras como “Geografia e Filosofia”, de Eliseu Sposito e “O que é a Filosofia?”, de Deleuze e Guattari, propiciam um diálogo que está apenas no seu início, conforme evidenciam as seguintes citações: “A geografia, como campo do saber científico, tem uma história marcada pelo distanciamento e pela quase ausência do diálogo com a filosofia” (SPOSITO, 2003, p.9) e “Se a filosofia aparece na Grécia, é em função de uma contingência mais do que de uma necessidade (...) de uma geografia mais do que de uma historiografia...” (DELEUZE e GUATTARI, 1997, p. 126). Esta tese toma como ponto de partida esse diálogo e tem como objetivo contribuir para com ele.

Na vanguarda desse movimento de aproximação, destaca-se uma, relativamente nova, área do conhecimento que tem se apresentado para preencher algumas lacunas provenientes dessa separação secular entre as áreas, sobretudo das ciências humanas. Trata-se da geofilosofia, conceito empregado inicialmente por Deleuze e Guattari (1997) que tem assumido múltiplas conotações em contextos diferentes. Neste trabalho, a geofilosofia participará como conceito e como possibilidade de abordagem metodológica.

1.2 – Uma introdução à Geofilosofia, entendida como uma filosofia do cotidiano e dos lugares

Apesar de todos os discursos de igualdade, que se tornaram comuns e justificáveis na cultura contemporânea, quase todas as esferas e dimensões do conhecimento e do comportamento humanos continuam sendo, na prática, julgadas qualitativamente e costumam ser conhecidas e estudadas a partir da observação dos seus opositos ou “diferentes”. Por exemplo, uma pessoa pode ter o seu conhecimento tanto qualificado como inferior, quanto superior, dependendo de outra pessoa com a qual ela possa ser comparada, ou pelo olhar que lhe for lançado. O mesmo acontece com o lugar e os seus modos de vida, que podem tanto ser mais ou menos agradáveis e assim por diante.

Paul Claval, por exemplo, contrapõe os saberes geográficos das sociedades tradicionais aos saberes geográficos de um mundo urbanizado, afirmando, sobre as sociedades tradicionais, que “... os pastores seguem com os rebanhos o crescimento das plantas forrageiras e ganham os prados de altitude na primavera, depois os prados de alta montanha no verão” (CLAVAL, 2010, p. 10); e, referindo-se às sociedades urbanas, “Eles falam de migrações diárias em direção ao local de trabalho (fábricas, escritórios, lojas), da monotonia das existências repetidas

indefinidamente..." (CLAVAL, 2010, p. 10). Fica patente a afirmação de Claval: a maior valorização dos modos de vida das sociedades tradicionais em relação às demais. Uma nação, por sua vez, pode ser considerada mais desenvolvida socialmente, quando comparada a outras que não oferecem as mesmas condições de vida aos seus cidadãos; mas também pode ser menos desenvolvida, quando comparada a outra que oferece melhores condições. É importante destacar que não se trata de atestar a veracidade das afirmações acima, mas tão somente chamar a atenção para o fato de que elas ocorrem. No que se refere às humanidades, no entanto, o mesmo não pode ser dito. Não conhecemos o seu oposto, ou uma humanidade diferente, a não ser na ficção.

Entretanto, podemos afirmar de maneira conjectural que, em uma situação hipotética, porém verossímil, um astronauta terráqueo (ou terreno) que partisse para a exploração do espaço em regiões remotas, jamais deixaria de nutrir pelo planeta Terra um sentimento de lar e de pertencimento, mesmo que jamais pudesse aqui retornar. Aquilo que o habitante sente por sua casa, sua rua e seu bairro, este hipotético astronauta passaria a sentir pelo planeta, embora ainda continuasse nutrindo os sentimentos próprios dos seus lugares cotidianos. Supondo ainda que o nosso astronauta pudesse estabelecer contato com outros seres inteligentes, a diferença fundamental é que ele teria a oportunidade de romper com estreitos sentimentos separatistas, passando a ver todo o planeta Terra como um só lugar e todos os seus habitantes como membros de um único grupo. A impossibilidade de termos esta compreensão tem custado muito a todos nós, ao longo de toda a história do planeta. Esta é, fundamentalmente, a questão que se aplica à geofilosofia: é possível provocarmos este entendimento "único", unitário, ou local da nossa compreensão planetária? E, se possível for, como fazê-lo? É possível uma

“globalização” humanizada? Ou, conforme as palavras de Milton Santos, uma “outra globalização”?

Todavia, podemos pensar na construção de um outro mundo, mediante uma globalização mais humana. As bases materiais do período atual são, entre outras, a unicidade da técnica, a convergência dos momentos e o conhecimento do planeta. É nessas bases técnicas que o grande capital se apoia para construir a globalização perversa (...). Mas, essas mesmas bases técnicas poderão servir a outros objetivos, se forem postas a serviço de outros fundamentos sociais e políticos. (SANTOS, M., 2009, p. 20).

Milton Santos (2009, p. 21) apresentou alguns dos novos indicativos que, segundo ele, atestam a emergência de uma nova história: “a enorme mistura de povos, etnias, culturas, gostos, em todos os continentes”; “os progressos da informação, a ‘mistura’ de filosofias, em detrimento do racionalismo europeu” e a “produção de uma população aglomerada em áreas cada vez menores, o que permite, ainda, maior dinamismo àquela mistura entre pessoas e filosofias”.

Apesar de todas as previsões, até o momento, não conhecemos esta nova globalização, ou nova humanidade. Esta experiência foi realizada apenas na ficção. Nesse aspecto, destaca-se, como um exemplo, a série de Ficção Científica “Star Trek”, produzida nos anos 1960 pela TV norte-americana e considerada um marco do gênero. Ainda hoje, mais de quarenta anos após a produção dos seus primeiros episódios, ela é reeditada, assistida e cultuada em quase todo o planeta. A série notabilizou-se por levar para as telas discussões científicas, filosóficas, sociais e geofilosóficas de elevada importância, tais como: a origem da vida, os limites do Universo, o teletransporte de matéria, o multiculturalismo cosmopolita e a tolerância. Em sua nave principal, a USS Enterprise, encontram-se personagens oriundos de nações consideradas, naquele momento, rivais, como americanos, russos e japoneses. A série ainda atribui uma posição importante para membros de grupos ou minorias que, até então, tinham pouca representatividade na Televisão, como é o

caso da Tenente Uhura, interpretada pela atriz Nichelle Nichols, descendente de africanos. A série, além do seu pioneirismo ficcional, também é pioneira na aproximação de diversos campos do conhecimento, como a filosofia, pois nos leva a refletir sobre quem somos afinal; como a geofilosofia, quando nos leva a pensar sobre os desígnios da humanidade e como a geografia, quando nos estimula a perguntar pelo estatuto do “lugar” e como este se coloca perante o “mundo”. Uma cena da série, em especial, originou alguns dos questionamentos fundamentais deste trabalho. Trata-se de um momento do episódio piloto (1964) em que o Capitão Pike (primeiro comandante da nave Enterprise), manifestando todo o *stress* causado pela responsabilidade de liderar uma nave espacial em missão de paz pelo universo, desabafa:

— Estou cansado de ser responsável por 203 vidas, de julgar se uma missão é arriscada ou não, de decidir quem vai ou não na equipe exploratória. Sobre quem vai viver e quem vai morrer. Estou cansado Phill.

— *A ponto de seguir meu conselho e tirar uma licença?*

— A ponto de pensar em desistir da carreira.

— *E fazer o quê?*

— Para começar, ir para casa. Em uma cidadezinha circundada por 50 milhas de área arborizada. Eu tinha dois cavalos. Levava algo para comer e cavalgava o dia todo.

— *Empolgante! Vai cavalgar e fazer piquenique todo dia?*

— É só um dos lugares para onde eu poderia ir. (STAR TREK, 1964)

Não seria este um desabafo semelhante ao que muitos de nós fazemos diariamente? Mas o que tem esse de especial? Trata-se de uma personagem, ainda que fictícia, que, apesar de estar há centenas de milhares de quilômetros distante do seu lugar de origem, sente-se próximo a ele e ainda o revive na memória. Defendemos a ideia de que, ao propor um retorno ao seu lugar de origem, o Capitão Pike, na verdade, está propondo um retorno a si mesmo, fato que confere a este trabalho também uma preocupação de ordem subjetiva, que será discutida no momento oportuno.

A série *Star Trek* também é lembrada na introdução de uma das edições em língua inglesa do livro *La vie quotidienne dans le monde moderne* (A vida cotidiana no mundo moderno), de Henri Lefebvre, elaborada por Philip Wander e publicada por Biddles Ltd, Guildford and King's Lynn (1984). Nesta introdução encontramos a seguinte afirmação:

...ao identificar um programa popular de TV, em horário nobre dos anos 1960, como um correlato objeto do modernismo, eu não consigo pensar em nenhum exemplar melhor do que Star Trek: ciência, tecnologia, juventude, virilidade, feminilidade, todos com um papel importante. (WANDER, 1984, p. XX)

A série defende uma universalização em um sentido oposto ao da mundialização, ou globalização, que é a ordem vigente do mundo contemporâneo. Enquanto a globalização, no sentido em que ela é praticada, corresponde a uma “desumanização”: “De fato, para a maior parte da humanidade a globalização está se impondo como uma fábrica de perversidades” (SANTOS, M., 2009, p. 19), *Star Trek* defende uma universalização humanitária...

algo que nos leva em direção às estrelas, tanto literalmente, em termos de exploração espacial, como figurativamente, em termos de potencial que representam para a transcendência dos limites da experiência humana. Em seu melhor, a jornada em busca da transcendência é o cerne de *Star Trek*. (EBERL e DECKER, 2010, p. 14)

A globalização, tal qual é praticada, reduz o valor da singularidade, do sujeito e do lugar, enquanto enaltece a multiplicidade, naquilo que ela tem de mais nefasto. A globalização trata a todos como massa, ainda que o faça por trás de um discurso de valorização da individualidade e trata todos os lugares como se fossem um só. Ela estimula as pessoas a conquistarem o mundo da celebridade, do *glamour* e do capital, mas, quando fazem isso, as pessoas se perdem e perdem o lugar. A memória individual perdeu o seu lugar, a sua importância, a não ser que seja uma história de sucesso, nos moldes estabelecidos pela sociedade contemporânea.

Dessa forma, conquistar o mundo corresponde a perder o lugar, poderíamos afirmar.

No entanto, o esforço do presente trabalho é contra a crença, que já se tornou “verdadeira”, segundo os “critérios” de nossa sociedade de consumo, de que o lugar, a memória e a experiência de vida de qualquer cidadão não têm valor, a não ser que lhe tragam benefícios monetários ou alguma evidência, ainda que momentânea:

A perda do lugar é provocada no horizonte do *niilismo*, como um processo que se relaciona com a lógica interna da razão ocidental de tornar o pensamento dominante único sobre a Terra. Qualquer tentativa de re-localização terá que lidar necessariamente com essa história, com o destino do Ocidente tornado mundo, sem consolo nas tentações nostálgicas regressivas, mas, sim, progredindo além do pôr do sol inevitável no qual se encontra. (RESTA, 2002, p. 1).

Felizmente, por mais que este pensamento esteja arraigado em nossa cultura, ele perde terreno e já existem posturas filosóficas e cognitivas que “caminham” em sentido oposto. Entre essas, se destaca a geofilosofia, que constitui uma das “colunas” deste trabalho, como destaca a citação acima, de Caterina Resta.

1.3 – A Geofilosofia como conceito e método

O que é geofilosofia? O que se espera de uma abordagem geofilosófica? Seria a geofilosofia uma nova *koiné*, uma linguagem universal, a partir da qual seria possível pensar perspectivas globais para além da setorialização, que valorizassem tanto o global, quanto o local? De acordo com a pesquisadora italiana Caterina Resta, “A geofilosofia pretende ser uma filosofia da Terra. A sua intenção é a de recuperar o terreno para o pensamento, acreditando que a orientação foi perdida” (RESTA, 1996, s/p). A advertência nietzschiana “o deserto cresce” pode fazer referência à cidade, à metrópole e ao espaço de uma humanidade que não tem mais lugar. O homem da modernidade, por mais que transite, não se sente em casa em nenhuma parte. Assim, a geofilosofia se propõe a ser a sabedoria do deserto,

suportando a falta de orientação e buscando se posicionar para além de todas as miragens, sem, no entanto, ser seduzida pelo retorno ao princípio. A geofilosofia é, inclusive, uma geo-política e afirma que um *nomos* diferente pode ordenar a Terra, mas somente se nós formos capazes de realizar profundamente a superação de uma lei imperialista e imperialística. De uma nova Terra, a geofilosofia deve anunciar a promessa, não em um além, mas em um sempre aqui. A geofilosofia quer saber se há uma identidade da Terra e do seu povo. Identidade esta que também inclui as particularidades, sem dissolvê-las. “Que povo é este que habita a Terra?”, ou, se não for possível responder a esta questão na mais simples formulação, que a geofilosofia seja capaz de nos dizer se esta questão pode ser formulada.

Neste sentido, a pesquisa revelou, até o momento, que existem pelo menos três abordagens mais amplas às quais nos referimos quando utilizamos o termo geofilosofia. O primeiro é o significado presente em Deleuze e Guattari, marcado pela forte relação entre filosofia, a terra, o território e os lugares. Para Deleuze e Guattari (1997), há uma relação antagônica entre as figuras e os conceitos, na qual os dois elementos raramente são valorizados ao mesmo tempo: ou se prestigia os conceitos, depreciando as figuras; ou o inverso. Com os gregos antigos, passou-se a pensar não mais por figuras, mas por conceitos, os quais têm a sua organização não mais em uma hierarquia verticalizada e, sim, na vizinhança (horizontal) e na busca de compreensão para os fenômenos naturais e suas causas (*arkhé*), dais quais dependem a sua multiplicidade de possibilidades e sentidos. Desta forma, a filosofia é também uma geofilosofia, centrada no território e na imanência.

O segundo significado está presente na abordagem europeia mais recente, sobretudo entre os pesquisadores italianos, que buscam um entendimento unitário do Planeta, uma união para além do territorial e político, mas que não chega a ser

espiritual. E, finalmente, o terceiro sentido, que é a abordagem que entende a geofilosofia como método investigativo. Esta possibilidade está presente, por exemplo, nas anotações geofilosóficas do prólogo do poema *Sobre a Natureza*, de Parmênides, elaboradas por Gabriele Cornelli (2007). Também está presente na obra *Geofilosofia dell'Europa*, de Massimo Cacciari (2008).

No texto “Geofilosofia”, do livro *O que é a Filosofia?*, de Deleuze e Guattari, se encontra a primeira referência ao termo “geofilosofia”: “É precisamente para afirmar as razões do encontro [entre pensamento e Terra], para incluir na definição de ‘filosofia’ o componente ‘terra’, que Deleuze e Guattari introduziram o termo ‘geofilosofia’⁷ (BROGGI, 2011, s/p.). Gasché (2014, p.14) vai um pouco além, ao afirmar que “Geofilosofia é um conceito, de acordo com Deleuze e Guattari, que foi fundado (mas não nomeado) por Nietzsche”. Esse é o primeiro sentido atribuído ao termo, com o qual os autores pretendem chamar a atenção para o caráter imanente da filosofia e de sua relação com o território, com o lugar e com a paisagem.

Um dos aspectos salientados pelos autores é o de que os primeiros filósofos criaram uma abordagem própria para os fenômenos naturais, tratando-os como conceitos e não mais como figuras, ou como “coisas em si”. Enquanto o sagrado “pensa” por figuras (mandalas, hexagramas...), a filosofia lida com conceitos. A filosofia, por isso, é também uma geofilosofia e o pensar se dá na relação entre o território e a terra. Até mesmo a revolução proposta por Kant, na relação entre sujeito e objeto, toma como analogia outra revolução: a copernicana, pondo, assim, o pensamento em relação com a terra. Desta maneira, a razão seria contingente e imanente, o que põe a filosofia diante de um problema: de que maneira ainda é possível pensar em uma causa transcendente para o surgimento da filosofia, ou ela

⁷ Tradução, a partir do original italiano, feita pelo autor.

seria totalmente dependente de uma conjunção prática histórico-temporal? Em suma, a noção de geofilosofia de Deleuze e Guattari se preocupa com a dívida da filosofia para com o território, ou para com a geografia.

Seguindo este pensamento, conforme Deleuze e Guattari (1997), há uma relação antagônica entre as figuras e os conceitos, na qual os dois elementos raramente são valorizados. Uma nova forma dominante de pensamento provoca a desterritorialização da anterior. Os pré-socráticos, ao tratarem os elementos físicos e naturais como conceitos, iniciaram uma forma nova de pensamento. Enquanto a figura é essencialmente paradigmática e projetiva, o conceito é sintagmático e conectivo. Todo conceito tem uma história e remete a um problema. Com os gregos antigos, passou-se a pensar não mais por figuras, mas por conceitos.

Nós, hoje, temos os conceitos, mas os gregos não tinham ainda; eles tinham o plano, que nós não temos mais. É por isso que os gregos de Platão *contemplam* o conceito, como algo que está muito longe e acima, enquanto que nós, nós temos o conceito, nós o temos no espírito de uma maneira inata, basta *refletir*. (DELEUZE & GUATTARI, 1997, p. 132).

A filosofia, primeiro “produto” dessa nova forma de pensar, é também uma geofilosofia. O pensar filosófico se dá na relação entre o território e a terra. E “a filosofia se reterritorializa sobre o conceito” (DELEUZE & GUATTARI, 1997, p. 131). Desta forma, o que caracteriza a geofilosofia, como a concebem Deleuze e Guattari, é tanto a sua preocupação com a Terra, no sentido de uma morada, de um lugar a ser preservado e cuidado, como também a dívida da filosofia para com as categorias que compõem o “arcabouço” da ciência geográfica, a saber: o espaço, o território, a paisagem e o lugar. Mais do que uma simples união entre a geografia e a filosofia, ou mesmo uma “epistemologia da geografia”, a geofilosofia investiga a dimensão mental da geografia, avançando para além dos seus domínios físico e humano. Ela contempla o “horizonte” da percepção, no qual, a princípio, se dá o fenômeno em

sua concretude, a natureza, que é traduzida na representação e elaborada no conceito. Guardadas as proporções, o esforço de Deleuze e Guattari, ao trazerem para a filosofia a importância da interpretação geográfica, pode ser comparado ao esforço de Hegel, para tornar a filosofia uma “realidade” também histórica.

A segunda concepção de geofilosofia, por sua vez, é a que está presente nos textos da “Escola Italiana”⁸ e está intimamente ligada à noção de valorização do planeta em que vivemos, fortemente influenciada pela busca de respostas para o niilismo:

A suposição do *niilismo*, de acordo com o profundo entendimento de pensadores como Nietzsche, Heidegger, Schmitt ou Jünger é o horizonte no qual o caráter intrinsecamente niilista e destrutivo do pensamento ocidental, a devastação do planeta Terra, alcança sua máxima expressão de conceptividade. (RESTA, 1996, s/p).

No entanto, a geofilosofia, embora esteja voltada para a compreensão planetária, não se identifica plenamente com o discurso ecológico ou ambientalista. Tudo indica que o seu desenvolvimento poderá torná-la o componente crítico dessas preocupações. Da mesma forma, não se trata de mais uma nova disciplina. Autores como Massimo Cacciari, Caterina Resta e Luiza Bonesio, todos italianos, têm realizado estudos que resultam em produções bibliográficas para difundir uma concepção muito particular de geofilosofia, fundamentada tanto econômica, quanto humanitariamente; tanto geográfica, quanto filosoficamente. Para Caterina Resta (1996), por exemplo, a geofilosofia pretende superar a fragmentação característica das áreas de conhecimento, e não simplesmente por meio de um encontro interdisciplinar, mas por reconhecer a raiz comum, que é o cerne de toda a experiência humana do mundo: o viver na Terra. Nesse sentido, a geofilosofia é uma filosofia radical, porque busca o mais original e constitui essencialmente o ser do

⁸ A Geofilosofia tem sido estudada sistematicamente por um expressivo número de autores italianos, dentre os quais se destacam: Caterina Resta (Universidade de Messina), Luiza Bonesio (Universidade de Pavia), Massimo Cacciari (Veneza) e outros.

homem como homem. Todavia, ela também quer ser uma filosofia enraizada em um ensaio para transformar o árido deserto do niilismo (perda do sentido da vida e da esperança) em um terreno fértil para a humanidade em sua história. De acordo com Caterina Resta (1996), a geofilosofia é⁹:

a) **geopolítica**¹⁰, pois em uma época em que o “Estado Mundial” é uma realidade que se tornou mais palpável pelo colapso do império soviético e, ainda, é mais concreta a unificação do mercado mundial em expansão e das redes de computadores. Assim, a questão de uma nova ordem mundial e da busca de um *nomos* capaz de instituí-la não pode mais ser adiada. A geofilosofia poderia ser esse *nomos*.

b) **topologia**, pois é uma disputa contra o privilégio concedido ao Ocidente, pela história. Contra uma concepção linear e sequencial de tempo, ela contrapõe a ideia de “topologia humana” como uma abertura no espaço-tempo do evento, centrada no lugar. Os eventos se dão em um espaço-tempo singular, sem precedentes, embora sempre dentro de uma tradição escrita. Entender um evento, portanto, significa aproximar-se do seu lugar. Não há lugar em uma sucessão de fatos, mas no espaço de um “ser-aberto”. Assim, a geofilosofia pode ter descoberto uma aliada valiosa para a geografia, ao valer-se da topologia.

c) **uma geosofia e uma geografia do imaginário**, uma vez que a terra em que vivemos, antes de ser lida pelos paradigmas das ciências exatas, para as quais cada “biologismo” étnico representa o aspecto mítico no conceito de “raça”, é o símbolo imperecível do útero de onde viemos e para onde retornaremos: a

⁹ As ideias apresentadas nos sub-tópicos a, b e c foram compiladas e traduzidas do texto “10 teses de Geofilosofia”, de Caterina Resta. O referido texto está sendo traduzido pelo autor desta tese, a partir do original italiano, com a autorização da autora.

¹⁰ Embora a geofilosofia seja, também, uma geopolítica, há algo em que elas diferem: enquanto a geopolítica valoriza demasiadamente a dimensão global, em detrimento do local, a geofilosofia se esforça para entender o todo, sem perder o lugar, que é a fonte de toda a experiência na Terra.

alternância incessante de criação e destruição. Símbolo, também, de extraordinária beleza e perfeição, o “útero” da mãe Terra se desdobra em uma extraordinária variedade de espécies, paisagens e acidentes geográficos. A geofilosofia é, portanto, uma geo-sofia (sabedoria da – e sobre a – terra), questiona e contempla o rosto misterioso da Terra, presa em seus elementos simbólicos e espirituais.

Por todas essas razões, a geofilosofia é um pensar leal e amoroso que entende que proteger a Terra é preservar e “cultivar” os seus lugares, a sua gente, os seus símbolos e as suas melhores representações. A geofilosofia descobre em uma geografia imaginativa uma concepção de lugar e de cotidiano que pode acrescentar muito às concepções já consagradas.

O terceiro sentido do termo “geofilosofia”, finalmente, permite um “olhar” para a história sob uma nova ótica, pela qual se tornou possível perceber indícios “geofilosóficos” nos autores do passado. Neste caso, mais do que um conceito, ou mesmo abordagem multidisciplinar, a geofilosofia passa a ser entendida como um método. O que implica na possibilidade de uma abordagem geofilosófica da realidade. Contudo, o que isto significa? Citemos como exemplo o texto “A descida de Parmênides: anotações geofilosóficas à margens do Prólogo”, de Gabriele Cornelli. Neste texto, o termo “geofilosófico” significa que não se deve ater apenas aos aspectos míticos e místicos do poema de Parmênides, mas considerar também o seu aspecto imanente: “Aqui a viagem é *viagem* mesmo, e não um encadeamento lógico-racional de argumentos” (CORNELLI, 2007, p. 48). Da mesma forma, a abordagem geofilosófica aparece na obra *Geofilosofia dell’Europa*, de Massimo Cacciari (2008), como *anamnese* histórica, geográfica, política e filosófica¹¹. Esta concepção de geofilosofia abre um “leque” sem precedentes e quase inesgotável,

¹¹ “Per poter misurare, occorre conoscere *il misurante*. ‘Anamnesi’ storica, geografica, politica e filosofica *in uno*”. CACCIARI, Massimo. *Geofilosofia dell’Europa*. Milano: Adelphi, 2008, p. 17.

tendo em vista o elevado número de autores cujos escritos merecem um “olhar” geofilosófico. A seguir, duas citações que corroboram a afirmação precedente: “... embora o mundo comum seja o terreno comum a todos, os que estão presentes ocupam nele diferentes lugares, e o lugar de um não pode coincidir com o de outro...”. (ARENDT, 2007, p. 67).

A grande sorte dos que desejam pensar a nossa época é a existência de uma técnica globalizada, direta ou indiretamente presente em todos os lugares, e de uma política planetariamente exercida, que une e norteia os objetos técnicos. Juntas, elas autorizam uma leitura, ao mesmo tempo geral e específica, filosófica e prática, de cada ponto da Terra. (SANTOS, M., 2000, p. 171)

Esses fragmentos foram, até o momento, interpretados à luz da filosofia, da história, da geografia e, certamente, sob a ótica de outras áreas do conhecimento humano, mas, quase sempre de maneira isolada. A geofilosofia busca (e oferece), diferentemente, uma visão mais orgânica e multidisciplinar, a partir da qual pode ser possível uma melhor compreensão e aplicação desses enunciados e de suas representações. Nesse sentido, a geofilosofia é uma opção pela harmonização das diversas possibilidades de compreensão da realidade e do mundo.

Desta forma, pode-se afirmar que a palavra “geofilosofia” não pretende nomear uma nova disciplina humana. Ela é, fundamentalmente, um método de leitura do mundo e da realidade e, de acordo com a pesquisadora italiana Caterina Resta, pretende desafiar a fragmentação progressiva das áreas de conhecimento. Além disso, podemos afirmar que a geofilosofia é uma busca pela identidade da Terra, a partir do lugar, das pessoas do lugar e de suas memórias e vivências. Por isso, quando adotamos a geofilosofia como a “coluna vertebral” dessa pesquisa, o que está sendo dito é que pretendemos encontrar respostas, às indagações apresentadas, que valorizem tanto o universal, quanto o particular; tanto a humanidade, quanto a pessoa, tanto a Terra quanto o lugar. Para tanto, faz-se

necessário apresentar os fundamentos do “lugar”, como fenômeno, representação, conceito e categoria geográfica.

1.4 – O “lugar” como conceito e categoria¹²

O termo “lugar”, no seu sentido mais originário, remete tanto à dimensão objetiva, físico-geográfica, quanto à dimensão subjetiva e psicológica e o que representa uma dificuldade maior, nem sempre é possível separar essas duas dimensões. Uma advertência feita por Heidegger anuncia bem esta dificuldade e pode ser adotada como um mote para este tópico:

O antigo significado de nossa palavra “fim” (*Ende*) é o mesmo que o da palavra “lugar” (*Ore*): “de um fim a outro” quer dizer: “de um lugar a outro”. O fim da Filosofia é o lugar, é aquilo em que se reúne o todo de sua história, em sua extrema possibilidade. Fim como acabamento quer dizer esta reunião. (HEIDEGGER, 1984, p. 72)

O lugar “abraça” tanto a filosofia, quanto a história; tanto o pensamento, quanto a sua realização. O lugar, no seu sentido mais originário, significa abrigo, morada e fim, entendido como realização. O lugar se identifica com o fim e este, ainda citando Heidegger (1984), é, como acabamento, a concentração nas possibilidades supremas.

Sob o ponto histórico e objetivo, a princípio, a origem da nossa compreensão do termo “lugar” remonta aos pensadores pré-socráticos. Causa espanto o fato de terem sido os gregos que introduziram a filosofia e o pensamento especulativo no Ocidente, ainda mais quando somos forçados a admitir a importância da constituição geográfica grega para que tal fato se desse. Ao mesmo tempo, destaca-se a importância dada pelos antigos gregos ao seu lugar de origem e de convivência. Os

¹² Algumas ideias deste tópico estão em consonância com o artigo “A dimensão subjetiva do conceito ‘lugar’ e a complexidade dos deslocamentos forçados”. Redigido pelo autor desta tese, sob a orientação do Prof. Dr. Vicente de Paulo da Silva, e apresentado no 1º Simpósio Internacional Saúde Ambiental e a Construção de Cidades Saudáveis. UFU, 2010.

indivíduos, sobretudo os ilustres, se identificavam tanto com o seu local de origem, que o mesmo passava a ser parte de seu próprio nome: Tales de Mileto, Anaxágoras de Clazômena, Heráclito de Éfeso e tantos outros.

O fato de associar o nome ao lugar de origem (ou de permanência) não só servia para denominar o cidadão da *polis*, quanto para localizá-lo espacialmente. Além disso, os gregos se consideravam povos autóctones, isto é, originários do lugar em que viviam e isto era motivo de grande orgulho. Embora ainda não houvesse, no contexto histórico do surgimento da filosofia, uma nação grega e muitas cidades do mundo pré-helênico lutassesem entre si, o fato de compartilhar um lugar, uma região e uma língua conferia aos gregos (autóctones) um caráter único e os diferenciava dos demais povos.

A relação entre a razão (nome/sujeito) e a natureza (lugar/objeto) sempre constituiu um problema para o conhecimento humano. No que se refere à filosofia, este problema está na sua origem. Foi a partir de uma consideração acerca da constituição do mundo natural que o pensamento racional surgiu no ocidente, quando Tales afirmou que “a água é a origem e a matriz de todas as coisas” (PRÉ-SOCRÁTICOS, 1996, p. 43). Por mais simplificador que pareça, em nossos dias, resumir numa única afirmação os primórdios do pensamento e da própria cultura ocidental, a afirmação de Tales contém um valor do qual não podemos escapar: o ser humano precisa compreender o mundo no qual está inserido e o primeiro impulso neste sentido foi dado na observação de que há uma realidade objetiva que afeta a sua sensibilidade: **o lugar em que vive.**

Na geografia, por sua vez, há um ponto recorrente a respeito do estudo do lugar, é o de que o mesmo sempre foi abordado em plano secundário (HOLZER, 1999, p. 67), se comparado a outros conceitos fundamentais do discurso geográfico,

como: paisagem, ambiente e território. Há quem afirme que o conceito “lugar” é autoexplicável (SUERTEGARAY, 2001, p. 99). Por outro lado, há também quem defenda que, entre os conceitos fundamentais da geografia, o conceito “lugar” é o menos desenvolvido (LEITE, 1998, p. 9), o que não deixa de ser intrigante, pois ainda há quem afirme que “o estudo do lugar é a matéria-prima da geografia, porque a consciência do lugar é uma parte imediatamente aparente da realidade e não uma tese sofisticada” (HOLZER, 1999, p. 69). Yi-Fu Tuan, 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). E, ainda, encontramos a seguinte afirmação, que associa o estudo do lugar à uma das origens e razões da geografia, enquanto ciência:

Os eventos externos, as ideias e as pessoas que mais a influenciaram [a ciência] permitem fazer uma leitura, uma reflexão sobre a Geografia que se fez e que se faz. Ela leva-nos a colocar a pergunta: “O que é a Geografia”?: a resposta remete-nos para o seu início na Antiguidade Clássica, para a Grécia Antiga, onde nasceram duas formas fundamentais de a praticar que perduraram até os nossos dias: por um lado, a preocupação com a medição do espaço, as formas, a localização e a compreensão da Terra como um todo, uma geografia geral, e, por outro, a preocupação com a descrição dos lugares, encontrando singularidades e semelhanças, uma geografia regional. (CLAVAL, 2006, p, VI)

Todas estas afirmações, quando tomadas em conjunto, nos permitem inferir que ainda há muito a se investigar sobre o conceito “lugar”. Comecemos, portanto, pelo fundamento: o que é “lugar”? É possível uma definição única do termo?

No que se refere à filosofia, o primeiro a propor uma definição para o termo “lugar” foi Aristóteles que, no livro IV da Física, afirma que o sentido mais preciso, a respeito do qual se pode enumerar uma substância, sem que este seja parte dela, é o lugar, ou aquilo que a contém (ABBAGNANO, 2000, p. 632). Portanto, o lugar não

é parte das substâncias ou dos corpos, mas é aquilo que os circunda e os situa no espaço. Na concepção aristotélica, portanto, o “lugar” possui uma realidade autônoma. Esta noção prevaleceu durante toda a antiguidade e foi um dos fundamentos da física aristotélica e, sobretudo, de sua cosmologia geocentrista: o lugar que a Terra ocupa no Universo é central.

Bem diferente é a concepção moderna, para a qual o lugar não difere dos corpos: o lugar...

...nada significa de realmente diferente dos corpos que afirmamos estarem em algum lugar, e indica apenas seu tamanho e forma, e como estão situados entre os outros corpos. Para determinar essa situação, é necessário referir-se a outros corpos que consideramos imóveis, mas, como tais corpos podem ser diferentes, podemos dizer que uma mesma coisa, ao mesmo tempo, muda e não muda de lugar (ABBAGNANO, 2000, p. 632).

Embora diferentes e, aparentemente, antagônicas, as duas concepções apresentam um fundamento comum: são noções meramente espaciais e objetivas de lugar, não consideram a subjetividade, que é, fundamentalmente, o que nos interessa neste trabalho.

As concepções aristotélica e moderna de lugar, ao desconsiderarem os elementos subjetivos do termo, dificultam a sua conceituação, uma vez que ampliam muito a sua abrangência. Tomando-as como referência, temos uma noção muito ampla, embora objetiva, de lugar. “Podia-se dizer que o lugar é um dado; pode ser uma cidade, pode ser genericamente uma parte, pode ser um país, pode ser uma ilha, pode ser um continente, pode ser uma oficina” (SILVA, A. C., 1978, p. 127). Em um estádio de futebol, o lugar pode ser um assento numerado, que será ocupado pelo portador do bilhete com aquele número; numa cidade, pode ser um ponto específico daquela construção urbana: uma ponte ou uma praça; enquanto que, numa dimensão astronômica, o lugar pode ser a posição determinada de um astro

dentro de uma órbita, situado tanto espacial, quanto temporalmente.

Quais são, por sua vez, as implicações subjetivas do conceito “lugar” que “escapam” à definição meramente objetiva? São aquelas que se referem à maneira como os indivíduos vivenciam a experiência: tudo aquilo que acontece, acontece em determinado lugar, deixando um legado característico. Tudo o que existe, ocupa um lugar, tanto objetivo e quantitativo, quanto subjetivo e qualitativo, no espaço.

... o papel do lugar é determinante. Ele não é apenas um quadro de vida, mas um espaço vivido, isto é, de experiência sempre renovada, o que permite, ao mesmo tempo, a reavaliação das heranças e a indagação sobre o presente e o futuro. A existência naquele espaço exerce um papel revelador sobre o mundo. (SANTOS, M., 2009, p. 114).

O “lugar” exige, fundamentalmente, um ponto geográfico “fenomênico”, um sentimento “representacional” (subjetivamente localizado – um “endereço” psíquico) e uma reflexão filosófica (conceitual) sobre os encontros e os desencontros de ambos, do objetivo e do subjetivo, que constituem o primado “psicomórfico” do conceito.

Quadro 03: Noção de Lugar – do fenômeno à categoria

O que?	Como?	Portanto:
Lugar, como localização geográfica.	Fenômeno.	Objetivo e material.
Lugar, como percepção, sentimento e recordação (reminiscência).	Representação na memória.	Subjetivo e imaterial.
Lugar, como entendimento.	Conceito.	“Psicomórfico”.
Lugar, como conjunto de referenciais.	Categoria.	Geográfico, filosófico e geofilosófico.

Elaborado pelo autor, (2014).

O lugar provoca os fluxos, cria os fixos. Sob a ótica do encontro entre a objetividade e a subjetividade, portanto, “lugar” é: “uma localização fenomênico-geográfica significativa, que implica em representações (pensamentos e sentimentos) que exigem uma reflexão”. É esta a perspectiva de “lugar” que interessa a esta tese.

Cabe aqui, no entanto, uma observação crítica, de que é importante salientar que não se trata de propor uma “psicologia do lugar”, ou uma noção de lugar totalmente subjetiva e desprovida de substancialidade, pois, desta forma, correríamos o risco de cair no erro apontado e criticado por Werther Holzer: “Parece-me totalmente inadequada esta utilização do ‘lugar’ descaracterizado de suas qualidades espaciais e geográficas e transfigurado em um mero símbolo não-espacial denominado ‘lugar de memória’ ou ‘lugar distinto’” (HOLZER, 1999, p. 75).

A proximidade entre o humano e o lugar permite estabelecer um paralelo ontológico entre ambos: o ser da pessoa humana se assemelha ao ser do lugar. Assim como o homem, o lugar exige uma identidade, um nome (toponímia). O lugar possui uma extensão corpórea, uma localização geográfica, na mesma medida em que os seres humanos possuem um corpo. O lugar possui uma história e uma “biografia”, assim como o humano. Do ponto de vista da subjetividade, não é muito diferente o querer estar com alguém, do querer estar em algum lugar: “...seria possível a um indivíduo apaixonar-se a primeira vista por um lugar tal qual por uma pessoa” (LEITE, 1998, p. 10).

Quadro 04: O Ser Humano e o lugar

Requer e/ou possui	Pessoa humana	Lugar
Nome/identidade	X	X
Corpo	X	X
História/Biografia	X	X
Consciência	X	* ¹³
Movimento	X	X

Elaborado pelo autor, (2014).

As pessoas estabelecem com o lugar os mesmos laços que estabelecem com os seus semelhantes. Amam e odeiam, desejam e evitam, elogiam e caluniam, conhecem e reconhecem, lembram-se e se esquecem. As grandes obras da criação humana fazem referência a lugares: a *República*, de Platão, descreve uma cidade perfeita; os livros de Júlio Verne descrevem lugares exóticos e inexplorados; na literatura brasileira imperam os regionalismos, as descrições detalhadas de lugares e personagens, numa síntese entre Literatura e Geografia Humana, na qual se destacam, dentre outras, obras como *Terras do Sem Fim*, de Jorge Amado, *Grande Sertão: Veredas*, de Guimarães Rosa e *Vila dos Confins*, de Mário Palmério, da qual extraímos o parágrafo a seguir:

Contava-se a coisa assim. Há mais de duzentos anos, ponta desgarrada de catadores de ouro descobriu a aluvião do **Morro Redondo** nas nascentes do **rio do Caracol**. A notícia correu, levantou-se a **rancharia**, instalou-se a **mina**. E tal a quantidade de ouro em pó carregado pelas enxurradas das vertentes do morro e depositada na areia do ribeirão, que **Mina Velha** virou **corrutela** importante, com **igreja**, **sobrado** e tudo. Mas lá um dia – a explicação mais acertada é a da barbaridade dos brancos – os índios revoltaram-se e botaram fogo no **povoado**: acabaram mesmo com o **garimpo**. Se alguém sobrou da carnificina, esse nunca mais pôs pé naquelas bandas conflagradas nem convenceu ninguém a fazê-lo. E a **mata** tomou conta de tudo: virou virgem outra vez (PALMÉRIO, 1997, p. 75 – a ênfase é nossa).

¹³ Nesse sentido, cabe à pessoa humana a consciência do lugar.

Em um único parágrafo, observemos quantos lugares diferentes são citados, alguns repetidamente, revelando uma riqueza “geográfica” na narrativa que merece ser investigada.

Outros domínios da experiência humana também destacam lugares, sob o ponto de vista do que estes representam. Os Beatles, por exemplo, imortalizaram vários em suas canções. A música *Strawberry Fields Forever*, retrata um lugar em Liverpool no qual John Lennon brincava na infância e que se transformou num dos pontos do roteiro turístico “beatlemaníaco” da cidade. Aquele espaço que era uma experiência individual de Lennon foi alçado a uma dimensão universal, diante do sucesso da banda e da canção. E é também da banda “The Beatles” a música *In my life*, que faz um elogio ao lugar e à memória deste, quando diz: “Há lugares dos quais vou me lembrar por toda a minha vida, embora alguns tenham mudado. Alguns para sempre, e não para melhor. Alguns se foram e outros permanecem. (*In My Life*, Lennon e McCartney).

No Brasil, uma esquina foi imortalizada na música *Sampa*, de Caetano Veloso: “Alguma coisa acontece no meu coração. Que só quando cruza a Ipiranga e a avenida São João”. (*Sampa*, Caetano Veloso)

Além disso, há também os lugares que foram eternizados pela própria história, tanto por aspectos religiosos e espirituais, como Stonehenge, na Inglaterra e Machu Picchu, no Peru; por motivos estéticos e turísticos, como a Torre Eiffel, em Paris e a Ponte Golden Gate, em São Francisco (EUA); lugares de beleza natural, como as Cataratas do Iguaçu, no sul do Brasil e o Grand Canyon, no Estado do Arizona (EUA); bem como lugares que foram eternizados por expressarem os extremos da残酷 humana, como Auschwitz, na Alemanha, Hiroshima e Nagasaki, no Japão e o Word Trade Center, em Nova Iorque (EUA).

Todos estes exemplos revelam as humanidades dos lugares, o que explica porque a sua perda pode ser tão complexa e traumática. O lugar nos acompanha. É possível retirar, forçadamente, uma pessoa do seu lugar de origem ou de permanência, mas é impossível tirar este mesmo lugar de dentro da pessoa.

1.5 – O “lugar”: do fenômeno à representação. Lidamos com fatos, ou com representações?

Imaginemos a seguinte situação: Duas pessoas que residem próximas uma à outra, em uma mesma rua, mas que não estabeleceram entre si um vínculo de amizade mais forte. Elas estão acostumadas a se verem ocasionalmente. Quando saem de casa, ou chegam, no mesmo horário, geralmente trocam um rápido cumprimento e cada uma segue o seu caminho. Suponhamos agora que estas duas pessoas, por algum motivo, viajam para uma cidade próxima e lá, coincidentemente, se encontram. A experiência demonstra que, neste caso, elas trocarão um cumprimento mais caloroso e talvez até estabeleçam um diálogo, o que ainda nunca haviam feito, a respeito das razões de estarem ali. Suponhamos, em seguida, que os nossos dois hipotéticos vizinhos se encontrem, accidentalmente, em outro país. Espera-se que agora eles se comportem como velhos amigos e talvez até combinem alguma atividade juntos neste país: um jantar, um passeio, para que possam conversar sobre as razões que os levaram até aquele país e talvez para se sentirem mais seguros e confortáveis neste lugar “distante”. Bom, trata-se de uma situação hipotética, mas muito viável e verossímil.

A questão que surge, e que fundamenta este tópico, é a seguinte: Qual é a razão, ou quais são as razões, para este comportamento? O que muda nos três

momentos indicados em nossa hipotética situação: a vizinhança, outra cidade, outro país? Seria fácil se pudéssemos afirmar simplesmente que os lugares não mudam, tampouco os nossos amigos. Desta forma, evitariíamos a maioria dos questionamentos que se seguirão neste estudo, mas não podemos fazer tais afirmações. A resposta não está totalmente encerrada nos sujeitos e nem nos lugares, mas, tudo indica, na relação entre estes. Embora pareça óbvia, esta afirmação requer uma análise mais detalhada.

A pesquisa nos conduziu à necessidade de abordar o lugar, e a relação humana com ele, a partir de duas referências iniciais: o mero fenômeno, e o seu conteúdo representacional. Por fenômeno (*phenomenon*) entendemos, comumente, a apreensão mais natural e espontânea da experiência, que poderia ser também denominada “fato”, denominação esta que, reconhecemos, não acrescenta nada de mais elucidativo que a anterior. Por isso, vamos recorrer a Kant, para tornar mais compreensível o raciocínio em questão:

Já que, como fenômenos, não podem existir em si, mas unicamente em nós. Completamente desconhecida é para nós a natureza dos objetos em si mesmos e independentemente de toda esta receptividade da nossa sensibilidade. Conhecemos somente o nosso modo de os perceber, modo que nos é peculiar, mas pode muito bem não ser necessariamente o de todos os seres, quanto seja o de todos os homens. É apenas dessa maneira que temos de nos ocupar. (KANT, 2002, p.80).

Longe de querer reduzir toda a importância do pensamento crítico kantiano a uma sentença, o que nos interessa aqui é o alcance da afirmação de que nunca nos ocupamos com fatos, mas tão somente com a nossa forma de apreensão destes. É certo que a fenomenologia buscou resolver o impasse criado por Kant, propondo um “retorno às coisas mesmas” e a noção husseriana de “mundo da vida” (*Lebenswelt*), que se resume na afirmação de que “a soma total das coisas realmente experimentadas por nós é a soma total daquilo que temos certeza absoluta, embora

apenas como fenômeno, experiência" (MAGEE, 2000, p. 211). Embora o próprio Husserl chame a atenção para a dificuldade de se restringir todos os objetos da experiência ao vivido:

Observemos uma coisa: a cada tipo de experiência real e aos modos gerais de sua especificação – percepção, retenção, lembrança e outros – corresponde também uma ficção pura, uma “quase-experiência”, que possui modos de especificação paralelos (percepção, retenção, lembrança fictícios). Assim sendo, estamos no direito de nos ater àquilo que existe também no domínio da possibilidade pura (representação pura ou imaginação), uma ciência especial de ordem *apriorística* cujos julgamentos baseiam-se não em realidades transcendentais, mas em possibilidades apriorísticas, e que assim sendo prescreve regras, *a priori*, a essas realidades. (HUSSERL, 2001, p. 46).

No entanto, para o problema que se apresenta no momento, não nos deteremos no método fenomenológico. A intenção aqui, mais com o objetivo de conduzir o trabalho, do que na intenção de resolver o problema, é estabelecer critérios iniciais que nos permitam enfrentar e sublimar uma dificuldade recorrente das ciências, neste caso específico, nas ciências humanas, a saber: **lidamos com fatos, ou com representações?** Essa questão, que fique bem entendido, não está sendo colocada nos mesmos termos já anunciados por geógrafos notáveis. Paul Claval, por exemplo, fez a seguinte afirmação:

Durante muito tempo os geógrafos fizeram questão de se ocupar apenas de realidades objectivas: os significados que as diversas sociedades conferem à sua inserção no espaço, as suas etnografias, não lhes interessavam. Contudo, eram elas que motivavam a curiosidade dos leitores. A forma literária das descrições fazia passar, neste domínio, elementos que um trabalho mais objectivo teria eliminado: a reflexão sobre a “geograficidade” das sociedades não estava ausente, mas muitas vezes era ignorada. Actualmente é uma das preocupações de um número crescente de geógrafos (CLAVAL, 2006, p. 21).

Embora a citação de Claval não ilustre completamente os problemas abordados neste tópico, falta-lhe muito pouco. Bastaria substituir “forma literária” por

“fundamentação filosófica”, “geograficidade” por “geofilosofia” e “sociedades” por “sujeitos locais”, para que a citação expressasse a nossa preocupação.

Assim, a nova questão que surge é a seguinte: **Se algum dia desistirmos definitivamente de buscar os fatos e a real natureza das coisas, o que restará do conhecimento geográfico?** Esta nos parece ser uma das facetas da chamada “crise da geografia”. Se, no começo desse capítulo, alertávamos para o fato de que a geografia (BRUNHES, 1962), em certo momento, procurou não se “contaminar” com as “concepções psicológicas” e com o “elemento subjetivo humano” e se, em outro momento, ficar [hipoteticamente] demonstrado que não podemos ir às coisas mesmas, mas tão somente às suas representações, é evidente que surge aí um profundo impasse¹⁴. Este problema, no entanto, transcende o nosso propósito. O cuidado aqui é o de evitar a desqualificação dos argumentos, das histórias de vida e memórias que constituem a fonte primária deste trabalho, tão frágeis do ponto de vista fenomênico, mas tão fortes e ricos do ponto de vista representacional. É lamentável que a cultura tenha “progredido” na valorização daquele, em detrimento deste. A intenção não é apresentar o universo representacional como o “verdadeiro”, mas apenas como digno de nota e respeitável. Isto não nos parece pouco, uma vez que milhões de pessoas, privadas do seu lugar, estão sofrendo por terem que sufocar os seus sentimentos e memórias, como se não valessem nada. No entanto, as pessoas vivem alienações que não as anulam completamente.

Esta tese é sobre a vida interior que resultou da experiência vivida. E a vida não nos permite defini-la apenas em termos físicos, biológicos e/ou orgânicos. Immanuel Kant, por exemplo, definiu a vida antes em termos representacionais.

¹⁴ Transcrevo aqui a anotação de um aspecto interessante deste impasse: um problema lançado por um dos participantes do IX ENANPEGE (UFG – 2011), quando participávamos do GT “Filosofia e Epistemologia da Geografia”: “a chamada crise da Geografia é a crise da teoria, do método ou da definição do objeto?”.

Para ele, o físico-biológico é secundário e a faculdade do desejo é a faculdade de mediante as próprias representações ser a causa dos objetos dessas representações. “A faculdade de um ser atuar em conformidade com suas representações é denominada vida” (KANT, 2010, p. 43). Da afirmação kantiana podemos concluir: (1) que poderia haver vida em um ambiente não natural ou biológico (um mundo virtual, por exemplo), desde que os seus “habitantes” fossem conscientes de suas representações e (2) que não bastaria um ambiente natural para se ter ali seres viventes, a não ser que estes fossem capazes de produzir representações próprias. Esta última é a inferência que nos interessa.

Portanto, esta pesquisa tem como material de estudo a vida que “repousa” e se agita nas representações das pessoas do lugar.

1.6 – Representações: conceitos e usos

Embora o conceito de “representação” (*repraesentatio*) já estivesse presente no ocidente desde a Escolástica, foi somente a partir de Descartes e Kant que ele assumiu contornos que o consagrariam, estando atualmente, juntamente com o conceito de “fenômeno”, na base da interpretação de inúmeras ciências.

No seu uso original, o termo “representação” tanto pode ser usado no sentido de “semelhante a...”, como também de a “imagem de...”. Em Kant, ele aparece totalmente generalizado e direcionado a todas as coisas. Na impossibilidade do acesso do entendimento humano às “coisas em si”, todo o nosso conhecimento e toda a nossa realidade perceptível não passam de uma “representação de mundo”. Não é esse o sentido que servirá de parâmetro para esta pesquisa.

Da mesma forma, descartaremos o uso de “representação” no sentido de significado dos termos e palavras, uma vez que esse uso nos conduziria a um

intricado percurso no interior da linguagem e da filosofia da linguagem.

O uso do termo que interessa a este estudo é aquele no qual a “representação” assume o caráter de alusão ao objeto do entendimento, ou da sua relação com o fenômeno, estando o entendimento já impedido da experiência atual do próprio objeto. Por isso, preferimos usar o termo no plural, considerada a impossibilidade de que um único objeto, ou fenômeno, possa causar apenas uma única representação. É preciso esclarecer que, assim tomado, o termo “representação” não pode ser confundido com memória ou reminiscência e isto se deve tanto à forma, quanto ao conteúdo.

Quando falamos do trem de ferro, por exemplo, as falas dos colaboradores, como se demonstrará ao longo do estudo, estão muito mais centradas em suas representações do que em suas memórias, isto explica, inclusive, porque, para essa pesquisa, um trabalho metodológico que fosse prioritariamente estatístico estaria fadado ao fracasso, pois dificilmente encontrariamos parâmetros padronizados que servissem de abordagem. Não interessam, prioritariamente, quantas vezes apareceu a resposta X, no contexto da problemática 01, pois aquele que hoje responde X, amanhã poderá responder, à mesma problemática 01, Y ou Z e, ao sacralizarmos a sua primeira resposta, poderíamos ter uma pesquisa, mas não uma tese confiável. Essa questão foi tema de discussões em reuniões do LAGECULT (2014, p. 8):

— Eu gostaria de mostrar um pouco para vocês, esta coisa das representações, de como nós usamos... mas não é isto só, mas como é que nós nos representamos, como é que nós nos damos... (...) quando vocês estiverem no trabalho de campo, vão perceber um discurso muito pautado naquilo que é evocado como proteção, para poder perguntar ao homem do campo, há uma dificuldade, o que o sujeito tem a ver com isto? (...) Porque eu estou chamando a atenção para isto? Porque muitas vezes a informação é uma informação contaminada por essa reprodução, então quer dizer, pode ser que a pessoa não fale da real situação, mas apenas parte dela.

Quando trabalhamos com as representações, no entanto, mesmo que o

conteúdo das falas e respostas oscile, permanece sempre algo estável, que denuncia ou revela uma concepção de mundo, um modo de vida, um anseio ou compreensão.

Desta forma, as representações das pessoas que colaboraram com a pesquisa, expressas em suas falas, constituem uma das “matérias primas” deste trabalho, somadas a outras que serão apresentadas ao longo do trabalho.

Interessam, sobretudo, as representações, topográficas ou não, que são aquelas que remetem ao lugar e aos lugares de vivência e experiência. Sentimentos de pertencimento ao lugar, de identificação com o lugar; de sofrimento e abandono, quando da perda do lugar de referência; de felicidade e segurança no lugar de realização da vida plena (casa, lar ou morada), no tempo e espaço.

Desta forma, as representações são tomadas neste trabalho como as mediações entre a realidade e o humano, que constituem o vivido. Tal como aparece em LUFTI, SOCHACZEWSKI & JAHNEL (1996, p. 88), acerca de Henri Lefebvre e seu método: “... as representações, como mediações, se constroem como objeto do conhecimento, porque Lefebvre reconhece-lhes a força, naquilo que impedem e no que permitem, o *possível*”.

1.7 – Tempo e espaço: Tempo, do conceito à categoria geográfica

O “tempo”, do seu sentido mais usual e corriqueiro, até uma abordagem mais complexa, sempre foi motivo de muita inquietação e curiosidade para os seres humanos, em virtude da maneira como ele afeta as nossas vidas, tanto materialmente, quanto subjetiva e simbolicamente. Muitos foram os intelectuais que dedicaram grande parte de suas vidas ao estudo do tempo. Aqui se destaca Milton Santos (2002, p. 21), que confessou o seu interesse pelo tema, ao afirmar: “... uma

velha ambição que jamais pude realizar (espero poder realizá-la ainda) é oferecer um curso [disciplina] de graduação sobre o tempo". No texto em que fez essa declaração, Milton Santos (2002, p. 21) também descreveu a concepção de "tempo" que interessa a esta tese: "... o tempo social contínuo e descontínuo, que não flui de maneira uniforme...". Para tanto, faz-se necessária uma introdução ao conceito "tempo".

Dentre os pensadores que fizeram do tempo um objeto de estudo específico, interessa-nos, como introdução, a concepção de Santo Agostinho de Hipona, filósofo e teórico do cristianismo. A concepção agostiniana de tempo, descrita, sobretudo, no livro (capítulo) "O Homem e o Tempo", de sua obra *Confissões*, é marcada pelo seu teor altamente filosófico e psicológico. Santo Agostinho propôs a seguinte questão:

Que é, pois, o tempo? Quem poderá explicá-lo clara e brevemente? Quem o poderá apreender, mesmo só com o pensamento, para depois nos traduzir por palavras o seu conceito? E que assunto mais familiar e mais batido nas nossas conversas do que o tempo? Quando dele falamos, compreendemos o que dizemos. Compreendemos também o que nos dizem quando dele nos falam. O que é, por conseguinte, o tempo? Se ninguém me perguntar, eu sei; se o quiser explicar a quem me fizer a pergunta, já não sei. Porém, atrevo-me a declarar, sem receio de contestação, que, se nada sobreviesse, não haveria tempo futuro, e se agora nada houvesse, não existiria o tempo presente. (AGOSTINHO, 1987, p. 217).

É sublime a visão de Agostinho: o tempo não existe por si mesmo, como uma entidade, ele só pode ser afirmado a partir da realidade que nos afeta e, embora tenhamos dele uma noção intuitiva, não somos capazes de conceituá-lo racionalmente. Por isso, Agostinho prossegue seu questionamento:

De que modo existem aqueles dois tempos – o passado e o futuro -, se o passado já não existe e o futuro ainda não veio? Quanto ao presente, se fosse sempre presente, e não passasse para o pretérito, já não seria tempo, mas eternidade. Mas se o presente, para ser tempo, tem necessariamente de passar para o pretérito, como podemos afirmar que ele existe, se a causa da sua existência é a mesma pela qual deixará de existir? Para que digamos que o tempo verdadeiramente existe, porque tende a não ser. (AGOSTINHO, 1987, p. 217).

Quão difícil é acompanhar a mente aguda de Santo Agostinho, mais fácil é perder-se entre as suas questões e os seus argumentos. Para ele, o passado não pode ser mais afirmado, pois já não existe e o futuro ainda não pode ser afirmado, pois ainda não existe. Sobra-nos apenas o tempo presente, mas esse é de duração tão tênue e quando nele pensamos, já não existe mais, pois não pode ser longo e só poderíamos chamar de presente um espaço de tempo que não pudesse ser dividido em partes, mas esse não teria nenhuma duração, pois, se tivesse, poderia ser dividido em passado e futuro. De forma que, assim como não podemos afirmar nem o passado, nem o futuro, como demonstrado anteriormente, também não podemos afirmar o tempo presente, o que nos deixa numa situação bem delicada e contraditória: a necessidade de afirmar a inexistência do tempo, quando ele nos parece ser tão real, mais devido aos efeitos que lhe atribuímos, do que por si próprio. Santos, M. (2002, p. 21) também manifestou angústia semelhante à de Agostinho: “Na realidade, a paisagem é toda ela passado, porque o presente que escapa de nossas mãos, já é passado também”.

Diante do fato de termos a impressão de poder medir o tempo, essa situação parece mais contraditória ainda, pois percebemos que existem diferentes intervalos do mesmo, uns mais longos, outros mais curtos, embora não possamos mais medir o tempo passado, nem o tempo futuro, pois, como já foi analisado, o tempo passado já *não mais* existe e o futuro *ainda não* existe. Para que lugar maravilhoso vai o tempo passado, onde ele se esconde? E de que lugar misterioso brota o futuro?

Agostinho, no entanto, não nega a existência de fatos futuros e pretéritos, só não podemos afirmar onde estão, pois, onde quer que estejam, ali são presentes e o que fica na nossa memória, do tempo passado; e na nossa imaginação, do tempo futuro, são apenas imagens e representações dos fatos, de forma que tudo se reduz

à memória, sensação e imaginação (ou esperança). O que medimos, então, quando acreditamos medir o tempo, se não medimos o passado, pois esse não existe mais, nem o presente, que não tem extensão e nem o futuro, que não existe ainda? Eis, então, a resposta, e a grande colaboração de Santo Agostinho: o tempo vivido só pode ser medido em sua dimensão psicológica. Chamamos *de tempo longo passado*, à “longa lembrança do passado”, de *tempo futuro longo* à uma “longa expectação do futuro”. Trata-se da defesa de uma “teoria psicológica do tempo”, na qual todos os “tempos” formam um momento único e a consciência, por meio da atenção, capta o instante móvel, o *presente*. Ou o presente não existe, ou ele é a apreensão momentânea de todos os momentos vividos, acrescidos à expectativa futura, que ainda não conhecemos, mas podemos projetar, esperar, esperançar. A segunda opção parece ser a mais adequada.

Uma boa maneira de compreender a noção agostiniana de tempo é a observação de um antigo artefato que os nossos antepassados inventaram, justamente para medir o tempo: a ampulheta. O movimento da areia da ampulheta corresponde à nossa intuição de tempo. O passado fica depositado na parte inferior (memória/história), o futuro é a porção de areia que ainda não escoou (imaginação/expectativa) e o presente é o instante, quase imperceptível, no qual o tênuo “fio” de grãos de areia atravessa de uma para a outra parte.

A citação a seguir descreve a maneira como Santo Agostinho concluiu a sua análise do tempo:

Vou recitar um hino que aprendi de cor. Antes de principiar, a minha expectação estende-se a todo ele. Porém, logo que o começar, a minha memória dilata-se, colhendo tudo o que passa da expectação para o pretérito. A vida deste meu ato divide-se em *memória*, por causa do que já recitei, e *expectação*, por causa do que hei de recitar. A minha atenção está presente e por ela passa o que era futuro para se tornar pretérito. Quanto mais o hino se aproxima do fim, tanto mais a memória se alonga e a expectação se abrevia, até que esta fica totalmente consumida, quando a ação, já toda acabada, passar inteiramente para o domínio da memória. [A atenção está no

“fio” de areia que atravessa a ampulheta, a areia da parte superior, que era o futuro, depois que passa, é pretérito. A memória que se alonga é a maior quantidade de areia na parte inferior da ampulheta, a expectação é a porção de areia que vai descer] Ora, o que acontece em todo o cântico, isso mesmo acontece em cada uma das partes, em cada uma das sílabas, em cada ação mais longa – da qual aquele cântico é talvez uma parte – e em toda a vida do homem, cujas partes são os atos humanos. Isto mesmo sucede em toda a história “dos filhos dos homens”*, da qual cada uma das vidas individuais é apenas uma parte.¹⁵ (AGOSTINHO, 1987, p. 229)

Nesse sentido, a ampulheta continua sendo um instrumento melhor do que o relógio para medir o tempo, pois ela nos mostra a materialidade do que passou e o vazio psicológico do que estar por vir. Aqueles que inventaram o relógio de pêndulo e ponteiros também nos “furtaram” o direito de continuar compreendendo assim o tempo, em seus múltiplos momentos. De forma que a noção psicológica do tempo, também é uma noção dialética. Lembremo-nos de que o relógio é uma forma moderna de medir o tempo e a sua intenção a de nos tornar “prisioneiros” do tempo. Hoje, todos os momentos são precisamente calculados. Se, quando a maioria das pessoas vivia no campo, longe das atribulações urbanas, bastava combinar com alguém uma visita para um determinado dia, agora, marcamos o dia, a hora e até os minutos com exatidão. Por isso foi afirmado que “...os seres humanos passaram do tempo dominante da natureza ao tempo dominado pelo homem e depois ao homem dominado pelo Tempo” (GLEZER, 2002, p. 24).

Mesmo considerando as diversas maneiras como o tempo pode ser percebido, capturado, compreendido e teorizado, o que interessa para esta discussão é a maneira como ele pode ser apreendido nessa perspectiva psicológica e da maneira como, ao observar a paisagem mutável da cidade, podemos perceber, nela, diferentes temporalidades sociais coexistindo: o antigo, o moderno, o contemporâneo. Como disse Santos, M. (2002, p. 21):

¹⁵ O trecho entre colchetes é do autor desta pesquisa / * SI 30, 20.

Então, a cidade nos traz, através da sua materialidade, que é um dado fundamental da compreensão do espaço, essa presença dos tempos que se foram e permanecem através das formas e objetos que são também representativos das técnicas. É nesse sentido que eu falei que a técnica é sinônimo de tempo.

E não devemos nos esquecer de que o cotidiano e os lugares da vivência humana estão repletos de múltiplas técnicas, tecnologias, meios de transporte, de comunicação, dentre outros, compartilhando um momento histórico que é apenas aparentemente único, sendo que raramente é possível encontrar lugares de uma temporalidade social homogênea, como atesta a fala a seguir:

De um lado ficavam os táxis e do outro ficavam as charretes, pois tinha mais charrete do que carro. A gente ficava sempre por ali, porque também havia o cinema Éden, que tinha matinê. O traçado da linha, na continuidade, era de mais ou menos um quarteirão, aonde tinha as casas dos funcionários mais importantes (...) e as dos demais, que eram chalezinhos. (Diálogo com 09-Udi).

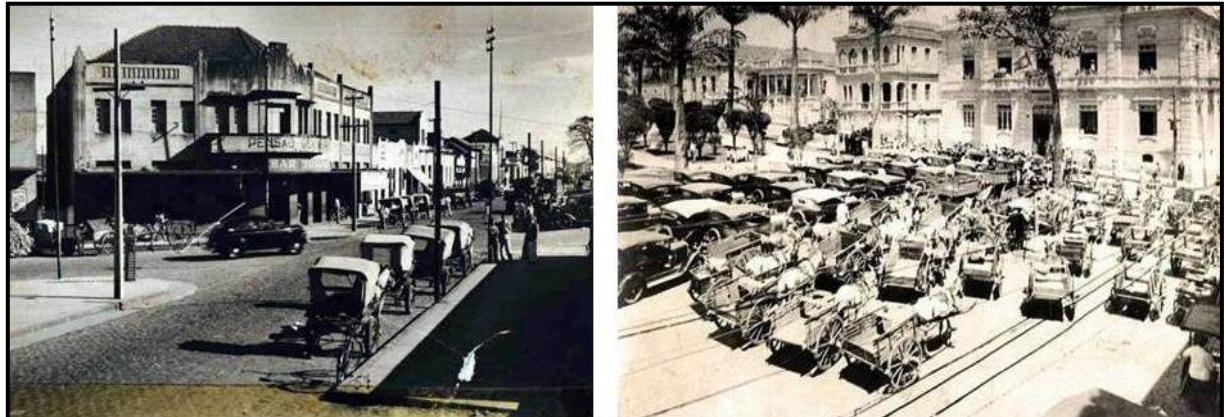


Foto 09 (esquerda): Uberlândia (Década de 1940) - Charretes e carros à frente da Estação. Crédito: autor desconhecido. **Fonte:** Arquivo público de Uberlândia.

Foto 10 (direita): Uberaba (Década de 1920) - Carroças e carros na Praça Ruy Barbosa. Crédito: autor desconhecido. **Fonte:** Arquivo público de Uberaba.

Infelizmente, o turbulento cotidiano que nos é apresentado nos impede de perceber essa riqueza, nos encerrando em um momento arbitrário, pré-estabelecido, no qual tudo é “para ontem” e a liberdade não se efetiva nunca. A primeira liberdade é a de romper com essa “ditadura do tempo” da modernidade. Precisamos ousar.

1.7.1 – “Espaço”: do conceito à geografia

Assim como o tempo, o espaço, no seu sentido mais amplo, constitui um dos grandes enigmas com os quais as ciências devem lidar. É, sem dúvida, um dos conceitos mais desafiadores, considerando a ampla gama de abordagens que permite. Em se tratando das ciências humanas práticas, o espaço deixa de ser investigado em seu aspecto “puro” e “apriorístico” e passa a ser investigado na interação com o humano. Qual é o espaço de que falamos, quando investigamos o dia-a-dia do trem de ferro? Falamos de um espaço “metamorfoseado”, que assume contornos e limites semelhantes aos do trem. A primeira inferência é a de que o trem modifica nossa percepção e as nossas representações do espaço. Por exemplo, do ponto de vista material, o “caminho de ida” do trem, geralmente, é o mesmo “caminho de volta”. Vamos e voltamos nas mesmas linhas férreas. No entanto, do ponto de vista representacional, a experiência não fica registrada dessa maneira. Criamos um registro particularizado tanto para a ida, quanto para a volta, que podem ser totalmente distintos. Isto tanto se deve à natureza das impressões que nos chegam, da sua organização em nosso entendimento e do valor subjetivo que depositamos em cada uma dessas experiências.

Uma pessoa que tenha feito uma viagem à negócios, por exemplo, cuja viagem tenha sido exitosa, voltará com representações de sucesso bem diferentes daquelas representações de ansiedade e dúvida com as quais ela empreendeu a ida. Esse sentimento de êxito poderá influenciar na sua percepção do espaço e da paisagem. Pode ser que tudo agora pareça mais belo e agradável e isto não depende, necessariamente, da “qualidade” da paisagem que essa pessoa tem diante de si. Por isso, nos interessa aqui não tanto o espaço dado, mas, sobretudo, o espaço percebido.

No seu aspecto “puro” o espaço foi objeto de estudo da filosofia kantiana, na qual acredita-se que esteja a melhor contribuição sobre o tema. Segundo Kant, a percepção do mundo exige que os “objetos” do conhecimento, tanto no seu aspecto exterior, quanto interior, estejam dispostos no espaço e no tempo, que não podem, na prática, ser separados um do outro, no que se refere à percepção. No entanto, o próprio Kant (2002) se encarrega de separá-los conceitualmente. Para o filósofo de Königsberg, enquanto o tempo “não pode ser intuído exteriormente”, mas sempre e somente em relação ao que pertence às determinações internas, o espaço não pode ser concebido como algo interior. Apresenta-se um problema sem precedentes a respeito do estatuto desses conceitos e sobre a natureza ontológica dessas “realidades”, que passam a ficar sob suspeita quanto à sua existência: espaço e tempo são “entidades” reais, ou apenas determinações ou relações entre as coisas?

No que se refere especificamente ao espaço, Kant parte de uma análise apriorística e metafísica, segundo a qual o espaço não pode ser um conceito empírico, abstraído das experiências externas, pois o que permite a alguém se situar no espaço, ou produzir a representação de “algo” que esteja em um espaço, ou lugar, diferente do seu, não é tanto o espaço, em si, mas a possibilidade de produzir essas representações, o que requer já a existência do “fundamento da noção de espaço” (KANT, 2002, p. 68).

Do ponto de vista da percepção, de acordo com Kant, não é o espaço fora de nós que pode produzir a noção de espaço em nosso entendimento, mas, porque trazemos, *a priori*, a condição de representar o espaço é que podemos percebê-lo como algo exterior a nós, embora toda representação seja interior. Essa é a consequência mais extremada da análise kantiana sobre o conceito de espaço, que tem servido de ponto de partida para os pensadores que a ela se dedicaram

posteriormente. Veja-se, a seguir, uma rápida referência ao problema em Deleuze e Guattari (1997, p. 31):

Os componentes permanecem distintos, mas algo passa de um a outro, algo de indecidível entre os dois: há um domínio *ab* que pertence tanto a *a* quanto a *b*, em que *a* e *b* "se tornam" indiscerníveis. São estas zonas, limites ou devires, esta inseparabilidade, que definem a consistência interior do conceito. Mas este tem igualmente uma exoconsistência, com outros conceitos, quando sua criação implica a construção de uma ponte sobre o mesmo plano. As zonas e as pontes são as junturas do conceito.

O que queremos afirmar é que, em algum momento, uma concessão deverá ser feita, no que tange a natureza do espaço que nos afeta e se ele pode ou não ser considerado como uma entidade, ou coisa em si. E a razão disso repousa no fato de que há uma incompatibilidade total entre a natureza das representações e da maneira como apreendemos o espaço e todas as coisas "fora" de nós, que estão, consequentemente contidas no espaço, e a natureza do espaço "em si". E essa barreira se apresenta como intransponível.

Eis porque alguns passaram a lidar com a possibilidade de que tudo não passe de uma única e mesma virtualidade, que tudo não passe de representações e simulacros, dos quais a literatura e a ficção têm se ocupado com muita ênfase, haja vista a "onda" cinematográfica metafísica, desde o lançamento do filme "Matrix", no final do século passado.

Sobra-nos, portanto, outra saída, que é a concessão tácita de que o espaço existe realmente fora de nós, embora a impossibilidade de uma compreensão ampla do problema continuará sempre a nos incomodar. Temos razões suficientes para pensar que foi esse impasse, a respeito da compreensão da noção de espaço, que fez com que Kant se ocupasse com a geografia, tendo inclusive ministrado cursos sobre essa disciplina, de forma pioneira.

Para a geografia humanista e cultural, na sua noção mais básica, o espaço é entendido como espaço vital e é sempre pensado com relação ao vivido, uma vez que essas abordagens passam a valorizar mais a subjetividade e a singularidade. De acordo com Corrêa (1995, p. 30), na geografia humanista “... o lugar passa a ser o conceito-chave mais relevante, enquanto o espaço adquire, para muitos autores, o significado de espaço vivido”. O que pensamos que possa ser também identificado como o próprio cotidiano, entendido como o “ambiente” da experiência. É também de Corrêa (1995, p. 30) a seguinte referência à contribuição de Tuan para a compreensão do espaço:

Segundo TUAN (1979) no estudo do espaço no âmbito da geografia humanista consideram-se os sentimentos espaciais e as ideias de um grupo ou povo sobre o espaço a partir da experiência. Tuan argumenta que existem vários tipos de espaços, um espaço pessoal, outro grupal, onde é vivida a experiência do *outro*, e o espaço mítico-conceitual.

No que se refere às práticas sociais e suas representações, o espaço surge, então, como uma espécie de “forma” que torna possível a construção do cotidiano, sendo as diferentes experiências e vivências humanas o conteúdo dessa construção. No entanto, essa relação não é unilateral, pois, ao produzirem e reproduzirem as condições de sua própria existência, os seres humanos também constroem a sua territorialidade e a sua espacialidade, que não são realidades dadas ou independentes das experiências, pois se relacionam com o lugar e com os modos de vida.

Do ponto de vista da subjetividade, também se faz importante saber se situar espacialmente. Enquanto no mundo constituído materialmente, no qual os indivíduos vivem em coletividade, é fundamental a consciência de uma localização, a fim de evitar “ficar perdido”, sem saber em que lugar se encontra em determinado espaço mais amplo, no mundo da subjetividade também se faz necessária a consciência

dessa orientação: o espaço interior também é repleto de perigos que, muitas vezes, surgem de relações conflituosas com o *outro*.

Por exemplo, uma pessoa que se sinta fisicamente abandonada poderá desenvolver quadros interiores bem perversos e “frequentar” ambientes e lugares muito perigosos do seu “espaço interior”¹⁶. Por mais evidente que pareça a afirmação acima, ela não prescinde de reflexão. É uma questão que, no seu âmbito mais complexo, aproxima as questões da cultura às soluções buscadas pelas ciências da psique humana. Não podemos também olvidar de que existem espaços interiores agradáveis, nos quais habitam a fé, a esperança, a dádiva e a segurança. E o que faz com que até mesmo essa compreensão subjetiva de espaço ainda seja um objeto de estudo da geografia é a sua relação com o cotidiano humano.

Quando gozam ou quando sofrem, as pessoas não estão muito ocupadas em determinar a “causa primeira” dos seus sentimentos. E a natureza “real e concreta” do espaço exterior, muitas vezes, se confunde com a natureza abstrata das representações do espaço que, ainda que ligado à experiência, “extrapola para além da evidência sensorial e das necessidades imediatas e em direção a estruturas mais abstratas” (TUAN, 1979, p. 404).

É, portanto, dessa compreensão de espaço que nos ocuparemos neste trabalho: do “espaço vivido”. Conceito que se aproxima do conceito de “lugar”, mas com o qual não se identifica plenamente, pois é o espaço do conjunto das práticas espaciais, que são “... um conjunto de ações espacialmente localizadas que impactam diretamente sobre o espaço, alterando-o no todo ou em parte ou preservando-o em suas formas e interações espaciais” (CORRÊA, 1995, p. 34).

¹⁶ No 6º capítulo desta tese teremos a oportunidade de investigar casos específicos a esse respeito.

Tuan (1983, p. 61) também se ocupou dessa íntima relação entre o espaço e o lugar:

O espaço fechado e humanizado é o lugar. Comparado com o espaço, o lugar é um centro calmo de valores estabelecidos. Os seres humanos necessitam de espaço e de lugar. As vidas humanas são um movimento dialético entre refúgio e aventura, dependência e liberdade. No espaço aberto, uma pessoa pode chegar a ter um sentido profundo de lugar; e na solidão de um lugar protegido a vastidão do espaço exterior adquire uma presença obsessiva.

É interessante como esse paralelo entre refúgio e aventura está presente no trem de ferro que, a princípio, abala a segurança e o conforto próprios do lugar, pois traz a aceleração do movimento e, com esse, uma nova relação espaço-tempo, mais dinâmica, mais desafiadora. Ao mesmo tempo, amplia o espaço possível da experiência humana, encurtando as distâncias e unindo esse amplo espaço aberto por suas redes materiais e imateriais de conexão, invadindo o espaço, o lugar, a paisagem e o sujeito como ilustra esse singelo poema de Adélia Prado¹⁷:

Um trem-de-ferro é uma coisa mecânica,
mas atravessa a noite, a madrugada, o dia,
atravessou minha vida, virou só sentimento.

Da janela do trem, o espaço e os lugares já não são mais os mesmos, tanto para os que vão, quanto para os que chegam; para os que saem e para os que ficam. E o trem de ferro não é apenas uma “coisa”. Ele produz representações e significados que atravessam o espaço, o lugar e a paisagem.

¹⁷ PRADO, Adélia. **Poesia reunida**. São Paulo: Siciliano, 1999.

1.7.1.1 - Espaço, lugar e paisagem

Na maneira como se deu a chegada do trem na região do Triângulo Mineiro, podem ser percebidos esses impactos e ações localizadas que alteraram o espaço e os lugares e, consequentemente, com fortes repercuções na paisagem local, nos hábitos, costumes, fazeres, práticas, transformando a vida das pessoas. E, embora a paisagem não seja uma das categorias fundamentais desta pesquisa, é difícil “pensar” o espaço e o lugar sem fazer referência à mesma. Por isso, inclui-se aqui uma introdução teórica à categoria, acompanhada de apontamentos sobre a paisagem da região antes e depois da chegada do trem de ferro.

Paisagem é tudo aquilo que “salta” aos olhos e aos sentidos. É uma categoria profundamente estética e sensível. Por definição, paisagem (*landscape*, na língua inglesa e *landschaft*, na língua alemã) é, para Troll (1996, p. 4):

... um setor da superfície terrestre definido por uma configuração espacial determinada, resultante de um aspecto exterior, do conjunto de seus elementos e de suas relações externas e internas, que estão enquadrados pelos limites naturais das outras paisagens de caráter distinto.

No que se refere à cultura e à geografia cultural, de acordo com Claval (1999) a paisagem é fundamental, mas não suficiente, para o estudo da organização do espaço, como evidenciam as citações a seguir. A geografia cultural dedica-se, assim, “tanto à maneira pela qual as paisagens herdadas são permanentemente reelaboradas por aqueles que as habitam (...), como à gênese dos traços mais espetaculares da organização do espaço”. (CLAVAL, 1999, p. 312), e:

É através da paisagem que os geógrafos tem, geralmente, abordado os problemas culturais (...). A ideia que se expandiu, então, algumas vezes, foi a de que as formas visíveis revelavam tudo sobre a cultura dos grupos: isto é inexato, como demonstraram os parágrafos precedentes; o que não priva as paisagens de interesse e de

pertinência. (CLAVAL, 1999, p. 313).

A paisagem apresenta-se como o resultado das transformações do espaço observável, ao longo do tempo. É o que está diante dos nossos sentidos e, ao mesmo tempo, a síntese das modificações e o ponto de partida para as novas mudanças e análises. A paisagem não é estática, ou imóvel, embora possa ser “paralisada” momentaneamente, para fins estéticos, de estudo ou outros fins, seja por uma imagem (desenho e fotografia, por exemplo), ou por intermédio de uma descrição científica, literária, dentre outras. Esta é a perspectiva da categoria “paisagem” que norteia este trabalho.

No entanto, apesar de se poder afirmar que a paisagem configura-se como o resultado das transformações do espaço observável, ela não se limita a isto. Há também repercussões de caráter subjetivo e psicológico, que merecem atenção. Por isso, vista fundamentalmente como uma categoria eminentemente geográfica, “hoje em dia o conceito de ‘paisagem’ está presente na ciência e na arte. Porém, somente a geografia deu ao seu uso um valor científico...” (TROLL, 1996, p. 2), “paisagem”, hoje, é um conceito amplo, que permite múltiplas abordagens.

No caso específico da região do Triângulo Mineiro, interessam as transformações ocorridas na paisagem, em decorrência da chegada do trem, das estações, das linhas férreas e das construções arquitetônicas, tais como túneis, pontilhões, pontes, estações, dentre outras e, acima de tudo, das repercussões de todos estes fatores, no cotidiano e nas vivências, percepções e representações das pessoas que viviam nos lugares e localidades da região. Salienta-se que não se estudará a paisagem em si mesma, mas representações da paisagem modificada cotidianamente, no interior das pessoas do lugar.

Devido à sua natureza profundamente estética, a paisagem é a primeira

impressão do “estranho” que chega a um lugar desconhecido. Antes mesmo de conhecer as pessoas do lugar, é a paisagem que diz algo ao visitante. No caso do recorte espacial de estudo desta tese, temos a felicidade de contar com ricas descrições da paisagem feitas por iminentes e detalhistas exploradores que aqui estiveram no início do Século XIX. Portanto, algumas décadas antes da chegada do trem. Um desses exploradores é o francês Auguste de Saint-Hilaire, já citado, que realizou inúmeras expedições pelo Brasil e fez a seguinte declaração sobre a Província de Minas Gerais:

Achava-me quase na posição de mineiro que, após ter terminado os estudos em sua terra, tivesse desejado conhecer também outras partes do Brasil. A Província de Minas é uma espécie de padrão, por assim dizer, do que me sirvo para julgar todas as outras que percorri mais tarde... (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 13).

Em se tratando da região do Triângulo Mineiro, ainda chamada por ele de “Sertão da Farinha Podre”¹⁸, Saint-Hilaire a conheceu e descreveu quase que com a sua paisagem natural inalterada, salvo pela existência dos pequenos lugarejos, vilas e caminhos que cortavam a região, tanto é que a descrição dos núcleos urbanos é quase uma exceção na sua narrativa, na qual proliferam as longas descrições da paisagem natural. Ao se referir à Cachoeira de Furnas, por exemplo, ele descreve detalhadamente suas particularidades, como ilustra o recorte a seguir:

A bacia circular onde caem as águas é cercada por uma relva espessa composta de musgos, fetos e gramíneas, cujo verador perene é mantido pela neblina que envolve a cachoeira. Begônias de uma suave tonalidade rosa, uma espécie miúda de Lobelia, de longa corola e tom vermelho alaranjado, e uma Gesnèra de flores brilhantes e cor carmesim florescem aqui e ali no meio da relva. As árvores agrupadas ao longe, como já disse, formam uma espessa barreira verde que me encantou particularmente, tanto mais quanto em todos os outros lugares as plantas lenhosas se achavam desprovidas de sua folhagem e os pastos, estorricados pelo sol, exibiam uma uniforme coloração acinzentada. (§) Por trás da cascata

¹⁸ A região (ou área) hoje denominada “Triângulo Mineiro” não é exatamente o mesmo do chamado “Sertão da Farinha Podre”, mas a diferença, para esta pesquisa, não é tão relevante. Além disso, “Farinha Podre” tanto denominou uma localidade, o Arraial da Farinha Podre, quanto uma região, que corresponde, e extrapola um pouco, o que hoje é conhecido como Triângulo Mineiro.

as pedreiras, até um terço de sua altura a partir do cume são nuas e escarpadas, deixando entrever sua superfície enegrecida através da cortina prateada que cai ruidosamente. A um terço de sua altura a pedreira forma uma gruta irregular e pouco profunda, atapetada de samambaias. Daí para baixo ela se apresenta nua e enegrecida, como no seu cume. A cintilante alvura da cascata em combinação com as intermitentes zonas de verdura entrevistas por trás dela, no meio do negror das pedras, produz um belo e pitoresco efeito. (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 140).

A chegada do trem de ferro, décadas após a visita de Saint-Hilaire, trouxe novas características à paisagem e são mudanças que aconteceram rapidamente, se comparadas às alterações sofridas nos séculos anteriores. O trem trouxe novas cores, sons, cheiros, significados e representações à paisagem local. No lugar aonde havia apenas caminhos de terra, surgiram trilhos, cruzamentos, estações e novos núcleos humanos e urbanos. E aonde havia apenas o som dos pássaros, cursos d'água e, vez ou outra, o canto dos carros de boi, surgiu a presença e o apito do trem, sempre característicos. Intruso, no início, o apito e os sons do trem logo se transformaram em parte expressiva da paisagem “sonora” e dos comentários locais. Ao longo do tempo, vários foram os “significados” atribuídos aos “barulhos” e aos “nomes” do trem, transformados em palavra e música, embora alguns desses significados também fossem críticos. Vejamos alguns:

A gente costumava dizer que o barulho do trem era como se ele estivesse “cantando”: “café com pão, manteiga não...”. (risos). (Diálogo com 07-Udi).

Eu, pessoalmente, acho muito agradável viajar de trem, porque você geralmente fica mais alto, tem janelas amplas, é confortável, seguro, e você pode apreciar a paisagem, não tem aquilo que tem nas rodovias: um carro para lá, outro para cá, caminhões, lá o trem vai sozinho, e você pode ver, passa por cima de rios, e tudo mais, e, então, é uma viagem muito agradável. (Diálogo com 08-Udi).

... depois que atravessa o Rio Paranaíba, tem uma barragem de pedra bonita, que eu achei bacana demais, que a gente não pode nem por a mão do lado de fora que, entendeu, bacana, eu achei bacana aquilo lá. (...) Tem banheiro, restaurante, tem de tudo no trem de ferro. É uma viagem gostosa viu, foi um dó que eu achei, é que é uma viagem muito curta. Se falar para mim que o trem de ferro é ruim é para me contrariar. (Diálogo com 14-Udi).

E essa nova configuração da paisagem também se fez presente em diferentes manifestações da cultura regional, como a música e a literatura, por exemplo:

*E lá vai o trem, cruzando serras e planícies das Gerais
Queimando lenha, soltando brasa
E o maquinista diz que é muito feliz
Mas quem vai nesse trem
Tem quase nada e não pode nem sonhar
E vai levando, buscando a sorte
A vida toda procurando se encontrar
E lá vai o trem, vai para o norte procedente das Gerais
É só manobra e vai e vem
E ninguém sabe quando isso vai parar
(Xavantinho)¹⁹*

1.7.2 – Espaço, tempo e lógica

Embora apenas formalmente o espaço e o tempo possam ser entendidos em separado, uma vez que para a nossa percepção eles se apresentem sempre unidos, é possível descrever separadamente algumas de suas características, pela maneira como nos afetam. Enquanto o espaço é plural, diverso e, em certa medida, moldável, o tempo é mais “dogmático” e autoritário. Enquanto podemos construir, reconstruir e, até mesmo, subverter o espaço, não podemos fazer o mesmo com o tempo, dada a maneira como se dá a nossa percepção da sua fluidez. Da mesma forma, as representações que temos do espaço nos mostram um “ir e vir” constante, as representações do tempo nos mostram apenas o fluir de uma única direção. É possível ir e voltar no espaço, mas não é possível, nos termos lógicos e físicos convencionais, voltar no tempo. Até o momento isto foi feito na ficção apenas. Mas o espaço também tem as suas “idiossincrasias”, como nos ensina a célebre “Lei da Impenetrabilidade”, que “determina” que “Dois corpos não podem ocupar o mesmo

¹⁹ XAVANTINHO. **Trem das Gerais**. Intérpretes: Pena Branca e Xavantinho. In: PENA BRANCA E XAVANTINHO. O Ribeirão Encheu, 1995. CD. Faixa 11.

espaço, ao mesmo tempo". "Ao mesmo tempo", que fique bem entendido. Da mesma forma, existem as afirmações de que um mesmo corpo não pode estar, **ao mesmo tempo**, em dois lugares diferentes e nem retornar, materialmente, há um momento anterior ao da experiência atual. Mas o humano, especialmente, não é só corpo, ele é também mente, espírito (ideia) e cultura...

Vejamos o caso, hipotético, a seguir: uma Locomotiva, com três vagões de passageiros, um vagão restaurante e um vagão de bagagens e serviços, sai, às 8 horas da manhã, da estação da Companhia Mogiana na cidade de Araguari, com destino à cidade de Uberlândia, na qual ele chegará por volta das 9 horas da manhã, depois de ter passado pelas estações do percurso. Quando retornar, esse conjunto voltará ao ponto original de partida, a cidade de Araguari, que ainda será o mesmo espaço, ainda que tenha sofrido alterações nesse período. No entanto, não podemos dizer o mesmo sobre a respeito do tempo, que já não será o mesmo. Não é possível, por exemplo, saindo de Araguari no dia 18 de setembro, retornar àquela cidade no dia 17 de setembro, conforme convencionamos.

No entanto, esse rigor pode ser apenas uma escolha feita pela nossa civilização. Apenas um formalismo. Porque não podemos pensar que seja possível "voltar no tempo"? Por exemplo, se chegarmos a uma dessas estações referidas acima e nos encontrarmos com uma pessoa que ali esteve 50 anos atrás e pedirmos para ela descrever o local, sob o seu ponto de vista²⁰, naquela época, isto também não poderia ser entendido como um retorno no espaço-tempo? Quem foi que instituiu que um "retorno no tempo" só seria possível se, e somente se, pudéssemos retornar fisicamente a determinado momento histórico?

²⁰ Esta questão será analisada a partir do método. O que será feito nos capítulos 4 e 5 desta tese.

Dessa forma, determina-se uma impossibilidade, ao mesmo tempo em que se afirma que a condição para a realização de um intento é a superação dessa impossibilidade: o intento, portanto, é “impossível”. Mas essa é apenas a maneira como aprendemos, é o modo de apreensão que interessa a alguém, que não nos cabe aqui determinar. Esses são os grilhões estabelecidos que aprisionam a nossa percepção, o nosso entendimento e as nossas representações. Como se não bastassem os grilhões que já trazemos na nossa própria forma de perceber o mundo. Vamos ousar romper, ainda que modestamente, com alguns desses grilhões!

Felizmente, temos muito material fornecido por pensadores visionários, como Lefebvre (1991b, p. 19), que escreveu:

A contradição dialética não é o absurdo lógico. Em outras palavras, se o pensamento dialético se baseia (ou se “funda”) naquilo que o lógico declara absurdo, até mesmo impossível, o dialético não concebe esse absurdo ou essa impossibilidade como tais; ao contrário, vê neles um ponto de partida e a inserção numa inteligibilidade que ele declara concreta. Vê mesmo o “princípio” de uma re-produção, em e pelo pensamento, do que foi produzido (gerado) no tempo, ou seja, numa história.

Nesse sentido, o que para a lógica formal é impossível e absurdo, torna-se plausível, sob o ponto de vista dialético. Mas isso não é motivo para desqualificar a dialética. Ao contrário, confere-lhe legitimidade. Não somos também forçados a aceitar o absurdo no domínio da lógica? Por exemplo: um professor de física poderia solicitar aos seus alunos que calculassem, desprezando o atrito, a aceleração do trem de ferro citado acima, em determinado trecho do percurso. Ora, “desprezar o atrito” é uma possibilidade lógica e matemática, mas é, ao mesmo tempo, um absurdo prático, da mesma forma que “voltar no tempo” e “estar em dois lugares diferentes, ao mesmo tempo” são absurdos lógicos, mas são possibilidades dialéticas. Alguém poderia estar “aqui”, nesse momento, mas com a sua atenção

totalmente voltada para outro lugar, estando, portanto, em dois lugares ao mesmo tempo. Mas essa possibilidade foi descartada de pronto e rechaçada: não merece lugar em um estudo “sério”. No entanto, o que a história demonstra, surpreendentemente, é que aquilo que comumente se despreza, ou se busca desprezar, como o atrito no exercício citado acima, apresenta-se, muitas vezes, como o mais fundamental²¹.

O tema da separação entre espaço e tempo continua constituindo um problema para a geografia humana, de acordo com Agnew, Livingstone e Rogers (1996, p. 515): “... uma poderosa tradição em geografia humana repousa na separação entre espaço e tempo, e, tendo em conta que muitos teóricos considerem essa separação insustentável, o problema continua a ser como superá-la”.

Seguindo esse raciocínio, talvez não seja tão absurdo pensar, por hipótese, o espaço e o tempo separadamente. Encontramos também nos escritos de Milton Santos (2008, p. 50) uma valorosa contribuição sobre a relação espaço-temporal:

O tratamento da questão do tempo nos estudos geográficos não é mais um tabu, mas testemunha ainda uma certa fruixidão conceitual. Com frequencia o que vemos são circunlocuções e tautologias e uma volta ao ponto de origem... Como ir além do discurso que prega a necessidade de tratar paralelamente o tempo e o espaço, do discurso de crítica dos outros especialistas que menosprezam esse enfoque, e do próprio discurso de autocritica de uma geografia igualmente faltosa? Como ultrapassar o enunciado gratuito de um tempo unido ao espaço, mediante a relativização de um e de outro? Como traduzir em categorias analíticas essa mistura, que faz com que o espaço seja também o tempo e vice-versa? ... A reafirmação das relações entre a Geografia e a História é, certamente, o mais simples e, positivamente, o mais *naif*²² dos enfoques.

²¹ Recentemente, um grupo de cientistas descobriu a causa material, que somada às outras causas, provocou o naufrágio do Titanic, em 1912. Trata-se de um descuido com os arrebites. Não era possível usar a máquina para prender os arrebites nas áreas curvas do navio (Polpa e Proa). Para essas áreas, os arrebites foram temperados com uma mistura diferente, mais fraca, para serem fixados manualmente. No momento da colisão os arrebites mais fracos não aguentaram e se soltaram, permitindo a inundação de um número maior de reservatórios que o navio poderia suportar. A conclusão a que esse grupo chegou foi a de que se não fosse isso, o navio não afundaria naquela ocasião, mesmo com todos os outros erros cometidos: colisão com o *iceberg*, demora na comunicação, excesso de confiança advindo da crença de que o navio nunca afundaria, dentre outros. (TITANIC 100 year. Seconds From Disaster: Sinking of The Titanic).

²² Entendido como espontâneo ou ingênuo. Nota do autor.

Reconhecemos, de antemão, que não temos a pretensão, e nem a capacidade, de resolver esse impasse. Abordamos os dois conceitos em separado neste trabalho com o intuito de compreendê-los e apresentá-los como categorias possíveis de análise, a partir das quais podem ser encontradas diferentes respostas para problemas comuns. Rosselvelt José Santos também abordou a necessidade de se ir além da noção comum da relação espaço-tempo:

O espaço e o tempo são categorias básicas para entendermos a condição da existência humana. E, no entanto, raramente discutimos os seus sentidos; tendemos a considerá-los com modernos ou atrasados. O pesquisador, muitas vezes, procede a partir de atribuições do senso comum aos comportamentos dos grupos sociais. Registrarmos aquilo que pesquisamos, não levando em conta as especificidades desse momento histórico. Consideramos o tempo na vida daqueles que pesquisamos como passível de ser analisado ou expressado em dias, meses, anos, décadas, como se tudo tivesse o seu lugar numa única escala temporal, objetiva e se possível, linear. (SANTOS, R. 1999, p. 116)

Esse sentido presente no senso comum, como já foi abordado nesta tese, também recebemos de “herança” dos nossos primeiros mestres. Para lidar com esse desafio nos valeremos de elementos da lógica dialética lefebvreana, não para tomá-la como método fixo, pois o próprio Lefebvre (1991b) alertou para os perigos dessa prática.

A dialética tem os seus limites e “continua a valer o fato de que não se deve ‘dialetizar’ a torto e a direito, ou instalar-se especulativamente no processo...” (LEFEBVRE, 1991b, p. 22).

O que interessa aqui é a possibilidade de uma compreensão dos problemas propostos nesta tese, à luz da lógica dialética, naquilo em que ela oferece em prol da cultura, da historicidade e de suas representações. Nesse caso, o nosso recorte é o contexto do transporte de passageiros em trem de ferro no Triângulo Mineiro,

cujos principais elementos constituem o material deste estudo. A discussão sobre a lógica dialética também foi tema dos encontros do Lagecult, de onde surgiu a fala a seguir:

— É... eu tenho que mostrar que isto acontece. Por exemplo, no caso do trem. O trem muda a vida dessa gente, mas ele mata o carro de boi... ou miniaturiza, mas o que ele propõe? Propõe um processo de modernização que, inclusive, vai possibilitar que se amplie a exploração de uns sobre os outros, vai promover o surgimento de novos entrepostos, cidades, vai ter uma missão civilizatória, isso sem dúvida. Agora, há situações bem complicadas de perdas e coisas que a gente tem que compreender... e eu penso que aí é que reside o pensamento [dialético] que vai buscar o conhecimento e não repetir o conhecimento: "há, eu vi isso". (...) Se, conforme Lefebvre, as proposições que derivam da lógica tivessem um conteúdo lógico, ou se houvesse um conteúdo lógico das proposições, a dialética estaria em perigo, porque já tem a resposta. (LAGECULT, 2014, p. 19).

O trem de ferro é um meio de transporte fundamentado em conhecimentos técnicos e tecnológicos desenvolvidos pelo ser humano, com a finalidade de possibilitar o rápido deslocamento de pessoas, a distribuição de matérias-primas, bens de consumo e riquezas como nunca ainda havia sido oferecido. Ao mesmo tempo, trata-se de mais um elemento agregador do domínio capitalista, no sentido em que potencializa ao extremo a possibilidade do escoamento da produção de bens e de capital.

Por isso, compreender dialeticamente o trem é, conforme evidencia a fala acima, perceber nele o seu elemento “modernizador”, mas também estar atento ao seu aspecto desagregador. É perceber tanto o contraditório no processo inovador que se instala, quanto o contraditório da teoria. A forma e o conteúdo não se separam no processo, mas podem fornecer a oportunidade do conhecimento. O erro da lógica formal é se pretender uma ciência da forma, sem relação com o conteúdo.

Para Lefebvre (1991, p. 21), não há pureza formal:

O método não deve desdenhar a lógica formal, mas retomá-la. Portanto, o que é esse método? É a consciência da forma. E é o “próprio conteúdo”, o movimento dialético que este tem em si, que o

impele para a frente, incluída a forma. A lógica dialética acrescenta, à antiga lógica, a captação das transições, dos desenvolvimentos, da “ligação interna e necessária” das partes no todo. Ao mesmo tempo, mostra a ligação, sua necessidade, e “a origem imanente das diferenças” (...) Assim, e somente assim, a lógica oferece “a essência dessa riqueza”, a riqueza da representação da natureza, do mundo, da história e do espírito. Em si mesmo, o sistema da lógica é tão-somente o “reino das sombras”. [§] Não se poderia dizer melhor que só existe dialética (análise dialética, exposição ou “síntese”) se existir movimento; e que só há movimento se existir processo histórico: *história*.

Portanto, a lógica apropriada para a cultura não é a negação, tão somente, da lógica formal, e nem apenas a lógica dialética isolada, pois a cultura incorpora em si o espaço, o tempo e o movimento. E o processo humano em movimento se dá em várias direções, acelerações, paralisações, tensões, conhecimento e formas de transmissão da Cultura.

1.7.3 – Espaço, tempo, movimento e Cultura

Aprendemos desde as primeiras aulas de física que a “symbiose” entre o espaço e o tempo nos fornece o movimento, em suas diferentes manifestações. Quem não se lembra, por exemplo, do gráfico, da famosa fórmula da mecânica para o movimento uniforme, e da descrição de ambos? Vejamos:

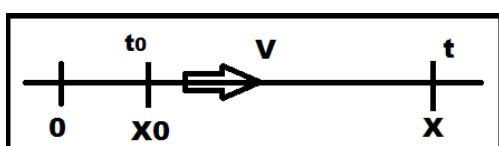


Figura A – Corpo se deslocando em velocidade constante
Figuras A e B: Crédito: o autor.

$$v = \frac{\Delta x}{\Delta t}$$

Figura B – Fórmula V

Descrição: Quando um corpo que se desloca com velocidade constante em relação a um determinado referencial, diz-se que ele está em movimento uniforme. O que significa que o corpo móvel percorre distâncias iguais para intervalos de tempo iguais. Suponha-se que um trem de ferro esteja se movendo em uma linha férrea a

uma velocidade média de 100 km/h, ao passar duas horas ele terá percorrido 200 km; ao passarem três horas, ele terá percorrido 300 km. Como é possível perceber, a cada hora que passou, ele percorreu 100 km. Assim [Fig. A], um corpo com velocidade “v” ocupa a posição x_0 no tempo t_0 . No instante t , a partícula ocupa a posição x . A velocidade da partícula é calculada pela razão entre a variação das posições e a variação do tempo [Fig. B].

Sendo:

$$\Delta x = x - x_0, \text{ a variação da posição;}$$

$$\Delta t = t - t_0, \text{ a variação do tempo.}$$

A partir das igualdades descritas acima, podemos calcular a velocidade do corpo e, a partir da equação [Fig. B], podemos encontrar o valor da posição para qualquer intervalo de tempo em função da velocidade, apenas isolando o valor de x :

$x = x_0 + v(t - t_0)$ (Função horária da posição). É fácil observar que a descrição acima carece de um aspecto, irrelevante para a lógica e para a matemática, mas fundamental para a cultura e para a história: o conteúdo.

De que lugar aquele trem partiu? Para que lugar ele se dirige? Quem viaja naquele trem? Mahatma Gandhi? Adolf Hitler? Olga Benário? Monteiro Lobato? Alberto Santos Dumont? Chiquinha Gonzaga? Quem são os “anônimos” que nele estão? Quais são as preocupações do maquinista? Chegará a composição ao seu destino, no horário previsto? Haverá algum imprevisto? Alguém escreverá o diário dessa viagem? Alguém relatará algum episódio marcante dessa viagem a um curioso pesquisador, passadas cinco décadas? Por quanto tempo sobreviverá esse serviço, no caso da região do Triângulo Mineiro? São essas as questões com as quais a cultura se ocupa, algumas delas serão objetos de estudo desta tese.

1.8 – Fontes e Métodos

Nesta tese não nos prendemos a uma corrente de pensamento, ou ideologia. Neste sentido, este não é, predominantemente, um estudo de fundamentação histórico-dialética, ou de fenomenologia. Tampouco foi tomada uma única referência no que se refere à abordagem cultural, com exceção para parte dos capítulos 4 e 5, fundamentados no método de Lefebvre. Permitimo-nos a liberdade de extrair das diversas correntes geográficas, filosóficas, historiográficas, dentre outras, aquilo que de melhor puder nos auxiliar na pesquisa, sempre com o compromisso de realizar a contextualização necessária, em cada caso.

Um grande desafio para uma tese predominantemente filosófica, na qual a *empiria* não é ponto crucial, é a escolha do método, tanto quanto a escolha do objeto. No caso da pesquisa geográfica, não é muito diferente, mas deve ser acrescida a complexidade do movimento, principalmente se esse estudo inclui elementos da cultura e da história. Em uma comparação bem simplificada, é como se o filósofo “puro” estivesse a analisar uma realidade atemporal, enquanto o geógrafo cultural estivesse a analisar um fenômeno em constante movimento, mesmo que seja um estudo de uma realidade historicamente distante. Agora, quando a pesquisa é feita em geografia cultural com um viés filosófico, as complexidades se potencializam ao extremo e já não é possível, por exemplo, encontrar um só método que seja capaz de abarcar todo o escopo do trabalho.

A tese construída não é uma aventura, portanto, torna-se necessário, do ponto de vista metodológico, definir uma metodologia, o que não significa dizer que se vai priorizar um único método. Considerando que uma tese se divide em uma parte analítica e uma parte sintética, sendo que, na primeira [da investigação e

inclusão], realiza-se a coleta de material empírico e se define a teoria a ser utilizada como embasamento e, na segunda [da exclusão e redação], realiza-se o estudo propriamente dito, com o cuidado de eleger, dentre aquilo que foi coletado, o que realmente é relevante. No que se refere à parte sintética desta tese, os autores mais importantes foram Henri Lefebvre, Paul Claval, Milton Santos, Ana Fani Carlos, Caterina Resta, José de Souza Martins e Rosselvelt José Santos, bem como as anotações das reuniões do LAGECULT/UFU, quanto aos métodos utilizados, eles serão apresentados, cada um a seu momento, no decorrer do texto. No que se refere à parte analítica, é o que segue nos próximos sub-tópicos.

1.8.1 – Trabalhos de campo: visitas aos lugares do trem – um querer saber

Um aspecto fundamental na reconstituição dos lugares e das paisagens, tanto do presente, quanto do passado, é o trabalho de campo, no qual a atenção deve estar voltada tanto para os aspectos materiais e tangíveis, quanto para a riqueza imaterial que subsiste nas transformações. As formas do passado, modificadas, denunciam modos de vida, rupturas, continuidades e resíduos. No caso do trem de ferro, as estações ferroviárias remanescentes e os trilhos não mais utilizados, mas ainda presentes na paisagem, são fontes ricas de informação e representações. De acordo com Lourenço (2007, p. 45) “A paisagem, quase sempre, contém elementos do passado, mesmo quando sofre intervenções radicais. (...) em Uberlândia, a tortuosa Avenida João Naves de Ávila rememora o traçado da ferrovia Mogiana ...”. O trabalho de campo, no entanto, precisa ser antecedido e sucedido por um amplo trabalho de pesquisa bibliográfica, para não se incorrer em precipitações e outros erros, como alerta Santos, R., (2008, p. 107):

De fato, a paisagem permite apenas supor um passado. Se queremos interpretar cada etapa da evolução social, cumpre-nos retomar a história que cada um desses fragmentos de diferentes idades representam juntamente com a história tal como a sociedade a escreveu de momento em momento.

Da mesma forma, diálogos com pessoas que viveram o cotidiano do trem de ferro na região do Triângulo Mineiro, bem como os seus familiares, constituem uma das fontes primárias deste estudo. No entanto, as falas não foram pautadas por um questionário fixo, salvo algumas questões fundamentais, uma vez que este trabalho não tem pretensões estatísticas. Nesse sentido, cada informação fornecida é entendida como um pronunciamento de um sujeito local autônomo, cujas memórias, vivências e representações relatadas não se destinam a uma análise “em conjunto”, mas compõem um registro particular de uma ou mais situações que serão tomadas como os fundamentos (causas), ou reforços, de argumentações apresentadas no decorrer do trabalho. Tampouco os conteúdos desses diálogos serão enquadrados em algum método específico, como o da “análise do discurso”, considerando que uma proposta desta implicaria em outra tese.

As memórias faladas revelaram que a maior riqueza do conteúdo representacional das pessoas contatadas, referentes às suas experiências com o trem de ferro, está justamente naquilo que os torna singulares, na humanidade que reside no seu interior que foi calada pelas circunstâncias. Essas informações se tornam privilegiadas, sobretudo em um trabalho que está centralizado no lugar, pois são memórias de pessoas que vivem e viveram o cotidiano das localidades estudadas.

De acordo com Santos, R. (1999, p. 114) “Nesse processo, os pesquisados nos transmitem, através e pelo vivido, um imenso conhecimento daquilo que procuramos esclarecer e explicar e, assim, chegamos aos resultados de nossas

pesquisas". No entanto, apesar de toda a riqueza que encontramos no trabalho de campo, no caso específico, nos diálogos sempre é preciso estar alerta para a subjetividade do processo, pois as representações dos indivíduos também estão relacionadas com o momento e corremos o risco de, erroneamente, sacralizar afirmações e declarações que os próprios colaboradores poderiam apresentar de maneira diferente, em outro momento. Como se evitar esse risco? Santos, R. (1999, p. 115) também nos alerta para essa possibilidade:

Porém, não se está defendendo uma posição onde o pesquisador eleve ao absoluto os conhecimentos adquiridos pelo pesquisado. É importante ter prudência e cautela visto que o conhecimento não se revela de um só golpe, mas tateando-se a verdade vamos avançando nossas descobertas.

Esperamos ter conseguido êxito nessa tarefa.

1.8.2 – Outras fontes para se conhecer as pessoas e os lugares

Grande parte do material coletado fundamenta-se em: documentos e acervo fotográfico dos arquivos públicos dos municípios de Araguari, Uberaba e Uberlândia, atas de reuniões, publicações, além da pesquisa bibliográfica. Essa última constitui a principal fonte secundária desta tese, que se divide em dois aspectos diferentes: um conjunto mais geral e abrangente formado por obras dos autores fundamentais para o desenvolvido do percurso teórico da pesquisa, o qual inclui textos de diversas áreas, disciplinas e ciências do conhecimento humano e o conjunto formado por obras de cunho específico sobre a região do Triângulo Mineiro, sua geografia e história, sendo que este segundo grupo também inclui o importante trabalho feito pelos memorialistas, muitos dos quais provenientes do velho continente. Os escritos desses memorialistas serviram como um forte estímulo para continuar pesquisando

a riqueza histórica e geográfica da região, riqueza essa que nem mesmo nos bancos da escola nos foi adequadamente apresentada. No entanto, antes de passarmos aos estudos específicos sobre a nossa região e sobre os lugares específicos da pesquisa, será realizada uma apresentação histórica mais geral e abrangente sobre a maneira como se dá a relação entre a modernidade, o cotidiano e o lugar, que é o tema do próximo capítulo.

Capítulo 2

O “Lugar” e o cotidiano na Modernidade

Bases filosóficas da Geografia Cultural e a dicotômica situação da memória da civilização: sobre como a cultura passou a privilegiar o global, em detrimento do local.

A história acelera-se, é uma banalidade. A ignorância da história cresce em proporção inversa. A distância cresce entre o “vivido” e o “contado”, entre o experimentado e o aprendido.

Henri Lefebvre (1969, p. 191)

2.1 – Lugar e cotidiano: da cosmologia antiga às concepções modernas

Na aurora da cultura filosófica ocidental, na Grécia antiga, a preocupação com o lugar e com o cotidiano não constituiu um problema. Não me refiro aqui ao conceito “lugar” (*topos*), mas à descrição dos lugares e a sua relação com as vicissitudes humanas. Isto não merecia tanta atenção naquele momento. Era muito efêmero, muito singular, para ser representativo. Os primeiros filósofos, também chamados cosmólogos ou pré-socráticos, estavam mais preocupados com o espaço em geral e com a condição humana diante do todo. Interessava aos precursores do pensamento ocidental mais a grandiosidade do espaço e do Universo, do que a “pequenez” da subjetividade humana, que só passou a ser objeto de estudo com Sócrates e Platão. Eis porque a filosofia, com os pré-socráticos, produziu, a princípio, uma “cosmologia” e uma “filosofia da natureza”, ao invés de uma “filosofia da cultura” ou algo semelhante.

Apesar disso, as referências aos lugares estão presentes desde os primórdios da civilização, seja nos relatos míticos, nas obras dos primeiros historiadores ou nos primeiros textos filosóficos. Se ainda não havia um estudo específico direcionado ao lugar e à dimensão cultural e humana do lugar, já se esboçava uma geofilosofia do lugar, que tomaria corpo gradativamente.

Séculos antes, a Ilíada e a Odisséia – consideradas as obras literárias fundantes da Civilização Ocidental – já estavam repletas de relatos de lugares. Nessas obras, no entanto, ainda prevalece um sentido “prático” do lugar, quando ele aparece, mesmo se tratando de obras poéticas. Raras são as referências feitas ao lugar, pelo próprio lugar, mas sim visando alguma finalidade, como nesse pequeno trecho da Odisséia, no qual a descrição tem o objetivo de facilitar a localização:

Preenche o meu conselho, a fim que obtenhas
Do rei gente e socorro e pronta volta.
No caminho, alameda encontraremos,
Luco Paládio, e fonte e em roda prados,
Onde meu pai tem quinta e flóreos hortos,
E dali à cidade em grito alcança:
Neste lugar espera, e quando penses
Que é tempo já de estarmos recolhidas,
Entra no muro, indaga onde o palácio
Do magnânimo Alcino; outra morada
Os Feaces não têm que a rivalize,
E um menino qualquer pode ensinar-ta. (HOMERO, 2009, s/nº).

Os antigos gregos também não estavam presos à uma concepção limitada e sensorial de “lugar”. Para eles, o Olimpo, por exemplo, “... não é uma região abstrata, colocada simplesmente no alto, no céu, mas uma real montanha da Tessália, posta entre a terra e o céu” (BUENO, 2009, p. 6).

Os primeiros filósofos, por sua vez, por mais que tenham sido revolucionários quanto à maneira de solucionar as questões que lhes antecederam, não realizaram grandes mudanças nesse sentido, tudo indica, conforme aludido acima, que pela própria insignificância atribuída por eles aos problemas cotidianos: “Com relação à filosofia, a vida cotidiana se apresenta como não-filosófica.” (LEFEBVRE, 1991, p.17). Parmênides, por exemplo, no seu célebre Poema, declara que o melhor caminho não é o dos homens:

E a Deusa me acolheu benévolamente, e na sua a minha mão direita tomou, e assim dizia e me interpelava: Ó jovem, companheiro de aurigas imortais, tu que assim conduzido chegaste à nossa morada, salve! Pois não foi um mau destino que te mandou perlustrar esta via (pois ela está fora da senda dos homens), mas lei divina e justiça; é preciso que de tudo te instruas, do âmago inabalável da verdade bem redonda, e de opiniões de mortais, em que não há fé verdadeira. (PRÉ-SOCRÁTICOS, 1996, p. 121)

E Heráclito, para melhor pensar e refletir, se afastou do convívio humano.

Com Sócrates, que não deixou nada escrito, teve início um novo período, pois, a partir dos escritos de seus contemporâneos, sobretudo Platão, introduziu-se na filosofia a preocupação com as questões humanas. No entanto, as referências ao

cotidiano, aos lugares e às preocupações humanas ainda aparecem como uma forma de levar o pensamento para esferas mais altas. O que importa é ainda a alma. No início do diálogo Fedro, de Platão, encontra-se uma breve, porém sugestiva, descrição de um lugar:

Sócrates: Por Hera, é um lugar de repouso encantador. Esse plátano é largo e altaneiro; quanto ao salgueiro, alto e oferecendo muita sombra, é de grande beleza, além de que, em plena florescência, inunda o ambiente de fragrância; de sob o plátano jorra uma belíssima fonte, e sua água é fresquíssima, o que pode ser atestado por meu pé. E a julgar pelas oferendas votivas e estátuas, parece se tratar de um local sagrado dedicado a algumas ninfas e a Haquelou. E quão agradável e magnífica é a frescura da brisa que ressoa com a penetrante música de verão do coro das cigarras! Mas o que causa aqui o maior deleite é a relva que cresce no suave declive, suficientemente espessa para proporcionar o apoio perfeito quando repousas a cabeça sobre ela. (PLATÃO, 2010, p. 69).

No entanto, o próprio Sócrates informa que os lugares, em si mesmos, pouco podem ajudá-lo na tarefa de se instruir: “Sabes que sou um aficionado do aprender. Ora, os ambientes rurais e as árvores nada me ensinarão, enquanto exclusivamente as pessoas da cidade podem fazer isso” (PLATÃO, 2010, p. 70). É preciso admitir que por se realizar em lugares públicos, na praça (*ágora*), e sempre com a presença de observadores, além dos próprios protagonistas, o método dialético socrático, a Maiêutica, pode dar a errônea impressão de que se pretende enaltecer o cotidiano. Ao contrário, o Sócrates presente nos diálogos platônicos busca abstrair as pessoas das suas ocupações cotidianas, levando-as a buscarem o seu próprio interior e o que há de verdadeiro, para além das meras aparências cotidianas, que, para o filósofo, não passam de simulacros da realidade.

O próprio Platão, ao descrever a sua cidade perfeita, a República, reprova insistentemente as práticas cotidianas de sua época e denuncia a “natureza” anti-filosófica do cotidiano quando, ao final da sua célebre Alegoria da Caverna, escreve:

Foi esta curiosa comparação que ajudou Glauco a compreender o mal-estar dos filósofos na vida pública e as dificuldades que eles

enfrentam quando são obrigados a relacionar-se com as pessoas que se comparam aos prisioneiros no fundo da caverna. (PLATÃO, 2010, p. 87).

Nesse caso, o cotidiano se identifica com o mundano e temporal e grande parte das atividades tidas como comuns da urbanidade daquele momento não seriam aceitas no “lugar ideal” concebido por Platão.

É certo também que muitos pensadores e proto-pesquisadores antigos se dedicaram ao estudo do cotidiano e estão na origem de ciências como a filosofia, a história e a geografia. Suas observações e anotações, no entanto, não encontraram um ambiente propício e só voltaram a ser retomadas séculos depois, como bem descreveu Ratzel, ao abordar as primeiras referências à influência que as condições naturais exercem sobre a humanidade:

Nos filósofos, nos historiadores, nos geógrafos da Antiguidade, encontramos uma verdadeira riqueza de conceitos antropogeográficos, o que surpreende duplamente, se se considera quanto eram limitados o horizonte geográfico e o conhecimento etnográfico e histórico daqueles tempos. Já em Hipócrates encontram-se excelentes observações sobre a influência que o clima exerce na vida dos povos; e, em Estrabão, onde ele trata dos continentes e dos lugares singulares, encontram-se alguns conceitos que os nossos manuais de geografia retomaram há apenas alguns decênios; e a necessidade que ele expressa de considerar a conformação diversa dos territórios como preordenada com base em um princípio racional é precisamente o conceito fundamental de Karl Ritter. (Ratzel *apud* MORAES, 1990, p. 23).

As razões para esse longo “hiato” científico fomentam amplas discussões que têm sido estudadas atualmente e escapam ao escopo desta tese. Para Ratzel (Ratzel *apud* MORAES, 1990, p. 23), o que houve na modernidade foi uma renovação da ciência, a partir da qual voltam “a ser estudadas também as relações entre as condições naturais e a vida do homem”.

O fato é que, sem sofrer grandes alterações ao longo dos séculos, esta dicotomia entre o cotidiano [e as demandas das pessoas em seus lugares de

convivência] e a filosofia perdurou até o advento do Renascimento, nos séculos XV e XVI, sobretudo devido aos escritos dos pensadores humanistas. Esses, no entanto, estavam mais interessados em recuperar a dignidade humana, perdida desde o fim da antiguidade, tendo passado um milênio de supremacia dos ideais da Fé, no contexto da Baixa e Alta Idade Média. Cabe aqui uma citação de Thomas Morus, referente aos filósofos e de seu conflito com as questões mundanas:

_Caluniais aos Filósofos? – Replicou-me Rafael – não são egoístas a ponto de esconderem a verdade; alguns deles comunicaram-na em seus escritos; e se os senhores do mundo estivessem preparados para receber a luz, poderiam ver e compreender. Infelizmente, uma venda fatal mantém-nos cegos, a venda dos preconceitos e dos falsos princípios, em que os embeberam e com que o infectaram desde a infância. (MORUS, 1985, p. 56)

Poderia haver censura maior ao cotidiano do que essa? Mas, ao mesmo tempo, a ausência de um cotidiano harmonioso e feliz, naquele contexto histórico, fez com que surgissem inúmeras descrições de lugares ideais, como a Cidade do Sol, de Campanella; a Nova Atlântida, de Francis Bacon e, do próprio Morus, a Utopia, na qual se encontram as duas citações a seguir:

Tanto os homens como as mulheres, sem exceção, são obrigados a aprender um dos ofícios acima mencionados. As mulheres, mais hábeis, só trabalham a lã e o linho, cabendo aos homens os mais penosos mesteres. (MORUS, 1985, p. 87)

À noite, terminada a ceia, os utopianos passam uma hora em divertimentos: no verão, nos jardins; no inverno, nas grandes salas onde em comum tomam as refeições. Enquanto uns dão ou ouvem concertos, outros distraem-se conversando. Não têm notícia nem de dados, de cartas, nem de nenhum dos jogos de azar tão estúpidos como perigosos. (MORUS, 1985, p. 89)

Tamanho era o caos vivido naquele momento, que uma sociedade melhor só poderia ser pensada em termos utópicos. Ainda que se considere o fato de que as “utopias” não devam ser tomadas totalmente no seu sentido literal, pois também procuravam evidenciar, veladamente, os problemas da sociedade de então, o termo “utopia” merece uma atenção especial, pois trás em seu interior o conceito “lugar”.

Ao que tudo indica, a palavra foi introduzida por Thomas Morus, para designar um lugar ideal, citado acima, ainda não existente de fato. Neste sentido, “utopia” seria o “lugar que [ainda] não existe”, mas a sua definição histórica não é tão simples, uma vez que assume significados próprios em diferentes momentos e em diferentes formas de conhecimento e expressão, como na literatura, por exemplo. Abbagnano distingue duas possibilidades de entendimento do termo. A primeira²³ designa a correção ou desígnio de uma situação político-social desejável, que, no entanto, permanecerá sempre no campo da aspiração, nunca se efetivando. Na segunda possibilidade, por sua vez, a “utopia” pode transformar a realidade “...assumindo corpo e consistência suficientes para transformar-se em autêntica vontade inovadora e encontrar os meios da inovação” (ABBAGNANO, 2000, p. 987).

Também contribuiu para uma “subtração”²⁴ do cotidiano no mundo medieval ocidental, a constante e recorrente presença de guerras [a título de exemplo, as Cruzadas perduraram por quase dois séculos]. Nesse caso: “A sorte dos homens é deliberada num mundo não-cotidiano: a guerra” (LEFEBVRE, 1991, p. 15).

“Caminhando” para a finalização desta introdução à presença do lugar e do cotidiano na modernidade, citamos o que pode ter sido a maior crítica feita ao cotidiano antes do advento da sociedade industrial: O *Elogio da Loucura*, de Erasmo. Nele, o filósofo, ao informar que faz um elogio grandioso à loucura, faz, na verdade, uma crítica à hipocrisia de sua época, sobretudo aos poderosos.

Erasmo, ao iniciar o seu célebre *Elogio da Loucura*, nos lembra que para a mitologia grega a loucura é uma Deusa, Moria, que espalha a alegria sobre os

²³ Embora não seja consensual, prevalece a primeira dessas possibilidades como sendo a que mais representa o conceito “utopia”.

²⁴ O que se afirma aqui não é a inexistência de um cotidiano no mundo medieval, o que seria um absurdo. Mas tão somente o fato de que, diante das vicissitudes da época, o cotidiano passa a ser uma “preocupação” menor e só será objeto de estudo e de compreensão, efetivamente, das gerações posteriores. Não é por acaso que se encontram, nos dias atuais, tantas reinterpretações da vida na Idade Média.

Deuses e os mortais. A loucura é filha de Pluto (ou Plutão²⁵ - personificação da riqueza) que, num momento de embriaguez devido ao néctar que bebera à mesa dos Deuses, engravidou Neotetes (a juventude) que é, portanto, a mãe da loucura.

A loucura, continua Erasmo, é filha do Deus que dá nome à riqueza e da juventude, nasceu nas ilhas afortunadas, onde não existe sofrimento. Ao nascer, a loucura não chorou, mas sorriu e foi amamentada por Mete, a embriagues (filha de Baco), e por Apédia, a ignorância (filha de Pâ), essas continuam sendo suas companheiras e seguidoras. Ainda acompanham a loucura: o amor próprio, a adulação, o esquecimento, a preguiça, a volúpia e ainda os Deuses Como (personificação da gula) e Morfeu (Deus do sono).

Embora seja uma ironia, o texto de Erasmo é muito verdadeiro, pois “expõe a loucura do mundo de sua época e o absurdo das convenções humanas” (FERNANDES, 2009, p. 70). Nesse texto, Erasmo contrapõe a loucura à filosofia e à sabedoria, afirmado que, enquanto a filosofia é a fonte da sabedoria e da severidade, a loucura, por sua vez, é a fonte da alegria e da felicidade. Além disto, na “visão” da loucura, Erasmo ainda zomba da falta de sentido da vida humana, resumindo na citação a seguir o cotidiano de então:

Se alguém, do alto de uma torre elevada, se divertisse em observar o gênero humano, como os poetas dizem que Júpiter o faz de vez em quando, que quantidade de males ele não veria atacar de todos os lados a vida dos pobres mortais! Um nascimento imundo e sórdido, uma educação penosa e dolorosa, uma infância exposta ao arbítrio de tudo o que o cerca, uma juventude submetida a tantos estudos e trabalhos, uma velhice sujeita a tantos sofrimentos insuportáveis, e enfim a triste e dura necessidade de morrer. Juntai a isso a quantidade inumerável de doenças que nos assediam constantemente no curso dessa vida infeliz, os acidentes que não cessam de nos ameaçar, a invalidez que de repente nos opõe, o fel amargo que envenena sempre nossos instantes mais doces. Sem falar ainda de todos os males que o homem causa a seu semelhante,

²⁵ Plutão, para os romanos, é o mesmo Hades dos gregos. Narra-se que após uma divisão, Zeus (Júpiter) tenha ficado com os Céus e a Terra, Poseidon (Netuno) com os mares e Hades (Plutão) com as regiões infernais. É digno de nota que o mesmo Deus seja o regente dos infernos, a personificação da riqueza e o pai da loucura.

como a pobreza, a prisão, a infâmia, a vergonha, os tormentos, as emboscadas, as traições, os processos, os ultrajes, as patifarias... Mas como contá-los? São em tão grande número como os grãos de areia à beira do mar. Que crimes fizeram o homem merecer todos esses males? Que deus irritado pode tê-los forçado a viver nesse abismo de misérias? Eu vos diria claramente o que penso disso, mas não me é permitido fazê-lo neste momento. (ERASMO, 2004, p. 45).

O elogio, no entanto, ao exaltar a loucura e expor o ridículo que os seres humanos aceitam sob a sua influência, torna-se, na verdade, um elogio à filosofia e à sabedoria, por serem essas as únicas capazes de neutralizar os atos da loucura. É como se Erasmo quisesse dizer: “O mundo padece por excesso de loucura e por falta de filosofia e sabedoria”, conforme evidenciado na seguinte citação:

Dizei-me, peço-vos, se os loucos que Platão supõe dentro de uma caverna, onde vêm apenas a sombra e as aparências das coisas, estão satisfeitos com sua sorte, se se congratulam e estão contentes consigo mesmos, são eles menos felizes do que o sábio que, ao sair dessa caverna, vê as coisas tais como são? (ERASMO, 2004, p. 71).

A afirmação acima nos faz lembrar de um antigo ditado: “a ignorância é uma bênção”. É flagrante a ironia de Erasmo, pois o filósofo sabe que a felicidade advinda da ignorância é estultícia. A loucura, portanto, reina soberana sobre o nosso mundo. Nosso mundo, no entanto, é a caverna. A caverna dos loucos e dos insensatos, que aceitam a aparência como se essa fosse a realidade. Eis a situação do cotidiano, naquele contexto. O que mais depõe contra o período não é tanto a ausência de um cotidiano, mas a ausência dos elementos fundamentais, a partir dos quais se tornou possível, plausível e relevante a constituição de uma teoria sobre os lugares e o cotidiano. Assim, desde que existem convívio e atividades humanas existe um cotidiano, mas a ideia de que pode haver nele algum “objeto” de reflexão e alguma sabedoria é, relativamente, recente. Para Certeau, o cotidiano é uma invenção e, se realmente o for, é uma invenção moderna:

Na verdade, a chegada dessa sociedade de formigas começou com as massas, as primeiras a serem submetidas ao enquadramento das rationalidades niveladoras. O fluxo subiu. A seguir, atingiu os quadros possuidores do aparelho, quadros e técnicos absorvidos no sistema que geravam; invadiu enfim as profissões liberais que se acreditavam protegidas contra ele, e as “belas almas” literárias e artísticas. [...] Certamente, existem antecedentes, mas organizados por uma comunidade na loucura e na morte “comuns”, e não ainda pelo nivelamento da rationalidade técnica. Assim, na aurora da modernidade, no século XVI, o homem ordinário aparece com as insígnias de uma desventura geral que ele transmuda em derrisão. (CERTEAU, 1998, p. 59)

A princípio, parece não haver diferença alguma com o que foi dito até o momento, mas o próprio Certeau se encarrega de acrescentar, linhas depois, o elemento diferenciador que distingue os momentos históricos: o “protagonismo” da pessoa do cotidiano.

O trivial não é mais o outro (encarregado de reconhecer a isenção do seu diretor de cena); é a experiência produtora do texto. O enfoque da cultura começa quando o homem ordinário se torna o narrador, quando define o lugar (comum) do discurso e o espaço (anônimo) de seu desenvolvimento. (CERTEAU, 1998, p. 63)

Assim, a humanidade chega à “Era Moderna”, ainda sob uma forte rejeição da vida cotidiana, das preocupações temporais e locais. A situação começaria a ter outra conotação com o advento do Iluminismo, no Século XVIII. Entre os pensadores desse período, destaca-se Immanuel Kant, considerado um grande influenciador do nascimento da ciência geográfica moderna e o primeiro a introduzir a cátedra da geografia.

2.2 – Immanuel Kant: uma contribuição crítica para a Geografia [Humana e Cultural]

Kant, apesar de ter lecionado geografia por muitos anos e ser responsável pela inserção da disciplina de uma maneira que nem mesmo os geógrafos haviam

feito, não é, fora dos limites acadêmicos, associado diretamente à mesma. Sabe-se que “Kant foi o primeiro filósofo a introduzir a disciplina de Geografia na Universidade, antes mesmo que a primeira cátedra de Geografia fosse criada em 1820 por Carl Ritter” (KUEHN *apud* VITTE, 2009, p. 57). Ainda assim, causa espanto a maneira como muitos estudantes de filosofia reagem ao tomarem conhecimento do “pioneerismo” kantiano na cátedra de geografia. De qualquer forma, muitos têm sido os estudos dos pesquisadores da obra do filósofo de Königsberg, buscando elucidar e divulgar a sua contribuição para a ciência geográfica em geral. Entre os estudiosos da questão, no entanto, a importância kantiana não é unânime. Schafer, por exemplo, afirmou que “a influência de Kant para o desenvolvimento metodológico da Ciência Geográfica foi desastrosa, com repercuções negativas para a sua inserção no contexto das demais ciências sociais” (SCHAFER *apud* VITTE, 2009, p. 57). Além disso, um ponto que parece ser digno de nota é o fato de que a importância kantiana tenha sido subestimada, conforme afirmou Vitte:

Embora Hartshorne (1955) tenha advogado a favor de Kant e defendido a sua importância para o desenvolvimento metodológico da Geografia, parece que o filósofo foi relegado ao esquecimento ou, quando no máximo, explorado de maneira tangencial nos cursos introdutórios de Geografia e na disciplina História do Pensamento Geográfico (VITTE, 2009, p. 57).

Para Milton Santos...

o maior erro que a geografia cometeu foi o de querer ser ciência, em vez de ciência e arte. Ela abandonou a literatura, mudou sua forma de escrever e sucumbiu ao método de pensar científico. Pensar que Kant foi o primeiro catedrático de geografia do mundo! (SANTOS, M., 2011, p. 169).

De qualquer forma, a contribuição de Kant para a geografia não se limita à cátedra e ao método, mas está presente também na sua epistemologia, como afirma Vitte:

“... a geografia moderna nasce a partir da relação entre a teleologia da natureza e a estética moderna, como a formulada por Kant, e que encontrará na *Naturphilosophie* e na obra de Alexander Von Humboldt (1769 – 1859) as condições necessárias para o seu nascimento” (VITTE, 2006, p. 11).

Neste trabalho, não se abordará amplamente a dúvida da epistemologia da geografia, em geral, para com a teoria de Kant, mas ela aparecerá, espontaneamente, em alguns “momentos” do texto e sempre em relação com este. Interessa, sobretudo, a contribuição kantiana para a Geografia Humana e para a Geografia Cultural. Observa-se que na raiz da supervalorização do global há um impulso para a universalização e generalização, não só em Kant, mas na filosofia. Tudo indica que a geografia tenha incorporado essa característica.

É inegável o fato de que Kant, naquilo que ele denominou de “conhecimento de mundo”, na forma de uma antropologia pragmática, forneceu os primeiros subsídios teóricos não só para a geografia, mas para quase todas as ciências práticas modernas, incluindo, além da geografia física – os desdobramentos “Geografia Humana” e “Geografia Cultural” só vieram mais tarde –, a psicologia, a ética, a política e a sociologia. Na relação entre a filosofia kantiana e as ciências práticas, assume-se o criticismo kantiano não apenas em seu sentido específico, que se encontra nas suas três²⁶ obras declaradamente críticas, mas no seu sentido mais amplo, que perpassa toda a obra do filósofo de Königsberg. A seguinte declaração está em uma carta de Kant a Marcus Herz, datada de 1773:

Este inverno, pela segunda vez, estou oferecendo um curso em antropologia, o qual pretendo transformar em uma disciplina acadêmica própria. Meu intuito é expor através dela as fontes de todas as ciências, ciências da moral, ou habilidade, do convívio social, dos métodos de educar e governar seres humanos, e assim, de tudo o que pertence ao prático (...). Em meu tempo livre, estou trabalhando em um exercício preparatório para alunos a partir desse

²⁶ Crítica da Razão Pura (1781), Crítica da Razão Prática (1788) e Crítica da Faculdade de Julgar (1790).

(na minha opinião) muito prazeroso estudo empírico da habilidade, prudência, e até sabedoria que, junto com a geografia física e diferente de toda outra instrução, pode ser chamado de conhecimento de mundo. (KANT, 2009, contracapa)

A citação nos fornece o indício de que o ponto em comum oferecido por Kant à relação entre as ciências está em sua *Antropologia sob um ponto de vista pragmático*, a qual o filósofo de Königsberg desejou que fosse uma “fonte de todas as ciências práticas”. A primeira hipótese que se defende aqui é a de que, apesar dos esforços do filósofo, as suas contribuições não encontraram a repercussão por ele esperada. Afirmação esta que também pode ser estendida ao campo da crítica kantiana à razão pura, denominada pelo filósofo de uma “revolução copernicana na filosofia”, e suas repercussões práticas: ponto de partida de sua crítica, que é uma inversão na ordem do conhecimento, pois passa a tomar como ponto central não mais o objeto – não necessariamente o objeto no sentido material do termo, mas o objeto do conhecimento – e sim o sujeito. Immanuel Kant se serviu da expressão devido à mudança proposta na física e na astronomia por Copérnico, que substituiu o modelo geocêntrico, proposto por Ptolomeu, pelo heliocêntrico, causando uma mudança sem precedentes na nossa percepção do Universo e de nós mesmos. Para Kant (1974, p. 14), o objetivo da “... crítica da razão pura especulativa reside na tentativa de mudar o procedimento tradicional da Metafísica e promover assim uma completa revolução nela segundo o exemplo dos geômetras...”.

A compreensão do alcance da crítica kantiana bastaria para mudar toda a nossa maneira de interpretar o mundo e não seria exagero afirmar que ela mereceria um lugar entre aquelas que Freud chamou de “grandes feridas narcisistas na cultura ocidental”, como evidencia a citação abaixo, de Foucault:

“Segundo Freud, há três grandes feridas narcisistas na cultura ocidental: a ferida imposta por Copérnico; a feita por Darwin (...); e a ferida ocasionada por Freud quando ele mesmo, por sua vez,

descobriu que a consciência nasce da inconsciência" (FOUCAULT, 1987, p. 17).

Podemos afirmar que não são apenas três as feridas, mas quatro e uma das foi imposta por Kant, ao afirmar que jamais poderemos, com as nossas faculdades fundamentais, conhecer o mundo como ele realmente é, mas sim como ele “parece” ser. Em outras palavras: o que nos afeta só pode ser conhecido a partir de representações que são o resultado do contato da realidade com as limitações impostas pela nossa própria capacidade de conhecer. A nossa realidade seria, portanto, um mundo de representações, nas quais procuramos uma ordem e às quais buscamos acrescentar algum sentido.

Todas essas coisas enquanto fenômenos não podem existir em si mesmas, mas somente em nós. Qual seja a natureza dos objetos em si e separados de toda receptividade da nossa sensibilidade, permanece-nos inteiramente desconhecido. Não conhecemos senão o nosso modo de perceber os objetos. Este modo de percepção é-nos peculiar, ele não concerne necessariamente a cada ser, mas sim a cada homem. (KANT, 1974, p. 49).

Com isso, no entanto, Kant não está desqualificando a sensibilidade, mas investigando os seus limites. A crítica kantiana não tem como principal objetivo “restringir os horizontes humanos, nem renunciar à experiência das possibilidades de conhecer e agir” (SILVA, F., 2009). Ao contrário, busca “assegurar à ciência a certeza e a objetividade que só podem ser alcançadas por via de regras e procedimentos formais sistematicamente construídos” (SILVA, F., 2009).

Apesar da profundidade e relevância da obra kantiana, as suas repercussões ainda não encontraram, principalmente fora do domínio acadêmico, o esperado e merecido reconhecimento. De certa forma, reconhecemos o acerto da *revolução copernicana* quando admitimos “não ocupamos o centro do Universo”; reconhecemos o alcance da *revolução darwiniana* quando afirmamos “talvez não

sejamos um momento único e privilegiado da criação” e reconhecemos o valor da *revolução freudiana* quando repetimos “não somos conhecedores dos processos mais profundos da nossa atividade psíquica”. No entanto, ainda continuamos presos à crença ingênua de que o mundo é tal qual ele se apresenta à nossa percepção. Validamos de forma imediata e sem reflexão as representações da realidade que nos cerca, como se ninguém ainda nos tivesse alertado para a fragilidade das mesmas.

No que tange às questões práticas, a respeito do lugar, do cotidiano e das pessoas, é inegável que Kant tenha dado uma grande contribuição e as preocupações cotidianas representam capítulos importantes da sua obra. Foi assim que Kant abriu o prefácio de sua *Antropologia*:

Todos os progressos na civilização, pelos quais o homem se educa, têm como fim que os conhecimentos e habilidades adquiridos sirvam para o uso do mundo, mas no mundo o objeto mais importante ao qual o homem pode aplicá-los é o *ser humano*, porque ele é seu próprio fim último. – Conhecer, pois, o ser humano segundo sua espécie, como ser terreno dotado de razão, merece particularmente ser chamado de *conhecimento do mundo*, ainda que só constitua uma parte das criaturas terrenas. (KANT, 2009, p. 21)

Escrita entre 1796 e 1797 e definida em 1798, a *Antropologia sob um ponto de vista pragmático* é, no entanto, entendida como uma obra pré-crítica, pois o seu texto surgiu a partir dos cursos ministrados por Kant desde o inverno de 1772 e 73, até 1796. A intenção do filósofo era a de que, além de prática, a obra fosse popular, ou seja, ao alcance dos “cidadãos do mundo”.

Ao analisarmos as afirmações feitas por Kant, contidas na sua *Antropologia de um ponto de vista pragmático*, e as possíveis associações entre as mesmas e aspectos específicos da geografia, encontramos o que pode ser a primeira iniciativa de se esboçar uma geografia cultural, contida na descrição feita por Kant sobre o “caráter do povo”, sob a ótica da originalidade, do gosto e do tratamento para com

os estrangeiros. Trata-se do subitem “O caráter do povo”, da segunda parte da *Antropologia*. A análise kantiana é predominantemente comportamental, geográfica e cultural, embora também seja centrada em traços biológicos e naturais.

No referido texto, Kant descreve características de cinco povos em separado: o povo francês, o inglês, o espanhol, o italiano e o alemão. O autor também dedica um tópico para descrever outros povos que, segundo ele, por algum motivo não se enquadram nos mesmos critérios, como é o caso dos russos, dos poloneses e dos turcos. Sem entrar em considerações sobre o conceito kantiano de “povo”, que extrapolam os propósitos deste trabalho, serão apresentados alguns elementos citados por Kant.

A questão que surge é a seguinte: “Qual é o critério utilizado por Kant, ao analisar os diferentes povos?”. O próprio Kant (2009, p. 207), nos indica uma resposta: “se (os turcos) viajassem para conhecer os homens e aprender seus caracteres étnicos (o que nenhum povo além do europeu faz, o que prova a limitação do espírito de todos os restantes)...”. Portanto, o que interessa a Kant é o grau de civilidade dos povos por ele analisados, o seu “nível cultural” ou o seu interesse em conhecer outras culturas, ainda que seja para dominá-las. Por isso, só os europeus (alguns) merecem um estudo mais detalhado. É evidente que se apresenta aqui uma manifestação inconfundível do *eurocentrismo*²⁷ vigente naquele momento. Julgá-la agora, no entanto, nos parece algo semelhante a um anacronismo.

Quanto às afirmações de Kant sobre os povos analisados, destacamos:

²⁷ Ainda não nos libertamos desse “eurocentrismo”. Nesse momento (agosto/2014), o mundo está em alerta devido a grave ameaça de uma epidemia do vírus Ébola em alguns países africanos. Mas o que mais chamou a atenção, no noticiário de hoje, foi a ocorrência da primeira morte de um europeu, devido a contaminação pelo vírus. É evidente que se trata de um acontecimento digno de nota. No entanto, um programa de TV dedicou todo o seu tempo para abordar essa questão, o que não havia acontecido ainda, quando “apenas” africanos tinham sido infectados e mortos pelo Ébola.

Sobre o povo francês, “um contagioso espírito de liberdade que também arrasta a própria razão para dentro de seu jogo e produz, na relação do povo com o Estado, um entusiasmo avassalador, que extrapola os limites mais extremos” (KANT, 2009, p. 208). Em pelo menos dois momentos da história é possível verificar o acerto das palavras de Kant: a Revolução Francesa, que *contagiou* outras tantas nações do mundo e os acontecimentos da década de 1960, quando a atitude revolucionária dos jovens franceses também influenciou atitudes semelhantes em todas as partes do mundo.

Sobre o povo inglês, “para seus compatriotas o inglês ergue grandes fundações benéficas (...) Mas o estrangeiro que o destino fizer ir parar em seu território (...) sempre poderá acabar na estrumeira, porque não é inglês, ou seja, não é ser humano” (KANT, 2009, p. 209). Ainda que pese a gravidade das palavras kantianas, as mesmas podem ser corroboradas pela espécie de domínio cruel exercido pelos ingleses sobre muitas nações, durante séculos, pois, se eram cruéis com os estrangeiros em território inglês, muito mais o seriam em outros territórios.

E sobre o povo alemão, dois pequenos, mas expressivos, fragmentos, “... por sua inclinação à ordem e à regra, se deixa antes tiranizar que envolver em inovações...” e “... certa mania metódica, pela qual se deixa classificar penosamente junto aos demais cidadãos, não segundo um princípio de aproximação da igualdade, mas segundo níveis de preeminência e de hierarquia...” (KANT, 2009, p. 213). O que diria Kant se tivesse conhecido a Alemanha do III Reich? Talvez ele próprio se surpreendesse, ao ver a que ponto chegaram a hierarquia e a tirania alemãs.

Causa espanto o fato de esses “vaticínios” kantianos não terem sido analisados mais profundamente pelos autores estudados, até então, nesta pesquisa,

que se dedicaram e dedicam à Geografia Cultural. Cabe aqui, no entanto, uma referência à seguinte afirmação, de Moraes (1989, p. 99):

Schaefer entende que as formulações de Kant designadas com o rótulo de Geografia, na verdade, não estão referidas ao que posteriormente se concebe como objeto dessa disciplina. Para ele, Kant concebeu a Geografia “exclusivamente como um catálogo do arranjo e distribuição de características taxonômicas”.

Embora a citação não se refira às preocupações antropológicas kantianas, mas às considerações a respeito da geografia física, percebe-se já o teor “taxonômico” atribuído por Kant à geografia, em todos os seus domínios. O que reafirma a tendência científica à generalização e à universalização.

No entanto, apesar do “acerto” de Kant, ao avaliar traços característicos de populações diferentes, esse procedimento produz desdobramentos indesejáveis, que também poderiam ser denominados de “efeitos colaterais” da universalização. Sob a ótica geral da cultura e, mais especificamente, da geografia cultural, o risco que se corre é o de valorizar demasiadamente os aspectos gerais, em detrimento das características particulares.

Não se trata aqui de um pronunciamento contra o procedimento científico, mas tão somente contra um uso impróprio e desumano. Se a classificação feita por Kant, e tantas outras que são feitas a todo momento, forem utilizadas em prol das populações, uma vez que possibilita um melhor conhecimento das mesmas, isto é louvável, mas se for transformada e reduzida completamente à estatística, ou, o que é pior, se for utilizada para depreciar, criar subtipos, dominar, então é melhor que ela não seja realizada.

Portanto, o que está em jogo aqui é um uso específico das generalizações. Nesse caso, o uso com finalidades depreciativas que, ao invés de contribuírem para o enriquecimento humano, ao contrário, o conduzem à ruína. Talvez, por isso, a

geografia tenha recebido indagações e críticas relativas à sua “verdadeira” missão.

Yves Lacoste, por exemplo, em uma obra eminentemente investigativa sobre a tarefa da geografia, fez a seguinte afirmação:

Pois, a geografia serve, em princípio, para fazer a guerra. Para toda ciência, para todo saber deve ser colocada a questão das premissas epistemológicas; o processo científico está ligado à uma história e deve ser encarado, de um lado, nas suas relações com as ideologias, de outro, como prática ou como poder. (LACOSTE, 1989, p. 22)

A tendência à universalização, embora já estivesse presente nos pensadores da antiguidade, ganhou força e dimensões políticas e econômicas na modernidade e se consolidou na contemporaneidade. Ela age contra o lugar, assim como os interesses dos grandes concentradores de riqueza agem contra a pessoa humana. De qualquer forma, será dedicado espaço nesta tese à sua refutação. A intenção, aqui, não é abordar a gênese dessa tendência à universalização, mas tão somente a sua presença a partir da modernidade. Reconhece-se o seu valor histórico e científico, no entanto, procura-se investigar até que ponto ela contribuiu para a constituição da chamada “globalização”. No âmbito filosófico, a questão tem início quando se procura abordar, e transpor para uma dimensão política, as questões centrais da humanidade, elevando-as a uma proporção universal. Ritter, na geografia, Hegel e Marx, na filosofia, cada um à sua maneira, também deram continuidade à abordagem iniciada por Kant. Não foi por acaso que esses autores foram responsáveis pela elaboração, ou iniciação, de sistemas complexos de pensamento, em suas áreas.

2.3 – Carl Ritter - consolidação da Geografia Humana: A Terra é um só lugar.

Neste tópico, traçaremos um percurso lógico possível de uma contribuição de Ritter para a constituição ontológica da geografia humana, que se desdobra na geografia cultural, e que fundamentará as discussões e análises que se seguirão. A nossa atenção está centrada mais em uma possível transição da geografia comparada para a geografia humana, do que na consolidação dessa última.

Por mais independente que seja, nenhum trabalho humano pode ser feito sem pressupostos. Na busca por uma relação entre a geografia, a filosofia e a história, sobretudo no que se refere à tendência à universalização, nos deparamos com a obra de Carl Ritter²⁸, considerado um dos pais da ciência geográfica. Na obra *Comparative Geography*, escrita no início do século XIX, e ainda não traduzida para o Português do Brasil, Ritter inaugura conceitos e procedimentos que tornar-se-iam representativos e modelares para a nascente ciência da geografia moderna, entre os quais destacam-se, no que se refere à metodologia, a tendência à sistematização; e no que se refere à conceitualização geográfica, a ideia de que toda a Terra pode ser entendida como um só lugar, ponto esse que mostra uma relação com a geofilosofia. Neste último aspecto, reconhece-se também a influência de Alexandre von Humboldt, juntamente com Ritter.

Na obra supracitada, Ritter afirma:

The Earth is the grand floor, so to speak, of Nature; the home, or rather the cradle, of men and of nations, the dwelling-place of our race. It is not merely a regions of immense spaces, a vast superficies, it is the theater where all the forces of Nature and the laws of Nature are displayed in their variety and independencies. Besides this, it is the field of all human effort, and the scene of a Divine revelation. The

²⁸ O autor tem consciência de que a obra de Ritter não pode ser reduzida aos aspectos aqui apresentados e nem é esta a intenção. O tópico trata especificamente de um elemento presente no pensamento desse precursor da Geografia para a discussão em curso, na qual está mantido o foco.

Earth must be studied, therefore, in a threefold relation: to the Universe, to Nature, to History. (RITTER, 1865, p. xv-xvi).

A Terra é o grande cenário, por assim dizer, da natureza; o lar, ou melhor, o berço, dos homens e das nações, o lugar de habitação da nossa espécie. Não é apenas uma das regiões de espaços imensos, uma grande superfície, é o teatro no qual todas as forças e leis da Natureza são exibidos na sua variedade e independências. Além disso, é o domínio de todo o esforço humano, e a cena de uma Revelação Divina. A Terra deve ser estudada, portanto, em uma relação tríplice: o Universo, a Natureza, a História. (Tradução do autor).

A afirmação de que a Terra é “... o lugar de habitação da nossa espécie” é a premissa maior da geofilosofia, fundamento teórico deste trabalho. Por ora, nos limitaremos a investigar as implicações do pensamento de Ritter que contribuíram para a consolidação da geografia humana e cultural, a partir do esforço desse autor em realizar a tarefa da ciência geográfica: **o estudo da Terra, a partir da sua relação com o universo, a natureza e a história, tendo como referência o lugar.**

Nas reflexões de Ritter, percebe-se uma preocupação já presente em Kant, no que se refere à necessidade de classificação e sistematização, que influenciará fortemente a geografia, no decorrer da história. Embora, em um primeiro momento, Ritter não estivesse tão preocupado com as repercussões culturais de suas análises e conclusões, pois essas só viriam à tona um pouco mais tarde, a sua maneira de conduzir o raciocínio, pela ordenação de razões, buscando uma gênese das diferentes formas que a civilização adotou, para, a partir da gênese, também encontrar a destinação humana, assemelha-se em grande parte ao método adotado por Kant, ao investigar o “caráter do povo”, apresentado no tópico anterior.

Paul Claval (2006, p. 67), afirma que a partir de Ritter a geografia deixa de ser uma modesta descrição da Terra e “... torna-se indispensável para quem quer compreender a cena mundial, a dinâmica das civilizações e a maneira por intermédio da qual os povos exploram o seu ambiente”. Não seria exagero, da

mesma forma, afirmar que a proposição kantiana, da indissociabilidade espaço-tempo, está na raiz da necessidade de associar a geografia também à descrição da Terra em movimento, em sua dinâmica, introduzida por Ritter.

Se posso dizer *a priori*: todos os fenômenos exteriores são determinados *a priori* no espaço e segundo as relações do espaço, posso igualmente dizer com inteira generalidade, a partir do princípio do sentido interno, que todos os fenômenos em geral, isto é, todos os objetos dos sentidos, estão no tempo e necessariamente sujeitos às relações do tempo. (KANT, 2001, p.99).

A investigação sobre as relações com a Terra, a este respeito, e na organização de todas as leis naturais e fenômenos da sua influência sobre o homem, sua vida e sua história, deve constituir um departamento importante da verdadeira ciência geográfica. Quando a Geografia deixa de ser um agregado de fatos sem vida, desorganizada, e torna-se a ciência que lida com a terra como uma verdadeira organização, um mundo capaz de constante desenvolvimento, levando em seu próprio seio as sementes do futuro, para germinarem e se desdobrarem, idade após a idade, ela atinge pela primeira vez a unidade e a integridade de uma ciência, e mostra que ela cresce a partir de uma raiz viva; torna-se capaz de exposição sistemática, e tem o seu verdadeiro lugar no círculo de ciências irmãs. (RITTER, 1865, p. xvii - Tradução do autor)

Percebe-se que junto ao pioneirismo de Ritter caminham alguns traços da crítica kantiana. E, embora a *Geografia Comparada* de Ritter ainda não seja uma geografia eminentemente empírica e prática, nela já começam a ser esboçados muitos dos elementos que embasarão as futuras pesquisas em geografia, tanto física, quanto a humanística e cultural. Ao analisar e escrever sobre a configuração dos continentes e países e sobre a vocação dos povos, Ritter esboça os primeiros elementos de uma nova geografia. Em que pese a visão teleológica da história, presente em Ritter, na qual as características fundamentais dos povos que habitam a Terra dependem da vontade do Criador, a sua contribuição para o entendimento da gênese das formas de civilização do mundo clássico é sem precedentes: “A tarefa a que Ritter se propôs era tão pesada que não pode, em quarenta anos de trabalho, terminá-la”. (CLAVAL, 2006, p. 67).

Embora a geografia física ainda seja o fundamento maior das análises de Ritter, sobretudo no que se refere aos processos ligados com a geomorfologia e a climatologia, ao investigar a vocação dos povos e a sua dependência dos processos naturais, como o relevo, as articulações dos litorais, cadeias montanhosas, dentre outros, e lembrando que esses processos também têm uma dimensão histórica, ele já antecipa algumas das preocupações que marcariam as próximas gerações de geógrafos:

A obra dos dois grandes pioneiros alemães [Ritter e Humboldt] da geografia moderna envelheceu, mas é graças a eles que a disciplina afirma a sua ambição explicativa: deixa de ser simplesmente a descrição da diversidade terrestre; permite compreender o progresso humano. (CLAVAL, 2006, p. 68).

A sua descrição, no entanto, contribui para a tendência universalizante que começava, naquele momento, a tomar conta da ciência moderna, por isso, se fez tão presente nos grandes sistemas filosóficos modernos. Faltava ainda, por outro lado, uma forma de interpretação nas ciências humanas que trouxesse para o interior das discussões e dos estudos, de maneira mais efetiva, o elemento histórico e a importância da historicidade para a compreensão dos processos humanos, no cotidiano.

2.4 – Hegel e Marx: historicidade e modernidade

Uma das grandes contribuições de Hegel, senão a maior, foi a inserção da historicidade na filosofia, e a inserção da filosofia na interpretação da história, negando o caráter de “atemporalidade” atribuído à filosofia e afirmando que todo pensamento, assim como todo ser humano, é filho de seu tempo. Para Hegel,

existem três maneiras de se investigar e compreender a história: a história original, a história refletida e a história filosófica.

A história original é a transferência dos acontecimentos para o campo da imagem intelectual, na qual “o fenômeno exterior é assim traduzido na representação interior” (HEGEL, 1995, p. 11). Nesse tipo de história, não há reflexão e nela o autor descreve aquilo que vivenciou ou do qual não pôde distanciar-se o necessário para fazer uma interpretação mais isenta. Assim, corre-se o risco de o autor apresentar os seus próprios objetivos, ou as suas próprias conclusões, como se fossem universais e históricas.

A história refletida, embora Hegel a tenha subdividido em vários aspectos, pode ser entendida, resumidamente, como a apresentação dos fatos que ultrapassa o presente, não em relação ao tempo, mas em relação ao espírito. Nela, o historiador, que também poderia ser chamado de compilador, abdica da apresentação individual da realidade e passa a abstrair um sentido dos fatos, dando-lhes, grosso modo, um caráter de determinação ou lei histórica. Na sua visão crítica, este tipo de história tem algo de extraordinário que “está não na coisa em si, mas na perspicácia com que o autor extrai algo dessas narrativas” (HEGEL, 1995, p. 15).

Hegel, no entanto, dá mais valor à história filosófica, pois essa evidencia a racionalidade intrínseca da história e expressa a vontade humana de compreensão racional e o desejo de conhecer e não de apenas acumular conhecimento. Mais do que com fatos, a história é construída com significados e, felizmente, os historiadores, desde o advento da modernidade, acrescentaram à apreciação histórica, a importância do conceito. A história, de acordo com Hegel, é a marcha racional e necessária do Espírito²⁹ Universal. Nela, tudo aconteceu racionalmente,

²⁹ Conceito amplo na filosofia hegeliana, que pode ser entendido como “eu universal” ou “razão absoluta”. Nota do autor.

pois “o único pensamento que a filosofia aporta é a contemplação da história; é a simples ideia de que a razão governa o mundo, e que, portanto, a história universal é também um processo racional” (HEGEL, 1995, p. 17).

Não seria exagero afirmar que há no pensamento de Hegel um “embrião” da geofilosofia e, no que se refere ao advento da implantação das ferrovias em solo brasileiro na segunda metade do século XIX, os dois primeiros momentos da história, aplicando o pensamento de Hegel, se encontram bem delineados. O primeiro encontra-se na história contada pelos responsáveis pela inserção das ferrovias e do trem, como símbolo do progresso. Nesse caso, evidencia-se uma verdadeira apologia às ferrovias, como na citação a seguir:

Não faltava o toque nacionalista. O “Jornal do Commercio” saudava as inaugurações dos “notáveis acontecimentos” das estradas, das propostas do Trem, das importações de maquinário “com todo o entusiasmo do patriotismo... como outras instituições de semelhante natureza, que se vão estabelecendo no paiz, proclamam em alta voz ao mundo inteiro que o Brazil progride, prospera e se agita e que seu lugar está marcado a par das nações mais ricas e poderosas”. (BARDI, 1983. p.16)

Por outro lado, são observados os prejuízos causados pela chegada do trem, fazendo o contraponto ao otimismo do discurso anterior, o que caracteriza o aspecto “refletido” da história, ou seja, o “outro ponto de vista”:

Quantas histórias de vida completamente mudas? Os depoimentos de doze sobreviventes da construção da ferrovia [Madeira-Mamoré] (...), constituem jóia rara desse drama. É um privilégio desmedido podermos escutar ainda os ecos daquela toada triste que o Sr. Lucas de Bissette, natural da ilha de Granada, um dos 30 mil heróis ferroviários do Alto Madeira, ouvia com frequencia o Dr. Peel cantarolar nos corredores do Hospital da Candelária... (HARDMAN, 1991, p. 166)

No entanto, nesse caso, ainda nos falta a terceira via, que seria a superação filosófica do antagonismo apresentado nas citações acima. Essa via existe, no entanto, apenas potencialmente, mas não em ato. O Trem de Ferro é uma

construção humana e, portanto, racional. Contudo, até que ponto se justificam todos os atos da modernidade e do progresso? O que temos aqui um processo dialético cuja síntese ainda não se deu, ou, em outras palavras, são contradições que ainda não foram superadas, às quais a geofilosofia busca compreender.

Para Hegel, a razão é uma força histórica e só historicamente pode ser compreendida e abarcada. Os estágios do desenvolvimento da história são os capítulos do desenvolvimento do Espírito na busca de seu próprio conhecimento. Não há uma unidade imediata da razão e da realidade. A unidade se torna compreensível após um longo processo de mediação. Caso ainda haja um hiato entre o potencial e o real, o real deve ser modificado até se ajustar à razão. A realidade, portanto, muda de sentido. “‘Real’ não é o que existe atualmente (que, ao contrário, se deveria chamar aparência), mas o que existe de modo condizente com os padrões da razão” (MARCUSE, 1988, p. 24).

A filosofia hegeliana constitui, ela mesma, um exemplo da historicidade do conhecimento, pois foi concebida e determinada pela situação da Alemanha que Hegel conheceu, a saber, um país em decadência. O Estado alemão de sua época não possuía jurisdição centralizada. A Alemanha do final do século XVIII era dominada pelos remanescentes do despotismo e a corte era lugar de suborno e corrupção. A nobreza reinava absoluta, o que não acontecia na França, que tinha uma classe média forte e politicamente educada. A falta de uma jurisdição centralizada, dentre outros avanços sociais, na sociedade alemã era fortemente marcado pela influência de Lutero e do pietismo, que havia interiorizado as exigências da liberdade e da razão. Por isso, o deslocamento para a interioridade é uma tendência marcante do idealismo alemão, a acomodação à realidade social e o culto a valores que não se realizaram na história da humanidade.

Assim, o sistema de Hegel representa a última grande expressão de um idealismo cultural. Prevalece em Hegel, no entanto, o impulso crítico original deste pensamento, o que o levou a rejeitar o afastamento entre o idealismo e a história, trazendo a historicidade à filosofia e a filosofia para a interpretação da história.

De qualquer forma, a noção de que a filosofia deveria fornecer as categorias para a compreensão da história já estava presente no pensamento do século XVIII, embutida no conceito iluminista de progresso, que entendia que a verdade ainda estava fora do terreno dos fatos. Hegel, por sua vez, defendia que a história havia atingido sua meta e realizado a união entre a ideia e a realidade. O verdadeiro sujeito da história, desde então, é o universal e não o indivíduo. “Para Hegel, só o ‘mundial’ não engana, posto que é ele que abusa e engana aqueles que o ignoram e não o consideram pelo seu objetivo” (LEFEBVRE, 1969, p. 25). Da mesma forma, poder-se-ia afirmar que o que interessa para a cultura, para civilização, para a história e para a historicidade, são elementos globais e não os “meramente” locais. Ao buscar a realização dos seus próprios interesses, os indivíduos promovem o progresso do Espírito e mesmo os momentos de aparente retrocesso da história não são uma mera contingência, mas parte da dialética da transformação histórica. Nem mesmo se pode afirmar que as guerras, ou os episódios de fracasso, como a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, citada acima, que são produtos do tempo, podem eliminar algo de essencial, segundo Hegel, pois no Espírito tudo o que é valioso se conserva. Se pensarmos nas atrocidades que o século XX presenciou, as grandes guerras, o nazismo e o fascismo, a bomba atômica e tudo o mais, veremos como parece antecipada e até profética essa afirmação de Hegel. É como se ele dissesse que o progresso da humanidade exige que, em determinado momento, todo o mal possível seja manifesto, tornar-se história, para depois ser superado.

Robert Hartmann vê uma relação entre essa concepção hegeliana e o pensamento de Wilhelm von Humboldt:

Ao final do processo histórico, quando o Espírito já se realizou completamente, há um estado global de Razão universal, de toda a humanidade. Nele a Idéia absoluta estaria completa e a grandeza histórica e espiritual coincidem. Hegel não é específico a respeito disso, alguns de seus intérpretes já sustentaram que para ele o mundo seria um eterno campo de batalha de estados. Mas o que Hegel não expressou muito claramente, encontrou expresso nas palavras de Wilhelm von Humboldt que servem como epígrafe às *Lições sobre a filosofia da História*: "A história do mundo é incompreensível sem o governo do mundo". (HARTMAN, 2004, p. 14)

Hegel, no entanto, não criou um abismo imediato entre o particular e o universal. Ele defendeu a existência de uma classe de pessoas, às quais ele denominou de *indivíduos históricos universais*, que estão destinados a agir de forma a fazer cumprir a vontade do espírito universal em determinados momentos da história "Esses são os grandes homens da história, cujos fins particulares contêm o substancial que é a vontade do espírito universal" (HEGEL, 1995, p. 33).

Para Hegel, a figura do indivíduo histórico universal se faz presente nas grandes relações históricas, quando as possibilidades do momento se contrapõem aos deveres existentes, tornando-se históricas, estas possibilidades assumem uma posição de universalidade, esta universalidade reside nos objetivos destes que vêm a ser os *indivíduos históricos universais*, mas não em si mesma. O que acontece é que esses indivíduos, buscando satisfazer os seus interesses mais estreitos e particulares, acabam por dar cabo desta necessidade geral do momento histórico, desta universalidade. No primeiro impulso de tais indivíduos, não se pode afirmar que exista algo de universal, ou mesmo de meritório, eles são movidos por suas paixões, desejos e medos. O que distingue esses homens é que de suas ações resultam determinações dos acontecimentos vindouros de um lugar, região, nação

ou mesmo do planeta, é neste sentido que tais homens são considerados os heróis de sua época, e não pelo fato de terem a consciência da vontade do espírito universal, pois não a conhecem. No entanto, estes indivíduos são reconhecidos como sábios ou valorosos ou estrategistas e, por intermédio deles, todos os outros aprenderam e a eles se submeteram.

Os *indivíduos históricos universais* (*welthistorische individuum*) são os administradores do espírito universal e isso não é um destino feliz. Quando alcançam seu objetivo, ao qual dedicaram toda uma vida, geralmente caem por terra. “Morrem cedo como Alexandre, são assassinados como César ou exilados para a ilha de Santa Helena como Napoleão” (HEGEL, 1995, p. 34).

Creio que não seja exagero incluir aqui, entre esses indivíduos, o Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, tanto pelo pioneirismo de uma vida totalmente dedicada ao empreendedorismo e ao progresso do Brasil, com destaque para o desenvolvimento ferroviário, quanto pela maneira quase trágica e solitária em que se deu o fim de sua vida. Responsável pela inserção brasileira em um número muito grande de conquistas e tecnologias ao longo do século XIX, o Barão viveu as glórias e os fracassos próprios daqueles que se propõem a interferir decisivamente no curso da história.

Entre os empreendimentos que atestam o pioneirismo do Barão, destacam-se: a Companhia de iluminação a gás do Rio de Janeiro, a Estrada de Ferro de Petrópolis, a navegação a vapor do Rio Amazonas, a Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, a Estrada de Ferro Dom Pedro II, o Banco Mauá e C., dentre outros. Todo este empreendedorismo não é digno de nota apenas em termos nacionais. Poucos são os indivíduos que podem dizer que fizeram tanto pelo crescimento do seu país. O Barão, no entanto, apesar de sempre ter manifestado que seus atos visavam mais

a inserir o Brasil no mundo das conquistas tecnológicas, do que adquirir benefício próprio, teve uma biografia atribulada e marcada por muitos infortúnios, chegando mesmo à falência total, da qual ele ainda pode se recuperar em 1884, cinco anos antes de sua morte, conforme relata Jorge Caldeira:

Por algum tempo ele se manteve firme. Mas quando o desembargador Miguel Calmon du Pin e Almeida começou a ler o texto da “Carta de reabilitação do comerciante matriculado Visconde de Mauá”, ele não se conteve. Pela primeira vez em sua longa vida, foi visto chorando em público. Estava recuperando o seu bem mais precioso, que lhe valia mais que os bens de fortuna entregues aos oficiais de justiça: um nome honrado. (CALDEIRA, 1998, p.535).

De acordo com Hegel, a humanidade moderna, depois de dispensar a proteção dos deuses e dos heróis, passa agora a contar com esses indivíduos, para a sua proteção e para a manutenção da sua história. Poder-se-ia também perguntar onde reside o mérito de tais indivíduos, se o que fazem, o fazem, geralmente, para atender a interesses estreitos e pessoais e, ao mesmo tempo, não têm consciência do espírito universal que deles se utiliza. Desta forma, para Hegel, esses indivíduos contribuem para que a história caminhe para a sua realização. A história universal representa a experiência da consciência, da idéia, por isto a história caminha para um fim, que é a manifestação do espírito absoluto no mundo. Mas, e os simples cidadãos? Não estariam, no entanto, no desenrolar dos acontecimentos? A sua [nossa] história não é necessária, é contingente, acidental, nos movemos, no mundo, alimentados por nossas paixões e amor-próprio.

Então devemos dizer, de maneira geral, que nada de grande acontece no mundo sem paixão. São dois momentos que intervêm em nosso objeto: o primeiro é a idéia, o segundo, as paixões humanas; um é a urdidura do tecido, o outro, a trama no grande tapete da história universal que se desenrola perante nós. (HEGEL, 1995, p. 28).

Para Hegel, na história universal resulta algo das ações humanas que escapa, que foge ao que foi intencionado. Ao concretizar os seus interesses os

homens realizam algo mais abrangente, algo que se oculta no interior da ação, mas que não estava na sua consciência ou intenção. Mas o que é a história então? Uma série de acontecimentos de grande importância, que estão ligados, na sua causa, a um gesto impensado, fútil, não necessário, contingente, acidental. É esta a história de todos nós.

Em contrapartida não podemos separar o contingente [acidental] do necessário [universal], “pois é também da atividade do particular e de sua negação que resulta o universal” (HEGEL, 1995, p. 33). É o particular que se desgasta em conflitos, não é a idéia [do absoluto] que se expõe ao perigo, ela se mantém intocável e ilesa na retaguarda, a isto Hegel chama: “a astúcia da razão”.

De tudo isto, algo podemos concluir até o momento: Não existe fato isolado, os acontecimentos históricos, sejam estes importantes ou insignificantes, particulares ou universais, contingentes ou necessários, cumprem um papel dentro da história universal. Assim, para Hegel o espírito absoluto precisa realizar a sua idéia, precisa realizar-se no mundo, o espírito absoluto é substância que se manifesta no mundo em seus acidentes, para realizar a sua idéia ele precisa do finito, do homem, mas, ele precisa de alguns homens ou de todos os homens? Em uma partida de xadrez não se pode descartar as peças menos valiosas, pois elas podem ser decisivas. Não seria assim também no tapete da história? César, Napoleão, Alexandre e tantos outros poderiam ter tido êxito nas batalhas se estivessem sozinhos? E o enorme número de pessoas que os acompanhavam, os cidadãos desconhecidos, cujos nomes não figuram nos livros de história? Estes também desempenharam um papel importante nas conquistas? Essas questões devem estar entre aquelas que incomodaram Brecht (1976, p. 656) e o levaram a escrever um dos seus mais belos poemas, “Perguntas de um trabalhador que lê”:

Quem construiu Tebas, a das sete portas?
Nos livros vem o nome dos reis,
Mas foram os reis que transportaram as pedras?
Babilônia, tantas vezes destruída,
Quem outras tantas a reconstruiu? Em que casas
Da Lima Dourada moravam seus obreiros?

No dia em que ficou pronta a Muralha da China para onde
Foram os seus pedreiros? A grande Roma
Está cheia de arcos de triunfo. Quem os ergueu? Sobre quem
Triunfaram os Césares? A tão cantada Bizâncio só tinha palácios
Para os seus habitantes? Até a legendária Atlântida
Na noite em que o mar a engoliu
Viu afogados gritar por seus escravos.

O jovem Alexandre conquistou as Índias sozinho?
César venceu os gauleses.
Nem sequer tinha um cozinheiro ao seu serviço?
Quando a sua armada se afundou Filipe de Espanha
Chorou. E ninguém mais?
Frederico II ganhou a guerra dos sete anos
Quem mais a ganhou?

Em cada página uma vitória.
Quem cozinhava os festins?
Em cada década um grande homem.
Quem pagava as despesas?

Tantas histórias
Quantas perguntas

Hegel, no entanto, responde à sua maneira. Para ele, o indivíduo se encontra e tem a sua voz representada no Estado, que é a legítima manifestação do espírito absoluto no mundo. Tal qual o Absoluto, o Estado é abstrato, é intemporal, atemporal e está em nossas vidas o tempo todo. E o que é o Estado, senão a organização dos cidadãos. Para Hegel (1995, p. 43) “O Estado é uma abstração que tem a sua própria realidade universal nos cidadãos, mas ele existe de fato, e só por intermédio da vontade e da atividade individual a existência universal se define”.

Diferentemente de Hegel, para Marx “...o espírito do mundo – o *Weltgeist* – não é mais Napoleão, e sim a classe operária, cuja *negatividade* *nada mais tem de especulativo*. Marx retoma assim o método dialético [...]” (LEFEBVRE, 1991, p.22). E na perspectiva do pensamento de Karl Marx, no entanto, o Estado não representa os

interesses do cidadão comum e trabalhador. Com a divisão do trabalho se dá a contradição entre o interesse do indivíduo – e da família – com o interesse coletivo de todos os indivíduos que se relacionam entre si.

O indivíduo em Marx não é o mesmo que em Hegel e, se muda o indivíduo, também muda o coletivo. O interesse coletivo se apresenta como a dependência recíproca de indivíduos entre os quais o trabalho está dividido. Cada um está dependente de uma atividade que lhe é imposta e da qual não pode sair. Esta fixação da atividade social, e a consequente determinação de que uns poucos serão sempre privilegiados, em detrimento de muitos, é um dos momentos capitais do desenvolvimento histórico que até aqui tivemos. É justamente desta contradição entre o interesse privado (de poucos) e o coletivo (de muitos) que, segundo Marx, o Estado, na sociedade capitalista, busca a legitimação da dominação, criando uma forma separada dos reais interesses particulares; e os interesses locais também se sucumbem aos interesses globais. Para uma abordagem geofilosófica, interessa sobremaneira essas relações entre o público e o privado e entre o coletivo e o particular.

Para Marx, o trabalho alienado é um fato, mas é também a negação do trabalho livre. A propriedade privada é um fato, mas também é a negação da apropriação coletiva da natureza pelo homem. O conhecimento desses antagonismos pode produzir uma revelação das verdadeiras condições em que se dá a exploração do trabalho no sistema capitalista. O mundo que deveria e poderia ser um só, de acordo com a geofilosofia, não o é, está dividido. Com Marx, pela primeira vez, colocam-se as questões, ainda atuais: “O desenvolvimento social, o progresso projetado pelas classes dominantes, justifica todo o sofrimento causado aos dominados, ao longo dos séculos? Será que já não está na hora de se “dar um

basta" nessa situação?"

Até aquele momento, todas as lutas no interior do Estado eram apenas as formas ilusórias nas quais se desenrolam as lutas reais entre as diferentes classes. Toda classe que aspira à dominação deve conquistar primeiro o poder político, para apresentar o seu interesse como interesse geral. Desta forma, as ideias da classe dominante são, em cada época, as ideias dominantes, isto é, a classe que é a força material dominante da sociedade é, ao mesmo tempo, sua força espiritual dominante. A classe que dispõe dos meios de produção material, também dispõe dos meios de produção espiritual. O mundo moderno é resultado de um longo período de revolução no interior dos processos de produção. A revolução [burguesa] implica em uma anulação do indivíduo e do lugar, fazendo surgirem novas noções de "massa" e de mundo.

O mundo moderno é também resultado dessa dicotômica relação entre as classes, entre os que detêm os meios de produção e os que vendem a sua força de trabalho, na mesma medida em que o mundo antigo foi erguido sobre o trabalho escravo. Os meios de produção da burguesia, por sua vez, encontram suas origens no sistema feudal e ela só pode existir como classe dominante na medida em que continuar revolucionando os meios de produção, as relações de produção e todas as relações sociais. No entanto, a classe burguesa é revolucionária apenas até uma determinada medida, que é a suficiente para se tornar dominante. A partir daí, torna-se extremamente conservadora, quanto ao fim, que é perpetuar a dominação; e continua extremamente revolucionária, quanto aos meios.

Não foi à toa que a modernidade escolheu o metal, o frio metal, como o seu símbolo maior. Seja na corrida do ouro, promovida pelos europeus nas suas colônias, ou na "invasão" do ferro fundido. No caso do solo brasileiro, o ouro e

inúmeros outros metais eram levados, e continuam sendo, em seu estado bruto e natural, para depois aqui retornarem, sejam em forma de maquinaria ou de adorno para o luxo dos salões. A locomotiva, os trilhos e os dormentes são exemplos do poderio da modernidade. Um trem de ferro antigo, a rigor, não é algo belo, é, de fato, feio, antiestético, frio, distante, assustador. O que torna bela uma locomotiva é o fato de ela ter sido humanizada, ter servido como história de vida para ferroviários, usuários do trem de ferro, apaixonados pela história ferroviária. Sem esse elemento, ele parece um monstro de metal cuja existência traz, na raiz, o sofrimento de uma infinidade de trabalhadores, sobretudo em meados do século XIX, no momento de sua invenção, quando o trabalho dos operários era realizado em condições desumanas. Foi assim que Lima Barreto (1961, p. 155) descreveu a locomotiva:

A locomotiva veio beirando a plataforma, maciamente, obediente à curva dos trilhos e à mão do maquinista. Passou por mim arfando. Vi bem de perto aquele monstro negro, com manchas amarelas de cobre, dessorando graxa, azeite, expectorando fumaça e vapor. Recordei-me dos animais antediluvianos, do megatério, de todos esses bichos disformes de épocas longínquas. Nenhum se parecia com aquele que passara pelos meus olhos, no momento. É um monstro sem parentes na natureza; é um parto teratológico da inteligência humana. Lá se vai ele arrastando pelas rodas grandes e pequenas, que giram pausadamente. Procuro os padrões de beleza que tenho na cabeça: comparo-os com a locomotiva. Não obtenho nenhuma relação. É deveras um monstro nascido sem modelo, da nossa mentalidade. (...) Como há de sofrer aquela locomotiva, com vida tão medíocre.

Ao imaginarmos a cena descrita por Lima Barreto é impossível não ter em mente a imagem de *Dom Quixote*, o mais anacrônico dos heróis, se debatendo não com moinhos, mas com uma locomotiva, transformada em monstro em sua imaginação. A descrição que Lima Barreto faz da locomotiva, bem poderia ser tida com a própria descrição da modernidade, naquilo que ela tem de perversidade.

Assim, a sociedade moderna aprendeu a conviver com a ausência de

liberdade para a classe explorada, que só tem a sua força de trabalho para vender, e com a presença de liberdade, como livre iniciativa de empreendimento garantida pelo Estado, para a classe burguesa. Para Marx, são os indivíduos livres, e não um novo sistema de produção, que construirão uma nova sociedade. O indivíduo é a meta e a revolução é o (único) meio, pois de que adianta o moderno (o trem de ferro, as comunicações, dentre outras produções da modernidade), sem que isso não reverta em prol de todos? No entanto, enquanto isso não acontece, o indivíduo sofre e o seu sofrimento encontra a seguinte justificativa: é tudo em prol do todo. No entanto, a situação do trabalhador põe em risco até mesmo a condição de existência das próprias classes dominantes.

Todas as sociedades anteriores, como vimos, se basearam no antagonismo entre classes opressoras e classes oprimidas. Mas para oprimir uma classe é preciso poder garantir-lhe condições tais que lhe permitam pelo menos uma existência de escravo: o servo, em plena servidão, conseguia tornar-se membro da comuna, da mesma forma que o pequeno burguês, sob o jugo do absolutismo feudal. O operário moderno, pelo contrário, longe de se elevar com o progresso da indústria, desce cada vez mais abaixo das condições de sua própria classe. O trabalhador cai no pauperismo, e este cresce ainda mais rapidamente que a população e a riqueza. (MARX e ENGELS, 1999, p. 26)

O sujeito da revolução, para Marx, portanto, é o proletariado, que é uma classe e não uma “multidão”. Como classe que aspira à mudança o proletariado deve definir a sua posição no processo de construção de uma nova sociedade. Para tal, essa classe conta com a racionalidade crítica, que se opõe à dominação e é o pré-requisito para a função libertadora.

No entanto, a sociedade capitalista necessita cada vez mais de “especialistas autômatos” e cada vez menos de “personalidades humanas completas” (MARCUSE, 1988, p. 93), o que nem mesmo o pensamento materialista-revolucionário de Marx havia cogitado, pois no interior de cada trabalhador que compõe o proletariado,

deveria haver um indivíduo consciente de si e do seu papel, no interior de uma classe. Essa discussão esteve presente nas reuniões do LAGECULT, dando origem à citação a seguir:

— Combatendo um pouco essas teorias pseudo marxistas, esse trabalho que se fixa aqui, é o resíduo, é o residual que ficou aqui. Porque o trabalhador não está aqui, tá o tempo dele, a força de trabalho, mas é o residual. É o residual do trabalho que ficou aqui, mas o trabalhador continua, agora o que me faz pensar que o trabalhador não é, e nunca vai poder ser, somente dador de trabalho? É um momento. Então, essa questão do resíduo, ela é bastante interessante para a gente ver essa coisa da ilusão, porque o que fica e o que se fixa, é um pouco dessa ilusão que a gente tem de que uma vez o trabalho fixado, aqui nesse copo [segurando o copo] é a condição do trabalhador [o trabalho que se fixa no copo é um resíduo, e não a totalidade do trabalhador]. Mas é o tempo isto, e o tempo não é a totalidade da existência do ser, é esse momento. (...) Daquela relação, sobra, transborda, e aí eu vejo o homem religioso, a criatividade... uma coisa que é interessante é a gente perceber que desse homem que se aliena, não aliena dele elementos do ser, [objeto] da ontologia, por exemplo, a criatividade continua, eu posso capturar, eu posso explorar, mas não... mas sempre sobra, continua... (LAGECULT, 2014, p. 12).

Evidencia-se, então, que a teoria extrapola o próprio pensamento de Marx. Essa automatização especializada envolve a padronização da produção e do consumo, a mecanização do trabalho, o aperfeiçoamento do transporte e da comunicação, dentre outros elementos que poderiam ser resumidos numa só palavra: eficiência. Ou, em outras palavras, “a tentativa de anulação das contradições”, na forma de uma “sociedade unidimensional”, como a denominou Herbert Marcuse. A isto se chama “progresso”, ou modernidade, no contexto da sociedade capitalista. No entanto, há ainda algo que se contrapõe, ou tenta se contrapor, à essa realidade. São as “personalidades humanas completas”, citadas acima, que não são meros “apêndices” do sistema e estão para o lugar e o local, assim como os “indivíduos históricos universais”, de Hegel, estão para o global.

Essas “personalidades humanas completas” geralmente valorizam o lugar, enquanto morada e lar [e os sentimentos topográficos] e nele resistem, ou lutam para

re-existirem. Assim, a sua sabedoria e o seu modo de vida se tornam um resíduo da “máquina” e do sistema vigente (*status quo*) que esmaga e leva tudo consigo. Fica a impressão de que essas pessoas não possuem nada, mas isto é só uma interpretação, em decorrência do caminho que a nossa sociedade escolheu. O sistema se nutriu delas e agora as descarta, como qualquer objeto em desuso. No entanto, é justamente a sua memória de vida, a sua riqueza de experiências, transformadas em resíduos, que as tornam singulares, porque trazem consigo algo que o sistema ainda não conseguiu destruir³⁰. A memória a seguir corrobora as afirmações acima:

09-Udi: *Claro, para a gente que viveu e cresceu ali, aquilo era muito importante, era uma... não era igual hoje, mas até hoje é importante. Foi a perda maior que teve, o abandono, pois quem mais abandonou mesmo foi a companhia FEPASA, não, porque está sucateado.*

As “personalidades humanas completas” se transformam, portanto, em um resíduo de uma sociedade moderna que se pretende libertária e democrática, quanto aos meios que pratica, mas que é efetivamente totalitária, quanto aos fins inconfessáveis que busca. Esse jogo entre meios e fins determina a racionalidade da modernidade, numa “racionalização” sempre específica e ambígua, ao mesmo tempo. Específica porque se manifesta como o mundo da liberdade, mas extremamente ambígua, quando não consegue garantir que a liberdade prometida seja usufruída por todos. Na verdade, muitos trabalham e sofrem, para que poucos possam gozar a plena liberdade de possuir. Assim, a racionalidade tecnológica revela o seu caráter político “criando um universo verdadeiramente totalitário no qual (...) corpo e mente são mantidos num estado de permanente mobilização para a

³⁰ Não por acaso tornou-se recorrente na literatura e no cinema o domínio social através do controle e da destruição da memória individual. (ver livros e filmes como Admirável Mundo Novo, 1984, Matrix, Blade Runner, dentre outros).

defesa desse universo" (MARCUSE, 1973, p. 37).

Razão instrumental, sociedade unidimensional, sistema vigente, *status quo*, sociedade industrial, dentre outros, são termos distintivos da modernidade que, respeitadas as intenções na formulação de cada um deles, fazem referência a um conjunto de entidades que visam ao controle. Refere-se à questão da técnica que se torna mercadoria. Aquilo que se promete como conquista, mas que não chega, pois se torna um produto ao alcance de poucos. A "criatura" que não é humanizada e acaba se voltando contra o seu criador. No entanto, o entendimento do conteúdo desses termos nem sempre é de fácil acesso, o que requer uma reflexão de longo alcance, à luz das ciências humanas.

2.5 – Da Teoria Crítica à Geografia Humana e Cultural e à Geofilosofia

Sobre o que estamos falando, quando citamos a Modernidade, o *status quo* e o sistema cultural vigente? A história, tomada aqui como ciência e disciplina, convencionou – e isso vale para as demais ciências – a existência de quatro grandes períodos históricos nos quais se divide o percurso espaço-temporal da humanidade: antiguidade (inclui a pré-história), período medieval, modernidade e era contemporânea. No entanto, o termo "Modernidade", que, a princípio, faz referência ao período histórico que sucedeu o final do período medieval, com o início das Grandes Navegações e a partir do Renascimento Cultural, indo até o advento da Revolução Francesa, também pode ser empregado em um sentido mais amplo. O termo "Modernidade" também pode ser entendido como o sinônimo de "novo", "atual", ou com "o que rompe com um modelo tradicional de existência". Aquilo que condiz com a época em que vive. O que não deve ser confundido com

“contemporâneo”. Para algo ser contemporâneo, basta compartilhar um mesmo momento histórico. No nosso caso, o momento atual é a nossa contemporaneidade (o quarto dos grandes períodos históricos). Para ser Moderno, no entanto, é preciso estar sintonizado com o que há de mais atual, não apenas compartilhar um momento histórico. Assim, “moderno” é o novo. Nesse sentido, o termo “modernidade” também pode ser aplicado à tendência de globalização e mundialização da cultura, no contexto do mundo capitalista, eis o porquê da relação entre modernidade e os conceitos de “sistema vigente”, “razão instrumental”, “sociedade industrial”, dentre outros, já apresentados.

“Modernidade”, ao mesmo tempo, também é algo mais do que um recorte histórico, é uma maneira de refletir e agir sobre a realidade. É nesse sentido, por exemplo, que Henri Lefebvre concebe o termo, na obra *Introdução à Modernidade*. O próprio autor faz questão de alertar para o fato de que não se deve confundir a modernidade, no sentido em que ele emprega o termo, com períodos ou movimentos em curso: “Nossa meditação refere-se à Modernidade considerada objetivamente e como essência, despedida das aparências e das ilusões do Modernismo” (LEFEBVRE, 1969, p. 4).

De acordo com José de Souza Martins (2011, p.18), a modernidade só pode ser considerada como tal quando for “... ao mesmo tempo o moderno e a consciência crítica do moderno; o moderno situado, objeto de consciência e ponderação”. Assim, acrescenta-se ao estudo os componentes da consciência e da reflexão, do retornar ao ponto de princípio, mas com o intuito de superar o anteriormente refletido. Nesse sentido, a modernidade também exige a reflexão sobre si mesma, sobre os seus fins e os seus meios.

Milton Santos (1994, p.35), por sua vez, parte do princípio de que não há uma só modernidade. “O que existe são modernizações sucessivas, que de um lado nos dão, vistas de fora, gerações de cidades, padrões de urbanização e, vistas de dentro, padrões urbanos, formas de organização espacial...”.



Foto 11 (esq.): A modernidade vista de fora: padrões de urbanização. Uberlândia, 2009.

Foto 12 (dir): Organização espacial vista de dentro (Ônibus e Moto-táxi). Uberlândia, 2008.

Crédito das Fotos 11 e 12: o autor. (2009/2008)

Modernidade é também sinônimo de vanguarda, dinamismo. Giddens (1991, p. 20) sintetizou, em uma breve afirmação, as duas características que bem definem a modernidade: “... quais são as fontes da natureza dinâmica da modernidade?”. Ele mesmo responde que é necessário distinguir vários conjuntos de elementos “... cada um dos quais é relevante tanto para o caráter dinâmico, como para o caráter ‘de alcance mundial’ das instituições modernas”.

Portanto, temos aí assinaladas algumas das principais características da modernidade, sobretudo as duas marcas que mais a distinguem: dinamismo e universalidade. É nesse sentido que o trabalho passa agora a investigar como dois eminentes pensadores – Marcuse e Lefebvre – que constituíram as suas obras, sobretudo, na segunda metade do século XX, lidaram com as questões da constituição e do estatuto da modernidade e de que maneira se chegou a uma

noção ocidental de “sistema cultural vigente”, expressão essa de fácil assimilação, mas quase impossível de se identificar. De quem estamos falando quando falamos de sistema dominante, *status quo*, etc...?

2.5.1 – A Escola de Frankfurt – Marcuse e a dimensão política dos Universais

Raras vezes, na história da humanidade, foi possível observar a reunião de mentes tão produtivas quanto a que se deu na Alemanha, no início do século XX, naquela que passou a se denominar “Escola de Frankfurt”³¹. Este termo não faz referência à uma escola, no sentido literal da palavra, mas nomeia a união de pensadores cujo pensamento passou a ser denominado também de “Teoria Crítica”.

Entre os principais nomes, da primeira fase da Escola, destacam-se Max Horkheimer, Theodor Adorno e Herbert Marcuse. A intenção original da Escola era resgatar a filosofia marxista, que estava em crise e fragmentada, somando-se a isto o próprio momento vivido na Alemanha, posterior à primeira grande guerra, que veio para abalar a crença, característica do final do século XIX, de que a humanidade se desenvolvia, caminhando para níveis de vida cada vez mais superiores, sendo o desenvolvimento científico e tecnológico o motivo de tal crença. O pensamento da primeira fase da Escola defendia que só com o suporte do marxismo seria possível conhecer e reverter este quadro. Daí a iniciativa de reunir intelectuais de diversas áreas para um trabalho cooperativo de estudo e pesquisa empírica e intelectual.

O que contribuiu ainda mais para consolidar a importância da Escola no cenário cultural foi o fato de ela ter antevisto o triunfo do capitalismo, ao contrário da

³¹ Não serão apresentados, aqui, os elementos históricos da constituição da Escola de Frankfurt, bem como os nomes dos seus principais representantes. Tudo isto será introduzido no próprio texto, quando se fizer necessário. Aos que se interessarem por um aprofundamento, recomendamos os livros “A Imaginação Dialética”, de Martin Jay e “A Escola de Frankfurt”, de Rolf Wiggershaus.

esperada ascensão do socialismo. Nesse contexto a junção entre materialismo e psicologia foi de suma importância na tentativa de explicação das contradições advindas de um sistema que não beneficia a maior parte da população, senão que a explora. Com esta junção o capitalismo passa a ser objeto de estudo também da esfera cultural.

Na crise econômica vivida nos primeiros anos do século XX, a ciência era mais um dos elementos que não cumpriam o seu papel, observando-se uma discrepância entre o grau de avanço científico alcançado e o alto grau de necessidades reais da humanidade não supridas. Como sabemos, para o marxismo, a ciência está incluída entre as forças humanas produtivas e também representa um meio de produção. Como força produtiva, ela possibilita, entre outras coisas, o sistema industrial moderno e como meio de produção, se apresenta como meio de gerar valores sociais. No entanto, o que se verifica é que os valores sociais não são a prioridade e sim aqueles desenvolvidos em conexão com o progresso teórico, o que vai acarretar uma separação entre teoria e prática, culminando com uma destituição do caráter próprio da ciência, entendida como um “estrangulamento da racionalidade”.

O “estrangulamento da racionalidade” apresenta dois aspectos distintos. O primeiro, que é um aspecto interno, trata-se de uma visão positivista por parte da própria ciência ou uma *autocompreensão objetivista* da ciência, que, em um primeiro momento, mostrava um avanço em relação à ciência medieval, mas que, a partir da segunda metade do século XIX, apresenta-se como uma visão estreita e reacionária. O segundo aspecto, por sua vez, é um aspecto externo e está ligado à crise econômica, uma vez que a ciência não consegue remediar a miséria. A causa de tal estrangulamento da ciência não está propriamente nela mesma, mas nas limitações

das condições políticas e sócio-econômicas que impedem o seu desenvolvimento, causando um conflito com os elementos racionais, ou seja, a crise da ciência é resultado da crise administrativa. A ciência não é capaz de definir sua tarefa, o que leva a uma contradição: **Uma economia que, sendo rica, não consegue remediar a miséria, em sentido amplo e as “misérias” dela decorrentes.** A busca de resposta para este problema é um dos fundamentos dos estudos da Escola de Frankfurt, uma vez que, diante de tal cenário, faz-se necessário apresentar uma solução viável, que é sustentada pelos teóricos de Frankfurt na forma de uma planificação econômica.

Como entender de que maneira um sistema que não beneficia a maioria das pessoas seja apoiado e mantido por esta mesma maioria? Talvez seja esta a principal questão levantada pela Teoria Crítica, no que se refere à psicologia. Um dos grandes trunfos da Escola de Frankfurt foi o fato de ter, de certa forma, antecipado o triunfo do capitalismo. A preocupação em compreender o triunfo do capitalismo explica a inclusão da psicologia no programa da Escola, que se posicionou contra uma psicologia utilitarista, que explica a ação humana em função da possibilidade de lucro material, na qual o interesse particular é convertido em egoísmo econômico. No entanto, os filósofos não estão habituados à realização de extensas pesquisas empíricas. Até aquele momento, isto havia acontecido muito poucas vezes na história da humanidade. Para esse trabalho, Horkheimer se valeu das pesquisas empíricas realizadas por Erich Fromm. E foi possível, por meio delas, constatar que os operários alemães não tinham uma “consciência revolucionária”, manifestando interesses divergentes e não tendo uma consciência de classe. Horkheimer conclui que, embora as condições materiais para a revolução,

apontadas pela teoria materialista, estivessem dadas (exploração, miséria, inflação, etc), as condições subjetivas ainda não estavam dadas e dificilmente o seriam.

Foi assim que os textos desenvolvidos na primeira fase da Teoria Crítica abriram as portas para a inserção da Escola de Frankfurt na busca de entendimento dos problemas sociais que marcaram o Século XX. Para este tópico, interessa sobremaneira a contribuição de Herbert Marcuse.

Diferentemente dos pensadores que marcaram os séculos XVIII e XIX, os teóricos de Frankfurt evitaram a criação de amplos sistemas filosóficos e preferiram escrever na forma de ensaios. Seria incoerente que um pensamento que se propusesse a “destruir” criticamente os descaminhos da civilização continuasse a seguir o mesmo modelo anterior. O afastamento dos sistemas filosóficos fechados, e o “ambiente” da Escola de Frankfurt, contribuíram para que o “cotidiano” também passasse a fornecer elementos para a investigação marcuseana, embora a ênfase fosse crítica, como atesta a citação a seguir: “Para começar, existe uma diferença irredutível entre o universo do pensamento cotidiano e a linguagem, de um lado, e, de outro, o do pensamento filosófico e a linguagem” (MARCUSE, 1973, p. 170). O que equivale a dizer que nada, para a filosofia, é simples. A filosofia – e aqui nos permitimos ampliar para o escopo das ciências humanas, quando tomadas de forma crítica, o que inclui a geografia humana e cultural – não deve tomar como matéria prima de suas elaborações, mesmo tendo como referência a experiência [*empiria*], a experiência pura e simplesmente, pois todo fenômeno é, ao mesmo tempo, interpretação. O dito esconde e, ao mesmo tempo, revela o não dito. De forma que o empírico não deve ser aceito de maneira apressada e superficial. Para se conhecer o cotidiano é preciso ir à fonte. Andar pelas ruas, conversar com as pessoas, observá-las. É preciso recorrer também a documentos, a lugares nos quais

repousam a história das pessoas e dos lugares. O cotidiano, portanto, não é um livro aberto, cujo entendimento se mostra à primeira vista, sem contradições.

Para Marcuse (1973, p. 173) a aceitação radical do empírico viola o empírico, porque nele “fala o indivíduo mutilado, ‘abstrato’, que só experimenta (e expressa) aquilo que lhe é dado (em sentido literal), que dispõe apenas dos fatos e não dos fatores...”. A pesquisa realizada para esta tese revelou, em diversos momentos, essa importante constatação de Marcuse: os indivíduos, ao relatarem a sua experiência de vida, raramente conseguem ir além de uma visão pessoal dos fatos. É claro que revelam um profundo conhecimento e suas histórias, vivências e memórias constituem uma riqueza imaterial incomensurável. Essa riqueza, no entanto, repousa numa profundidade que, possivelmente, eles próprios desconhecem. E esse desconhecimento se deve, em grande parte, ao fato de que a repressão e a coerção que os indivíduos sofrem do sistema (*status quo*) não lhes permite ajuizar o real valor dessas experiências, porque tudo é limitado, fracionado. Nenhuma experiência, dentro da sociedade que “escolhemos”, é profunda o bastante. Os momentos de alegria e gozo têm hora certa para começar e acabar. São momentos: “Em virtude da repressão real, o mundo experimentado é o resultado de uma experiência restrita...” (MARCUSE, 1973, p. 173). Como cobrar daquele que experimenta de forma fragmentada e incompleta, que o seu discurso seja revelador? Ele apenas consegue revelar essas limitações e, a partir da revelação dessas limitações é que, talvez, seja possível chegar ao âmago da questão. Eis porque então a experiência se torna um rico manancial. E, para isso, é importante percorrer o caminho inverso. O que se deve fazer não é partir da singularidade para a universalização, que foi o caminho escolhido desde a aurora do

pensamento ocidental, tendo esse alcançado os seus objetivos, não se pode negar.

Mas o que interessa agora é reencontrar o valor do singular.

Nesse sentido, um texto de Herbert Marcuse é fundamental para o que se propõe nesta análise. Trata-se do texto “O compromisso histórico da Filosofia”, do livro *O Homem Unidimensional*, traduzido no Brasil como *A Ideologia da Sociedade Industrial*. Nesse texto, Marcuse afirma que a filosofia, sobretudo a filosofia analítica, tem feito grandes esforços no sentido de exorcizar conceitos universalizantes erigidos desde a antiguidade e que assumiram uma roupagem própria e foram o centro do debate filosófico medieval: os universais, como “vontade”, “mente”, dentre outros. No entanto, ainda conforme Marcuse, o mesmo esforço não tem sido feito para que se esvazie o componente político dos universais, o que permite a criação e a proliferação de termos como “Nação”, “Estado”, “Igreja”, ainda que não haja entidades que correspondam concretamente a esses universais.

Não há entidades especiais correspondentes a esses universais, no entanto, faz sentido e é até inevitável dizer-se que “a Nação” está mobilizada, que a “Inglaterra” declarou guerra, que estudei na “Universidade de Oxford”. Qualquer tradução redutiva de tais declarações parece alterar o seu significado. Podemos dizer que a Universidade não é entidade especial alguma acima de suas diversas academias, bibliotecas, etc., mas apenas a forma pela qual estas são organizadas e podemos aplicar a mesma explicação, modificada, às outras declarações (MARCUSE, 1973, p. 192).

É preciso salientar que não é o objetivo, aqui, tratar das implicações epistemológicas ou linguísticas da questão, mas sim da maneira como o encaminhamento dado a uma determinada classe de universais tem sido enfrentado e de como ela tornou-se um padrão de análise da nossa cultura. Bem como refletir sobre o fato de que esse tratamento não é absoluto ou inevitável, mas sim uma “escolha”, um “caminho” que a cultura ocidental optou por seguir, mas que poderia ter sido de forma diferente. As pessoas estão dispostas a matar e a morrer por

universais às quais elas julgam conhecer, como o partido X, a religião Y ou o estado H. Mais do que analisar a verdade desses universais, o que se pretende é investigar o lugar da pessoa. É a pessoa que, crendo que morre por uma nação, na verdade, morre por uma ideologia ou por interesses econômicos, territoriais de pessoas que ele mesmo desconhece. É a pessoa que, crendo que a vitória de tal ou qual partido será melhor para ele próprio e para os seus, desconhece a mola mestra que move as íntimas intenções desse partido resumidas em um nome, ou em uma sigla. Rever esse comportamento, que se tornou o padrão de nossa sociedade, é uma das tarefas da filosofia e da geofilosofia.

Assim, o pensamento começa um esforço no sentido inverso do que havia sido a sua constituição inicial. Romper com a crença no valor absoluto desses universais é um exercício de libertar o pensamento, a experiência e as memórias. Esses universais nominam a forma, mas não o conteúdo das experiências. Neles, tudo parece comum. Mas o indivíduo mesmo, em sua integralidade, não é capaz de uma abstração tal que comporte o universal. A Igreja, o Estado, o lugar, a festa, o trem de ferro, a própria Terra, sempre vão se apresentar para ele de maneira diferente daquilo que realmente são, mas não é esse o maior problema, pois dificilmente poderia ser diferente.

De fato, a pessoa está condenada a ter sempre uma porção fragmentada do todo, ele não vive nenhum desses universais de forma constante e íntegra. São sempre partes isoladas do todo que lhe chegam à compreensão e ele se esforça, ou não, para dar a essas partes uma união tal que lhe permita, a partir de suas experiências, situar-se ante elas e, ao mesmo tempo, manter a distância necessária para reconhecer-se a si mesmo como “algo” em separado, que é capaz de experimentar, julgar e selecionar aquilo que lhe é significativo. Ele não está sempre

na Igreja, ele não está sempre na feira, mas cada um desses lugares exige dele um comportamento adequado. De um lado estão a esperteza e a sagacidade que ele deve demonstrar no comércio, de outro, a simplicidade e a devoção que ele manifesta na igreja. Esses comportamentos ditados pelo rigor do *status quo*, no entanto, produzem os seus resíduos³²: o “resíduo da devoção [religião] é a vitalidade” (LEFEBVRE, 1967, p. 68); o resíduo da sagacidade no comércio é a intenção do reto agir. Mas, em ambos os casos, ele continua sendo ele próprio, porque adquire uma sabedoria que lhe permite situar por esses ambientes sem se perder. E sempre fica o resíduo, como bem lembrou, em outro texto, o próprio Marcuse (2001, p. 92):

Os modos de pensamento e de investigação dominantes na cultura industrial avançada tendem a identificar os conceitos normativos com sua realização social empírica, ou melhor, tomam por norma o modo segundo o qual esta sociedade traduz esses conceitos na realidade e, por isso, no melhor dos casos, buscam melhorar a tradução; o resto intraduzível [resíduo não traduzido] é considerado como especulação antiquada [obsoleta].³³

Apesar de concordarmos com a afirmação de Marcuse, de que o resíduo intraduzível (não traduzido) é considerado especulação antiquada, propõe-se, nesta tese, “caminhar na direção contrária”, “nadar contra a corrente” imposta pelo sistema e procurar o valor que existe neste resíduo. Ele não é especulação antiquada, mas sim riqueza não valorizada, no contexto da sociedade vigente. Ele é a voz pela qual procuramos, sufocada no cotidiano das pessoas que, em seus lugares, silenciam

³² O conceito “resíduo” exige uma atenção especial e será estudado no 6º capítulo desta tese.

³³ O texto foi publicado originalmente em língua inglesa [comum entre os autores da Escola de Frankfurt que migraram para os EUA]. Marcuse escreve: “The untranslated residue is considered obsolete speculation”, que o tradutor optou por “o resto intraduzível é considerado como especulação antiquada”. Mesmo respeitando a tradução, eu traduziria por “o resíduo não traduzido é considerado especulação ultrapassada (ou obsoleta)”. Intraduzível (que seria *untranslatable*) é um termo forte, dá a impressão de que não se pode traduzir, o que é diferente de não traduzido (*untranslated*), o que não foi traduzido, mas pode ser. E “resto” também tem problema, principalmente para a Geografia, que dedica uma atenção muito grande (e um sentido próprio) ao termo “resíduo”. De qualquer forma, fica ainda a dúvida se o próprio Marcuse daria tanta atenção assim ao termo. (nota do autor).

seus desejos, atendendo às exigências do *sistema* e, ao mesmo tempo, anseiam por expressar o seu grito ancestral.

Os universais não são a realidade, mas eles são o suporte da nossa realidade possível. A experiência humana nos mostra o cotidiano em suas várias facetas. A experiência é individual, mas as imagens, os conceitos e os lugares da experiência são universais. Quando nos referimos a um lugar, o fazemos de um ponto de vista individual, mesmo quando compartilhado, mas aquele lugar é uma abstração: “Estive em Brasília na semana passada”. O que é Brasília? Uma cidade. Em que lugar de Brasília eu estive? Outra pessoa que também fizer essa declaração poderá dizer o mesmo de sua experiência?

As grandes marcas que dominam e determinam a sociedade de consumo: Coca Cola, Texaco, Nike, McDonalds, Microsoft, Carrefour, Walmart, Ford, Ferrari, Adidas, Volkswagen, Unilever, Disneylândia, Alô Brasil e tantas outras. O que significa a pessoa perante elas? Elas reconhecem o João, a Maria, o Antônio, o Carl, a Jennifer ou o Didier? Não! A pessoa que transita no cotidiano banal anda sufocada na multidão. Tudo lhe opõe. A sociedade se fundamenta na dimensão que esses universais assumem. Eles se transformam em objetos de desejo. Possuir uma Ferrari, trabalhar na Microsoft, passear na Disneylândia. Nesse sentido, a modernidade torna-se antiquada, pois mantém firmes os mesmos grilhões do passado, embora dê a eles uma nova roupagem. Querer viver em Nova York, nos dias atuais, não é muito diferente de querer viver em Roma, como aspirou e fez Santo Agostinho, no final do século IV de nossa era. O que levou Agostinho a sair de sua “modesta” Tagaste, senão a crença em um conceito, uma palavra: Roma. Um universal que ele não conhecia, a não ser por relatos e depoimentos de outros que lá estiveram. Uma insatisfação com o seu lugar de origem, um sentimento de que

poderia transcendê-lo, tornar-se maior do que o seu próprio lugar. Não é esse o sentimento que move as pessoas ainda? Há momentos em que o lugar engrandece a pessoa e há momentos em que a pessoa engrandece o lugar.

A crença nos universais dá o fundamento que torna viável a dominação exercida no contexto capitalista. Usar uma camisa do Flamengo, ou do Milan, faz com que alguém se sinta maior do que realmente é, fazendo parte de uma coisa “grande”. É preciso saber, no entanto, de que maneira a pessoa se situa perante essa realidade. O que ele abandona de si mesmo? Ele não pode entrar nisto integralmente, pois essa experiência o cliva de uma singularidade que o impediria de se identificar totalmente com o universal em questão. A identificação o faz, por exemplo, exaltar-se, em grupo, e ser irônico, e até mesmo violento, com aquele que manifesta a preferência pelo time diferente do seu. Mas aquele que, em sua identificação, se põe a torcer e está disposto a brigar pelo seu time de preferência, por quem realmente ele luta? O que permanece do lugar “Estádio Mané Garrincha”? Ou da Instituição “Flamengo”, por exemplo? Os jogadores estão sempre mudando, a direção muda de tempos em tempos, os treinadores, sobretudo nos momentos conturbados, estão sempre rodiziando pelos clubes. Nem mesmo o uniforme é totalmente fixo. Permanecem então o hino, os troféus e a história. Mas esses também não resistiriam a uma análise mais aprofundada, do ponto de vista que cada um desses elementos, ainda que permaneça inalterado, sofre as alterações próprias das mudanças das pessoas que a eles estão associadas ao longo do tempo.

Mas, se essa “coisa” universal não consegue resistir à essa “dissecção” filosófica, como ela persiste? E a mesma questão podemos propor a todas as esferas de nossa cultura. Como elas se mantêm? Tudo leva a crer que exista uma certa cumplicidade das pessoas, uma vontade de que as coisas funcionem, de que

sejam verdadeiras e de que, no fundo, tudo faça sentido. Talvez por isso as pessoas, em sua maioria, “escolham” a superficialidade.

É importante salientar que quando redigiu o livro “O Homem Unidimensional” (1964), Marcuse estava profundamente sensibilizado pelo momento, marcado pelas diversas revoluções sociais em curso, na década de 1960 e, sobretudo, pelo conflito instaurado entre o ocidente capitalista e os países socialistas da “Cortina de Ferro”, a “Guerra Fria”, universais muito fortes e temidos, naquele contexto: “A ameaça de uma catástrofe atômica, que poderia exterminar a raça humana, não servirá, também, para proteger as próprias forças que perpetuam esse perigo?” (MARCUSE, 1973, p. 13). Diante da iminência de um conflito atômico, todos sabem e, ao mesmo tempo, não sabem o que significa, por exemplo, o universal “liberdade”.

No entanto, contando ou não com a consciência e cumplicidade das pessoas, esses universais, em sua dimensão técnica e político-social, nada mais são do que os grilhões que mantém cativo o indivíduo na sociedade capitalista. Por meio deles, o sistema dominante, a todo custo, visa a dominação total, de tal maneira que não fiquem resíduos, mas, como visto, sempre sobra o espaço para o incontrolável.

Mais do que Marcuse, quem muito se dedicou ao estudo do cotidiano e seus resíduos, no contexto da modernidade e em busca de uma melhor definição para a denominada “sociedade industrial”, foi o filósofo francês Henri Lefebvre.

2.5.2 – Henri Lefebvre e a denominação da sociedade moderna

De acordo com Henri Lefebvre (1991a), a melhor definição para a atual sociedade (desde o advento da indústria até os nossos dias) surgiu entre os anos 1950 e 1960, de maneira confusa e imprecisa, e a sua proposição não tem uma

“paternidade” estabelecida. O termo “sociedade”, um universal ambíguo e, a princípio, muito amplo, acaba por pretender transformar a realidade social em uma entidade que, ainda que formada por pessoas, assume vida própria e pode até, em determinado contexto, não expressar os anseios desses mesmos indivíduos que representa. Essa indeterminação, no plano da teoria, nada mais é do que a formalização, no plano conceitual, da realidade controversa: faz-se necessária uma mudança social. Uma transformação que, desde Marx, já tem a sua formulação expressa na forma de uma revolução social sem precedentes.

Nessa busca pela melhor definição para a atual sociedade, Lefebvre (1984), lembra que a denominação “sociedade industrial” surgiu entre os sociólogos, a partir de uma inspiração em Saint-Simon. A expressão é uma entre muitas que o filósofo cita e que também poderiam denominar a sociedade vigente (*sociedade da abundância, sociedade do ócio, sociedade de consumo*). Com essa expressão, buscava-se resolver as dificuldades encontradas ao se usar termos como “capitalismo” e “sociedade burguesa”, uma vez que as diferenças ideológicas presentes no discurso “socialista” e “capitalista” já não mais se faziam presentes, em sua totalidade, em muitos setores desta “nova” sociedade, conforme evidencia a citação a seguir:

A agricultura se industrializa. Por outro lado, as diferenças reais entre “capitalismo” e “socialismo” não coincidem com as diferenças indicadas por suas respectivas ideologias. Aparecem certos elementos comuns entre os dois regimes políticos, que pretendem diferir radicalmente e opor-se como dois sistemas. Particularmente, a racionalidade que provém da organização do trabalho produtivo e da empresa na “sociedade industrial” se manifesta com muitas analogias no “capitalismo” e no “socialismo”. Não serão duas espécies de um mesmo gênero? (LEFEBVRE, 1984, p.62).

No entanto a denominação “sociedade industrial” gerou controvérsias e suscitou questões como: “Existe uma ou mais sociedades industriais?”; “O

socialismo, conquistado por meio da revolução social, constituirá apenas um rápido caminho de industrialização para países subdesenvolvidos, ou uma sociedade original?". Além do fato de que essa denominação tende a não contemplar a "sociedade agrária", por exemplo, levando os cientistas sociais a perderem de vista importantes elementos da realidade social.

Segundo Lefebvre, alguns teóricos propuseram denominar essa sociedade de "sociedade técnica", devido à importância alcançada pela técnica, que passou a ter um caráter determinante. Essa denominação, no entanto, também é falha, pelo fato de que a tecnicidade recai em tecnocracia, o que provoca o esvaziamento do elemento social presente na vida cotidiana. Essa definição, portanto, tem pouco a contribuir, pois, para Lefebvre (1991, p. 59), ela contém uma verdade parcial que se transforma "... em ilusão ideológica, em mito justificador de uma situação: disfarçando o que tem de insuportável e valorizando o que tem de novo na história, em detrimento da história e da historicidade".

Além dessas denominações, outras foram propostas, como "sociedade da abundância", "sociedade de lazer", ou ainda "sociedade de consumo". Nenhuma delas, no entanto, é suficiente para nomear adequadamente a sociedade e todas apresentam uma limitação em comum: a sociedade vigente ainda não eliminou as contradições. Na verdade, as reafirmou e consolidou.

Assim, após analisar as possíveis denominações para a sociedade vigente, Lefebvre conclui que essas não são adequadas e propõe a seguinte denominação: *Sociedade burocrática de consumo dirigido*. Para o filósofo, essa expressão abrange tanto o caráter racional dessa sociedade, quanto os limites de sua irracionalidade (burocrática) e também o "plano" no qual se dão as relações: o cotidiano. Segundo Lefebvre (1984, p.30): "... a atitude que valoriza as opressões contém de fato uma

ideologia disfarçada de racionalidade e de ciência. Estamos dispostos a refutar essa ideologia". Por isso, o estudo da vida cotidiana pode revelar tanto o lugar dos conflitos entre o racional e o irracional na sociedade capitalista, como também a maneira como é produzida a existência social dos seres humanos: abundância para poucos e escassez para a maioria.

É sabido que existem dois "requisitos" fundamentais para a revolução, um de caráter objetivo, que é a dominação e outro, de caráter subjetivo, que é a tomada de consciência (de classe), por parte da camada dominada e submetida. Uma leitura que se faz é a de que, no caso do atual domínio capitalista, só se deu o primeiro destes "requisitos". Não houve ainda a tomada de consciência necessária para se romper com a dominação, pois cada parte (dentro do próprio grupo – ou classe – dominado) quer o seu "pedaço do bolo". Daí, a necessidade de uma atividade (ativismo) em grupo que vise tomar em suas mãos o seu próprio papel e destinação social.

A sociedade de classes é uma sociedade repressiva, cujas contradições repercutem na vida cotidiana, marcada por repressão e escapatórias; opressões e apropriações. Nada escapa ao regime. A classe que detém a "propriedade" do corpo do homem cotidiano, o trabalhador, também detém a propriedade de sua alma, por meio da sujeição ao trabalho. O discurso dominante tem poder e está inserido nos meios de controle e chega a todos no cotidiano: na conversa no trabalho e no bar; com os meios de comunicação de massa e por intermédio das Instituições. Os homens do grupo social, por sua vez, não suspeitam de nada ou quase nada. Esta é a ilusão do imediato no cotidiano. O desvelamento desta ilusão não produz a felicidade, mas a decepção.

Nossa revolução cultural tem como meta e sentido a criação de uma cultura que não seja instituição, mas, sim, estilo de vida. Se define primeiro pela realização da filosofia no espírito da filosofia. A crítica radical da cultura, do prestígio e das ilusões vinculadas a esta palavra, de sua institucionalização, conduz a restituir plenamente a filosofia e sua importância teórica e prática, pedagógica e vital, mental e social. De que filosofia estamos falando? Da filosofia ocidental, a que vai de Platão a Hegel. (LEFEBVRE, 1984, p. 245).

O problema que se apresenta aqui é o de que se tem a impressão de que o cotidiano não seja filosófico, de que os postulados filosóficos não podem ser aplicados à realidade em si. Isto talvez explique o fato de que a Alemanha, de Marx, tenha produzido nos séculos XVIII e XIX, os dois maiores sistemas filosóficos de então, o kantiano e o hegeliano e, ainda assim, tenha consolidado tardivamente, e com grande disparidade, o processo de constituição de um Estado, conforme evidencia Moraes (1989, p. 71):

A efetivação da unidade alemã em 1871 não redundou na superação da problemática espacial pela sociedade da nascente nação; ao contrário, vai reforçá-la e redefini-la pela inclusão de novos elementos. Como foi visto, o Estado nacional recém constituído, apesar da intensificação dos fluxos comerciais internos, ainda apresenta uma profunda disparidade regional.

Para Lefebvre, diferentemente, uma Revolução Cultural deve buscar a reabilitação da convivência humana, restituindo o tempo do viver. Deve conduzir a cultura à uma direção prática, a uma cotidianidade transformada. Faz-se necessária a reconciliação entre a filosofia (o pensamento crítico) e o cotidiano. Da maneira como estamos, a filosofia está alienada da vida cotidiana, pois esta última é tida como “não filosófica”. Ao mesmo tempo, o cotidiano está alienado da filosofia, pois a considera abstrata, “superior” e ausente. Conforme Lefebvre (1984, p. 24): “A alienação filosófica, verdade sem realidade, sempre continuará correspondendo à a alienação cotidiana, realidade sem verdade”. É preciso, portanto, colocar frente a frente o homem da filosofia e o homem cotidiano. O único caminho é descrever e

analisar o cotidiano a partir da filosofia, para mostrar sua dualidade, sua decadência, fecundidade, miséria e riqueza, o que implica um projeto revolucionário de uma liberação (libertação) que retire do cotidiano a atividade criadora inerente a ele, a obra inacabada.

O ponto de partida de Lefebvre, a filosofia, sua linguagem e conceitos, tornam-se alienados do mundo, quando são apenas especulativos. É necessária uma nova atitude. O caminho é focar a transformação não só do Estado, da vida política, da produção econômica, mas também do cotidiano. Fazer da vida cotidiana um objeto de estudo das ciências “críticas”: filosofia, sociologia, geografia, dentre outras. Assim, apenas a partir de suas próprias contradições a ‘cultura’, renovada em si mesma, poderá contribuir para com uma revolução no interior da estrutura e realidade urbana na contemporaneidade, por meio das descontinuidades da superestrutura dominante. A cultura necessita de uma revolução no seu próprio interior, para além das “velhas” dicotomias “esquerda X direita”, “capitalismo X socialismo”. A revolução cultural, segundo Lefebvre (1991, p. 210): “tem como primeira condição e procedimento, como exigência inicial e fundamental, a reabilitação plena e completa destas noções: obra, criação, liberdade, apropriação, estilo, valor (de uso), ser humano”. E Paul Claval, por sua vez, dá a contribuição que conduz o raciocínio da preocupação com o cotidiano e com a revolução do cotidiano, vista em Lefebvre, para o domínio da subjetividade das pessoas, e de suas representações e experiências cotidianas, na urbanidade e em seus lugares de vivência:

No momento em que o capitalismo se comporta maravilhosamente, apesar de seu fim anunciado e quando o socialismo real que deveria superá-lo se desintegra, o *status* das categorias centrais da doutrina precisa ser seriamente repensado. Henri Lefebvre (1970; 1974) na França e Frederic Jameson (1984) nos Estados Unidos são surpreendidos pelo fato de que os movimentos sociais que caracterizam o mundo de hoje – o mundo que se torna pós-moderno,

como querem alguns – não concernem mais à partilha das rendas e às relações de classe, mas à organização do espaço, à qualidade da cidade e ao direito aos serviços que somente uma forma de urbanidade podem assegurar. (CLAVAL, 1999, p. 403).

Note-se que Claval chama a atenção para o termo “pós-moderno”: “como querem alguns”, pois como pode ser pós-moderno um mundo no qual a “modernidade” se vê duramente questionada, por ainda não ser “humana”? É preciso investigar a questão à luz da geografia humana e cultural.

2.6 – A Geografia Humana e Cultural

Ao abordar os momentos do desenvolvimento da Geografia Cultural, Paul Claval (2002, p. 19) fez a seguinte afirmação:

Final do século dezenove até os anos cinquenta: os geógrafos adotavam uma perspectiva positivista ou naturalista, não estudando a dimensão psicológica ou mental da cultura. O interesse voltava-se para os aspectos materiais da cultura, as técnicas, as paisagens e o gênero de vida. As representações e as experiências subjetivas dos lugares foram completa e voluntariamente esquecidas.

É digno de nota o fato de as afirmações de Claval estarem em sintonia com a tendência descrita neste capítulo: supervalorização dos elementos globais e universais, em detrimento dos aspectos individuais e locais. Isto evidencia que a geografia cultural “incorporou” essa tendência, presente desde os primórdios, da filosofia e da “nascente” geografia humana. Claval (2002, p. 19), contudo, conclui afirmando que:

... a contribuição desse período também foi importante. Esta perspectiva mostrou que os aspectos culturais fundamentais para a Geografia inserem-se em três domínios: a) das relações homens/meio ambiente, através do estudo do meio humanizado, da paisagem, das técnicas e das densidades; b) das relações sociais, a partir do estudo das instituições, da comunicação e da difusão das ideias e das técnicas; c) da organização regional e do papel dos

lugares. § Essa classificação permanece útil para o entendimento dos problemas atuais, fato que me leva a utilizá-la neste trabalho.

Guardadas as proporções, esses são também os aspectos que fundamentam a pesquisa apresentada neste trabalho. Estamos diante de um percurso filosófico-histórico-geográfico, percorrido e descrito neste capítulo, que aponta para uma crescente presença, embora tumultuada, contraditória e não-linear, no desenvolvimento do pensamento ocidental, dos elementos humanos: interesses de classes; relação homem-meio ambiente; relações sociais; organização regional; papel dos lugares; sentimentos topofílicos, dentre outros. A despeito disto, a nossa cultura ainda privilegia os elementos globais e universais.

Auxiliar na busca de um ponto de convergência, uma síntese, para além da prática dicotômica secular de separar esses âmbitos da experiência e do conhecimento humanos, apresentada nos pares: particular-universal, local-global, indivíduo-massa, é a proposta deste trabalho. O ponto de referência é o lugar, tomado como ambiente da experiência e do cotidiano.

Nesse sentido, o direcionamento realizado no interior da própria geografia humana, com desdobramento na geografia cultural, de se valorizar os elementos subjetivos e as representações do lugar não só ampliou o campo da geografia, como também a aproximou de outros campos do saber, como a psicologia, a arte e a literatura, além de ter propiciado um novo relacionamento Geografia-Filosofia, antes pautado prioritariamente em elementos epistemológicos e, com menor frequência, pedagógicos e didáticos. Agora, podemos falar de uma interação realmente mais humana e menos técnica, mas, nem por isso, menos importante. É necessário admitir que muitos autores, não necessariamente de formação inicial geográfica, já direcionavam os estudos da cultura para esse caminho, como é o caso do próprio

Lefebvre (1991, p. 7), que, em 1968, escreveu: “Não deixemos passar sem um exame cuidadoso essa irrupção do cotidiano na literatura. Não seria ela, exatamente, a entrada do cotidiano no pensamento e na consciência, pela via literária, ou seja, pela linguagem e pela escrita”. A citação de Lefebvre é bastante fecunda e faz referência ao livro *Ulisses*, de James Joyce, que o filósofo considera como a obra que inaugura a inserção do cotidiano, como o entendemos na modernidade, na Cultura. Com *Ulisses*, o cotidiano passa a ser objeto de interesse cultural. É interessante observar que essa “inserção” não se deu por meio da história, da filosofia, ou da geografia, mas da literatura que, de certa maneira, dispensa argumentações. A literatura pode mais ser verossímil e livre do que convincente e esclarecedora, o que não pode acontecer com as ciências em geral, cuja liberdade sempre está “atrelada” ao factível, ao lógico e verdadeiro. Na literatura impera a imaginação, o que não ocorre, pelo menos na mesma intensidade, com as ciências.

No entanto, a geografia humana, a geografia cultural e a geofilosofia, se situam no limiar entre a geografia física e a literatura, ou as artes em geral. Permitem a si mesmas a liberdade da poesia, por exemplo, sem, no entanto, se afastarem do rigor acadêmico. Só assim se pode compreender uma nova forma de se perceber o cotidiano e o lugar. Não que eles não existissem ainda. Sim, existiam e sempre estiveram aí, mas a percepção dos mesmos é que mudou e, uma vez modificada a percepção, essa retorna a eles, modificada e modificadora. Seria então essa uma dialética entre o dado e o percebido, entre o mundo factível, tal como nos é mostrado, e o mundo do imaginário?

A questão fundamental nesse momento, no entanto, é sobre a pertinência do estudo do cotidiano pela abordagem cultural, que não seria exatamente aquela pela

qual ele se constitui, pois nem sempre o cotidiano se mostra passível de compreensão, mas do ponto de vista das representações sobre o mesmo. Não se trata de uma “ontologia do cotidiano”, tampouco de um estudo estatístico, que busque reduzir à “simplicidade” numérica, a riqueza do cotidiano, mas de uma geofilosofia do cotidiano e do lugar, no contexto da modernidade. De acordo com Baldino (2013, s/página):

A geofilosofia, como tal, não surgiu de um retrocesso do pensamento, mas da tentativa de um ganho, não de um ponto de vista elevado, mas de um ponto de partida o mais externo possível e alheio aos processos do pensamento homogêneo. Esta, pelo menos, é sua imagem pública, a sua imagem cultural. [...] Assumindo o ponto de vista da vítima e do “marginal”, e não o ponto de vista da comunidade e do Estado, a geofilosofia indica uma outra vítima, ou um paradigma de vítima: o idiota (*ἰδιότης*), os excluídos da sabedoria convencional, mas também o ser que é, em si, o privado, o doméstico, o camponês, as mulheres, os excluídos da comunidade política, e, finalmente, os excluídos da comunidade histórica, isto é, que estão destituídos de passado e futuro³⁴.

Embora pareça grave, e até preconceituosa, a citação acima, ela constitui uma “fina ironia” com as expressões “idiota” e “marginal”, tomadas em suas concepções originais e não pejorativas. A geofilosofia, nesse caso, busca a inclusão daqueles que estão excluídos da realidade histórico-social. Ela propõe estudar, sem prescindir das conquistas das importantes áreas do conhecimento, em especial da geografia cultural, a “insignificância” do cotidiano, para extrair dele um conhecimento autêntico e transparente, que não precise se alterar, se maquiar, para ser reconhecido. Se neste capítulo estudou-se como o lugar e o cotidiano se encontram na modernidade, no próximo investigar-se-á como a modernidade, em uma realidade específica, altera o cotidiano e os lugares.

³⁴ Tradução, a partir do original italiano, feita pelo autor.

Capítulo 3

A Modernidade nos lugares e no cotidiano da região do Triângulo Mineiro

Topogênese, Toponímia e uma abordagem histórico-social brasileira e regional

O homem não vê o universo a partir do universo. O homem vê o universo desde um lugar³⁵.

Milton Santos

³⁵ Índice de desenvolvimento humano municipal brasileiro. – Brasília: PNUD, Ipea, FJP, 2013, p. 13.

3.1 – O Contexto histórico-social brasileiro na modernidade.

No final da primeira metade do século XIX, quando a Europa Central e os Estados Unidos já consolidavam o pleno desenvolvimento da “Era Industrial”, inclusive com a legalização dos sindicatos, o Brasil ainda vivia os dilemas do seu rumo histórico. As questões eram: quem somos nós e que tipo de nação nós estamos construindo? O texto a seguir, de Pereira Barreto, evidencia estas preocupações:

As condições de formação do estado brasileiro afastaram-se completamente das que presidiram na evolução histórica à constituição dos outros estados. Não se tratava aqui de organizar politicamente uma população pré-existente, já formada. (...) Tratava-se, por consequência, da criação de uma população. Ora, para os espíritos menos aguçados é evidente que a formação deste novo estado não podia ser modelada segundo o tipo dos antigos reinos. A história antiga nenhuma solução aproveitável podia nos oferecer, aqui a embriologia social era inteiramente especial; tudo era novo, tudo estava por fazer segundo as indicações terminantes da novidade da situação, das circunstâncias presentes. Mas, se não encontrávamos modelo conveniente na história antiga, tínhamos em compensação o exemplo recente de um país surgido e formado das mesmas emergências, das mesmas circunstâncias, e que, no momento da nossa independência, já atraía sobre si a atenção do mundo civilizado. Os Estados Unidos da América aí estavam para nos guiar com o seu exemplo e a sua experiência e não era difícil extrair da forma republicana para com ele aprendermos os meios de nos obter o elemento para nós capital – população. (BARRETO, P., 2007, p. 47)

O explorador francês Saint-Hilaire, que realizou inúmeras expedições nas principais regiões do Brasil, no período de 1816 a 1822, também deixou, no registro de suas experiências, comentários sobre as condições rudimentares do lento desenvolvimento do Brasil (nesse caso, as dificuldades de locomoção), comparando-as com as nações da Europa, ainda na primeira metade do Século XIX:

Por muito freqüentada que seja essa estrada [Porto da Estrella a Minas], não espere o viajante inglez, francez ou allemão encontrar aqui os recursos que lhe offerecem, em suas pátrias, os mais modestos albergues. Um estabelecimento no gênero das nossas grandes hospedarias não teria aqui, provavelmente o menor êxito; os homens que percorrem este paiz estão habituados à frugalidade e a continuas privações. As provisões, que lhes são indispensáveis, carregam-nas nos seus burros, e si os proprietários das vendas as abastecessem menos mesquinhamente, talvez passassem pelo dissabor de ver uma parte das mercadorias deteriorar-se em suas lojas. (SAINT-HILAIRE, 1937, p. 14).

A situação algumas décadas depois do relato de Saint-Hilaire não era muito diferente ainda. O “atraso” era tamanho que o Positivismo, uma ideologia claramente “burguesa” que já estava sendo combatida no Hemisfério Norte, conquistou, em terras brasileiras, ares revolucionários, conforme Barreto, ferrenho defensor do positivismo no Brasil:

Uma situação qualquer, diz Comte, em um momento qualquer da história, é sempre o resultado de tudo quanto a precedeu. Essa máxima fundamental da filosofia positiva, fonte abundante de toda a sorte de sugestões práticas para as combinações políticas, se aplica a qualquer país, a qualquer agregado, a qualquer fase de uma civilização, independentemente de toda a consideração de raça, de clima, de religião ou de aspecto geral da natureza. Ao mesmo tempo serve ela de guia seguro na aplicação do método científico às investigações sociológicas. (BARRETO, P., 2007, p. 33)

Apesar desta grande distância social em relação aos países mais desenvolvidos, o Brasil se encontrava dentro do mesmo contexto histórico e, de certa forma, também usufruía dos benefícios do progresso e da modernidade. Já eram muitos os brasileiros de famílias abastadas que podiam se dar ao luxo de viver e estudar nos países mais ricos, cursar boas universidades, como é o caso do próprio Pereira Barreto, e depois retornar à Pátria, para lutar pela realização no país daquilo que puderam conhecer lá fora. Desta forma, o país participava de toda a efervescência daquele momento e a enfrentava de forma contraditória. De um lado havia a relutância contra o progresso, pois este representava o fim de muitas

“facilidades” com as quais as elites estavam acostumadas e das quais dependiam, como é o caso mais evidente da escravidão. Por outro lado, estavam os apelos da civilização e todas as suas promessas.

Fazendo uma necessária digressão, cabe aqui lembrarmos de que a segunda metade do Século XIX foi uma das mais importantes da história da humanidade, no que se refere às conquistas sociais e tecnológicas. Não incorreríamos em erro ao enumerarmos as principais conquistas, invenções e descobertas que marcaram o período de 80 anos que separa a inauguração da primeira linha comercial de estrada de ferro para o transporte de passageiros, ligando Liverpool a Manchester, em 1830 e a construção da primeira plataforma petroleira, propriamente dita, batizada de Ferry Lake nº 1, em 1911, no Estado de Lousiana (EUA). Não seria exagero, embora não seja consenso, afirmar que este período foi tão importante, ou mais, do que o mesmo intervalo de tempo que ocorreu um século depois (1930 – 2010), principalmente porque os principais inventos e descobertas deste último período dependeram totalmente das conquistas do primeiro, como a produção da energia elétrica, o motor a combustão e as comunicações por fio.

Entre os principais inventos e descobertas do período de 1830 a 1910, que são fundamentais para compreender os eventos posteriores, podemos enumerar, de acordo com Rival (2009), os mais significativos: o eletroímã (1850), a fotografia (1835-40), o telégrafo eletromagnético comercial (1938), a vulcanização a calor (1839), as propriedade anestésicas do éter (1842), o concreto armado (1848-49), a indústria do aço (1855), a perfuração petroleira (1859), o motor a combustão interna eficaz (1859), o telefone comercial (1877), o fonógrafo (1877), a lâmpada incandescente (1880), a central elétrica (1881), o automóvel (1890), o cinematógrafo (1891), a radiologia (1895), o gravador (1898), a radiofonia (1900 –

aproximadamente), o avião (1903-06), o diodo “utilizável” (1904). Embora as descobertas e inventos passem a assumir importância global, eles são produtos do lugar, surgem em contextos locais e bem definidos, pois dependem de uma conjuntura local, de uma tradição e de um *Know-how*. Raras são as situações em que não se dá dessa maneira.

O transporte ferroviário comercial, por sua vez, teve início nas primeiras décadas do século XIX, com o surgimento da Locomotiva à vapor na Inglaterra, em 1804. Rapidamente esse meio de transporte recebeu grande investimento. Em 1834, os Estados Unidos da América passaram a fabricar suas próprias locomotivas. No Brasil, a primeira ferrovia foi implantada em 1854. E, conforme Lourenço (2007, p. 144): “A revolução ferroviária foi uma das primeiras *técnicas sistêmicas* implantadas em âmbito planetário, isto é, etapa de um processo de crescente racionalização ou instrumentalização do espaço mundial”.

Muitos teóricos analisaram esse período tão singular de nossa história mundial recente, na tentativa de descrever e compreender as razões de tão rápido desenvolvimento em tão curto período de tempo. A mais conhecida das teorias foi a desenvolvida pelo russo Nikolai Kondratieff (Kondratiev) (1892-1938), denominada “Ciclos de Kondratieff”. Embora enfatize os aspectos prioritariamente econômicos, essa teoria busca explicar as oscilações da economia capitalista ao longo do tempo. Partindo de estudos estatísticos, Kondratieff construiu um modelo de “curvas empíricas” (ver figura C) que mostravam tendências seculares. O russo cita como um período de relevante significado o que compreende o intervalo de anos de 1720 e 1920, tendo encontrado nesse período dois ciclos longos e meio. Ao interpretar as curvas e ciclos longos, Kondratieff (1982, p. 154) afirma que elas não surgem de causas aleatórias e “... também somos da opinião de que as ondas longas surgem

de causas que são inerentes à essência da economia capitalista". Independentemente da veracidade, ou validade, das observações estatísticas de Kondratieff, o que importa aqui é que o estudo evidencia a singularidade deste período histórico. Ao se observar a figura C, é possível perceber que os pontos de maior atividade correspondem realmente com os períodos do surgimento de inventos e tecnologias importantes.

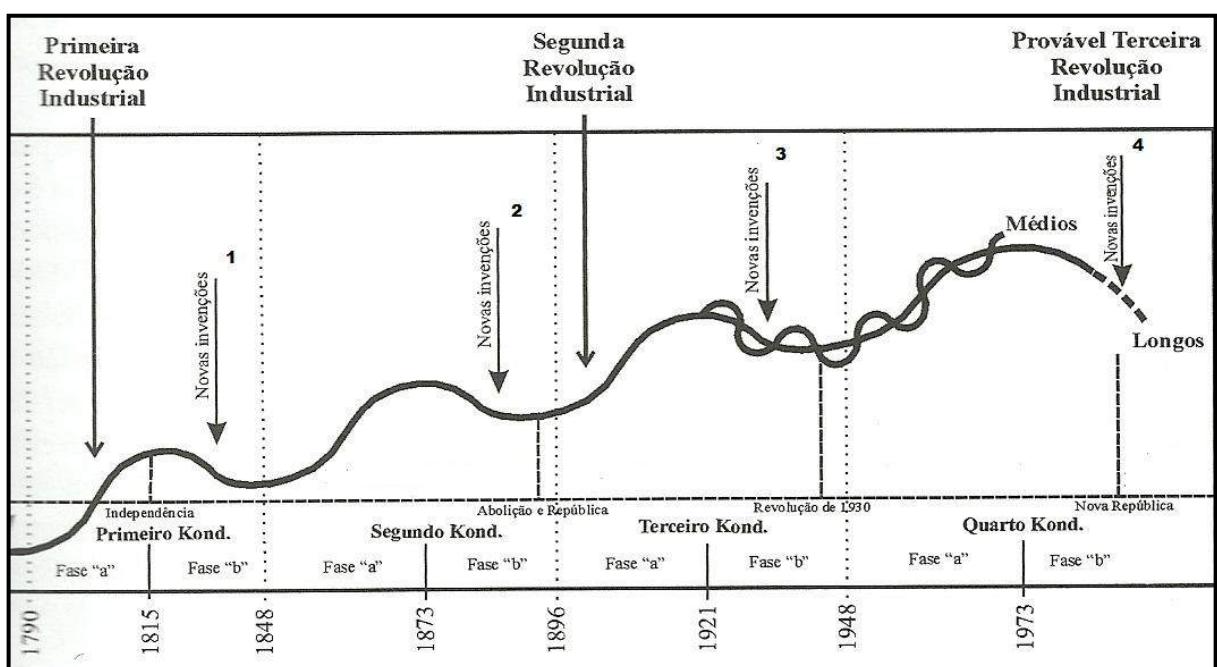


Figura C: Ciclos de Kondratieff aplicados à realidade brasileira, conforme Ignácio Rangel. 1 – navio a vapor; 2 – locomotiva, linha de montagem, motor a combustão; 3 – avião a jato, telecomunicações; 4 – telecomunicações e informática, robotização, biotecnologia. **Fonte:** Organizado por Silveira (2007, p. 189). Adaptado por Fernandes, P. I. B. (2014).

Eric Hobsbawm também dedicou especial atenção à segunda metade do Século XIX. No livro “A Era do Capital”, o historiador afirma:

O drama mais óbvio deste período [1848 – 1870] foi econômico e tecnológico: o ferro derramando-se em milhões de toneladas pelo mundo, estradas de ferro cortando continentes, cabos submarinos atravessando o Atlântico, a construção do Canal de Suez, as grandes cidades como Chicago surgidas do solo virgem do Meio-Oeste americano, os imensos fluxos migratórios. Era o drama do poder europeu e norteamericano, com o mundo a seus pés. Mas aqueles que exploraram este mundo conquistado eram, se

excluirmos o pequeno número de aventureiros e pioneiros, homens sóbrios em roupas sóbrias, espalhando respeitabilidade e um sentimento de superioridade racial juntamente com fábricas de gás, estradas de ferro e empréstimos. [...] Era o drama do *progresso*, a palavra-chave da época: maciço, iluminado, seguro de si mesmo, satisfeito mas, acima de tudo, inevitável. (HOBSBAWN, s/a, p. 20).

Foi nesse período também que se deu um evento sem precedentes na América do Norte e que marcaria o destino dos Estados Unidos: a Guerra Civil Americana, ou Guerra de Secesão, 1861 a 1865. Considerada a primeira guerra moderna, a Guerra de Secesão foi crucial para a consolidação dos Estados Unidos da América. A vitória dos Estados da União (Norte) sobre os Estados Confederados (Sul) marcou o fim da escravidão no país, pelo menos em termos legais, e definiu a integralização territorial dos Estados Unidos da América. Suas razões e consequências ainda hoje são motivos de discussões. No entanto, entre as condições favoráveis da União, que são apresentadas como razões para a vitória, está a afirmação de que o Norte contava com uma rede ferroviária mais organizada e consistente, embora fosse menor em extensão de linhas do que a rede do Sul. Esse fato permitia ao Exército da União um transporte mais rápido das tropas. A Guerra de Secesão foi a primeira guerra em que o transporte ferroviário desempenhou um papel importante. Além disso, pode-se afirmar que o Exército do Sul (Confederado) não lutava “apenas” contra outro Exército, mas contra a própria história e já não era mais prudente fundamentar uma guerra nos objetivos e ideais por ele defendidos, sobretudo a manutenção da escravidão.

Quanto ao contexto intelectual, cultural e filosófico da época, especificamente no que se refere ao Brasil, muitos são os nomes que figuram entre os mais importantes de nossa história, embora a maioria ainda não tenha recebido a importância devida. Nomes como, nas letras e nas artes, Machado de Assis (1839 – 1908), Castro Alves (1847 – 1871), Lima Barreto (1881 – 1922) e Chiquinha

Gonzaga (1847 – 1935); na filosofia, política e ciências, Tobias Barreto (1839 – 1889), Rui Barbosa (1849 – 1923), Luís Pereira Barreto (1840 – 1923), Alberto Santos Dumont (1873 – 1932) e Carlos Chagas (1878 – 1934), representam muito bem o espírito progressista da época, que ainda encontrava forte resistência por uma considerável parcela da sociedade brasileira de então. Pode-se afirmar, com baixo risco de erro, que a maioria deles não teve a sua obra compreendida em vida e, tampouco, após a morte. Para muitos desses, quando o seu pensamento, sua obra e sua arte passaram a ser objetivo de estudo, o seu momento histórico já havia sido superado, restando apenas um olhar piedoso para o passado, por parte daqueles que nem sequer compreendem o seu próprio momento.

Um relato de Tobias Barreto ilustra bem as afirmações acima. Trata-se de um episódio descrito no texto “Educação da Mulher” (1879), no qual Barreto propõe um projeto de lei, na Assembléia de Pernambuco, favorável à instrução feminina. Na sua argumentação, Barreto defende uma mulher, não identificada, que pleiteava o reconhecimento de sua condição prática de médica. Sabe-se apenas que a jovem era filha de Romualdo Alves de Oliveira, conforme registrado no próprio texto. Na verdade, a defesa de Tobias Barreto é dirigida a todo o gênero feminino, ao qual ele próprio, seguindo uma tradição iluminista, designava por “o belo sexo”. O referido texto é a transcrição da Sessão da Assembléia de Pernambuco, no dia 22 de março de 1879. Em determinado momento, ao tomar a palavra, Tobias Barreto (1977, p. 328) se dirige à Assembléia e, após uma apresentação retórica, apresenta a causa:

Eu ouso pois confiar na boa causa que trato de defender, e do culto rendido às excelências do belo sexo, ouso confiar, repito, que poderei também contribuir com algumas verdades, seriamente meditadas e francamente expressas, para arredar desta assembléia a imensa responsabilidade de um pecado imperdoável contra o *santo espírito* do progresso, de um crime de lesa-civilização, de lesaciência, qual seria sem dúvida o de ficar aqui decidido, barbaramente

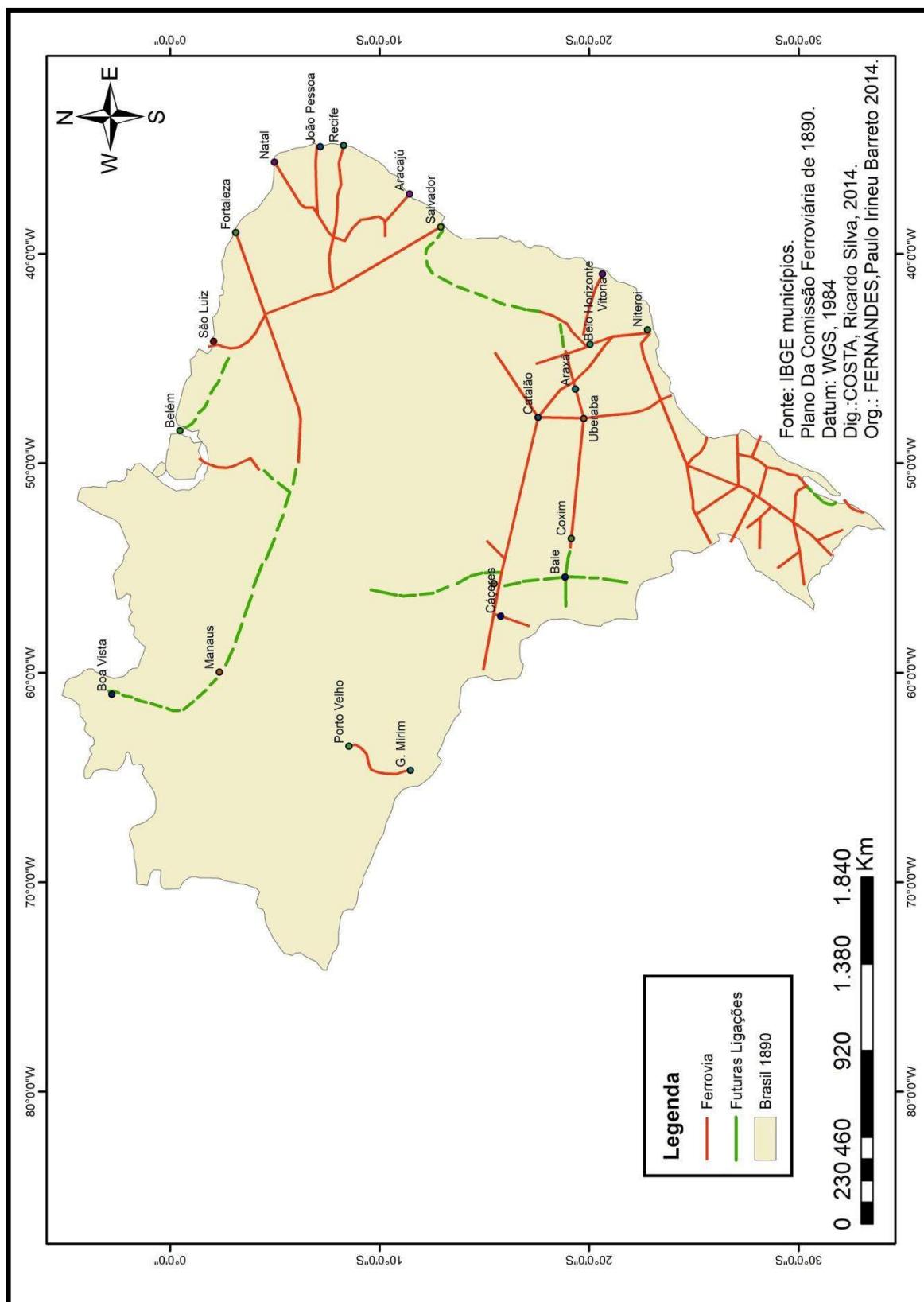
decidido e assentado, que a mulher não tem capacidade para os misteres científicos, para os misteres que demandam uma alta cultura intelectual.

Entre os argumentos, Tobias Barreto cita o fato de que na Europa já haviam sido conferidos vários títulos de medicina a mulheres. “Foi em dezembro de 1867, que na Europa se deu ... (...) em ato solene o grau de doutora em medicina por uma universidade célebre, a universidade de Zurique” (BARRETO, T., 1977, p. 332). A mulher em questão é a russa Nadeschda Suslava, citada por Barreto. O jurista segue a sua defesa, citando um grande número de mulheres médicas na Europa, desde então. Além disso, Barreto recorre também ao passado, citando o nome de muitas mulheres que se dedicaram à filosofia e à ciência, desde a Antiguidade.

Apesar de todos os esforços, Tobias Barreto não obteve êxito, conforme ele próprio esclarece, em texto publicado, originalmente, em 1881:

Este projeto, que teve apenas o *succès d'estime* [sucesso de crítica] de passar em primeira discussão, continha a ideia da criação de um estabelecimento público de cultura literária e profissional para as moças... [...] julgaram-no objeto de deliberação por mera condescendência; e tanto assim foi, que um ano depois, quando eu não era mais deputado, fizeram-no cair em segunda discussão, por ser um projeto... desponderado e até imoral. (BARRETO, T., 1977, p. 320).

Era essa a situação da Ciência e dos Direitos Civis no Brasil de então. Não é difícil perceber que o país ainda não havia “entrado” na modernidade e ainda enfrentava fantasmas conservadores do passado. O mapa 2, a seguir, ilustra uma das primeiras iniciativas de inserção do Brasil na modernidade emergente.



Mapa 02: Plano da Comissão Ferroviária de 1890.

Fonte: IBGE Municípios. **Concepção:** o autor. **Confecção e digitação:** COSTA, Ricardo S. 2014.

No que se refere à implantação do Sistema Ferroviário Brasileiro, o processo foi de discussões e estudos prévios, na segunda metade do Século XIX, que culminaram com o Plano da Comissão de 1890 (mapa 2). Antes dessa data, as iniciativas são todas locais e ainda não se pode falar de uma rede nacional. O plano nacional incluía a regulamentação das ferrovias já existentes no Território brasileiro e um “pacote” de ferrovias, juntamente com a necessária estrutura de funcionamento. O conjunto de concessões do Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890, constitui um marco do Governo Provisório do Marechal Deodoro da Fonseca, cujo ministro da Fazenda era ninguém menos do que o intelectual Rui Barbosa. Um trecho do decreto interessa particularmente a esta pesquisa: “Dec. nº 862 – Data: 16 out 1890 – Objeto: 1º. À Companhia de Estrada de Ferro Mogyana a concessão do prolongamento da mesma estrada, a partir da estação Jaguara até a cidade de Catalão no Estado de Goyaz”. Esse ato decreta a “aventura” ferroviária do Triângulo!

Em suma, esse era o contexto histórico no qual se deu a implantação do transporte ferroviário de passageiros no Brasil e, consequentemente, na região do Triângulo Mineiro. Este tópico, embora seja uma descrição panorâmica, é indispensável para que se possa prosseguir, uma vez que busca situar globalmente, em termos históricos, políticos, filosóficos e geográficos, uma realidade que se estudou de forma local, mas conectada ao mundo.

3.2 – Da região aos lugares: como o trem de ferro definiu o surgimento, os nomes e os traçados das localidades da região do Triângulo Mineiro

Como já citamos na introdução desta tese, lugares podem ser comparados a seres humanos. Ambos nascem, “vivem” e morrem; têm nome e sobrenome; se modificam ao longo do tempo e no espaço; provocam os mais variados sentimentos;

são lembrados e esquecidos; amados e odiados. Em suma, têm história, geografia, filosofia, psicologia e podem ser estudados geofilosoficamente. Neste capítulo, estudar-se-ão aspectos inerentes á chegada da modernidade aos lugares, à sua constituição e a sua relação com o humano e com o cotidiano. No entanto, embora as categorias “lugar”, “espaço” e “tempo” sejam, dentre as categorias estudadas no arcabouço da ciência geográfica, aquelas que fundamentam e norteiam os estudos deste trabalho e a elas foi e será dedicada uma atenção maior, seria difícil prosseguir sem apresentar quatro outras categorias cujo entendimento contribuirá muito para as análises que se seguirão: “região”, “rede”, “paisagem”, “cidade”. Elas não serão, aqui, estudadas exaustivamente, pois isto é feito de forma brilhante por pesquisadores que a cada uma delas se dedicam prioritariamente, mas apenas naquilo em que podem contribuir para este estudo. E, embora elas sejam aqui apresentadas, aparecerão em diferentes momentos do texto, quando o estudo exigir a contribuição de cada uma delas. Não fosse assim, seria desnecessário citá-las.

3.3 – A categoria geográfica “Região”

A categoria “Região” é, dentre aquelas que caracterizam a ciência geográfica, uma das mais importantes. Poucos são os trabalhos no âmbito da geografia que dispensam o seu estudo. Neste trabalho, ela se destaca como a grande concentradora dos lugares estudados, dando-lhes um caráter de unidade, apesar de suas especificidades. É, sobretudo, por esta característica singular, a capacidade de agrupar diferenças, que a região, tanto como conceito, quanto categoria, alcançou um elevado *status* nos estudos geográficos. No entanto, mais do que apresentar uma definição única e universalmente válida para o conceito, o que se busca aqui é discorrer sobre os elementos presentes no escopo e no conhecimento de região que

venham a ser úteis para o desenvolvimento desta pesquisa. Neste caso, concordamos com Gomes (1995, p. 50), quando este autor afirma que...

... cumpre antes de mais nada discernir os sentidos diferentes que podem existir na noção de região nas diversas esferas onde ela é utilizada, no senso comum, como vocábulo de outras disciplinas e, o mais importante, na variedade de acepções que ela possui na geografia. É necessário também paralelamente religar estas significações aos diversos contextos no qual esta noção serve como elemento-chave de um sistema explicativo, contextos políticos, políticos-institucionais, econômicos e culturais.

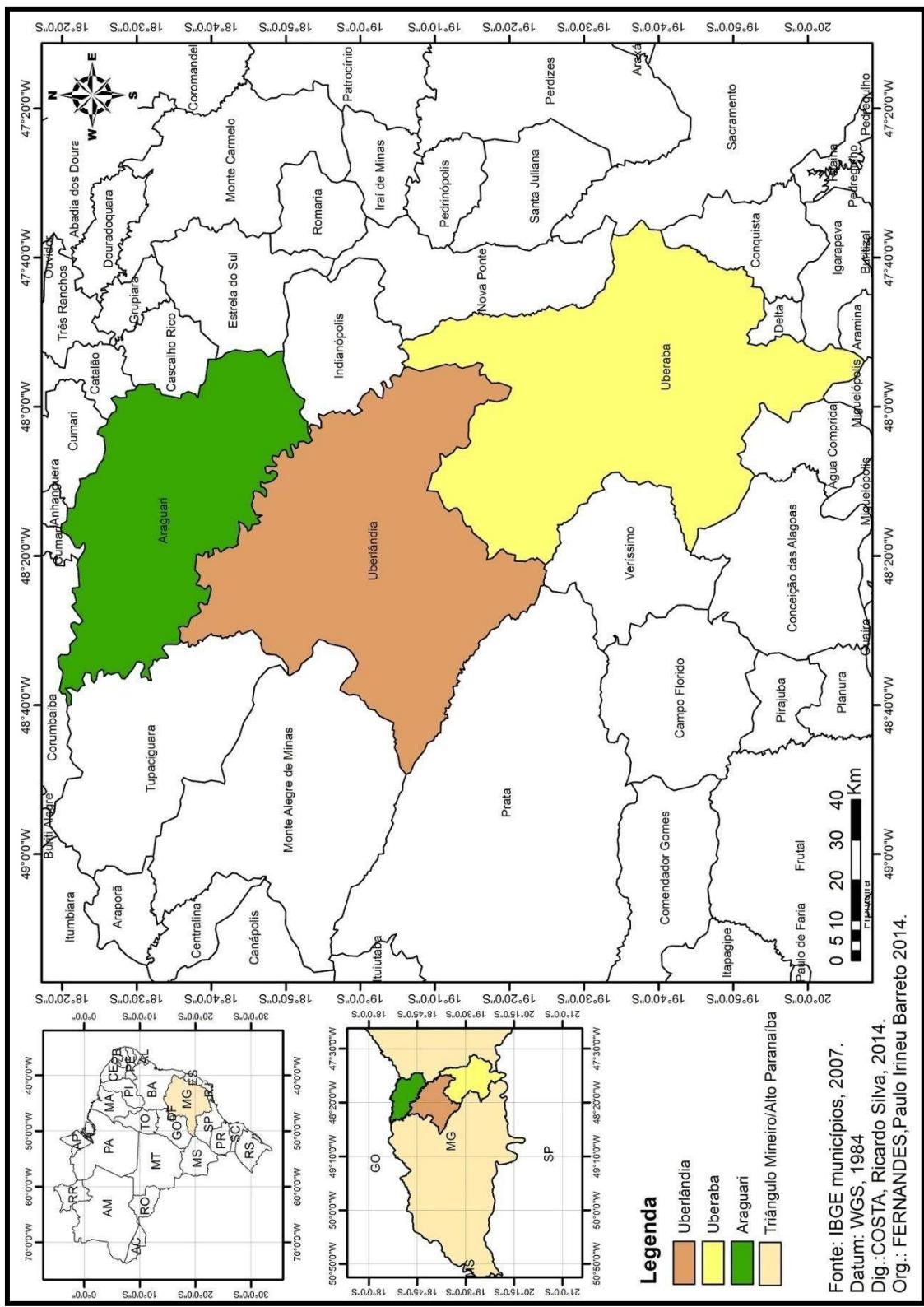
Antes de prosseguirmos, cabe ressaltar que a categoria Região encontra nas ciências geográficas o seu lugar e, mesmo que esteja no vocabulário de outras ciências, o seu uso mais elaborado e complexo se encontra na geografia. Cabe agora encontrarmos qual, ou quais, sentido(s) de região servirá(ão) de fundamento para a pesquisa. De acordo com Gomes (1995), na linguagem cotidiana a noção de região está relacionada a dois princípios fundamentais: localização e extensão. Isto quer dizer que esta noção é empregada, geralmente, como referência a limites habituais, que tanto podem envolver critérios precisos e bem definidos, como representações mais livres e subjetivas. Como o conceito não será o mais fundamental para o desenvolvimento desta tese, nos daremos ao direito de não tratarmos dele de forma exaustiva. Por exemplo, não será o caso aqui discorrermos sobre termos como: Sub-região, microregião, mesorregião, dentre outros, que seriam imprescindíveis, se a região fosse a nossa maior preocupação. Apesar disto, não podemos olvidar que, a rigor, a nossa área de estudo no presente trabalho, a região do Triângulo Mineiro, existe oficialmente para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é classificada, no nível territorial, como uma Mesorregião, recebe, juntamente com o Alto Paranaíba, a classificação de **Unidade Territorial 3105: Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba – MG** e está localizado na “Grande Região Sudeste”, no Estado de Minas Gerais (IBGE, 2014). A região

contém 66 municípios e uma população de 2.185.979 habitantes (IBGE 2012). E, como tudo que se passa no lugar, nas cidades e no campo está inserido em uma determinada região, em um contexto histórico-geográfico, é este o recorte histórico-espacial bem definido que nos interessa: A região do Triângulo Mineiro no século XX, sobre o qual passaremos a discorrer no próximo tópico.

3.3.1 – A Região³⁶ do Triângulo Mineiro e a sua (re)configuração socioespacial

A região do Triângulo Mineiro está localizada a oeste do Estado de Minas Gerais, Brasil, e é uma das mais prósperas da nação, tanto por sua riqueza e beleza naturais, quanto por sua proximidade dos grandes centros. Localizada de forma equidistante da Capital Federal, Brasília; da Capital Estadual, Belo Horizonte e do centro econômico do país, a Grande São Paulo, a região é rota obrigatória para quase todos os que cruzam o Brasil, em via terrestre.

³⁶ Entendemos e respeitamos a classificação do IBGE: Mesorregião. Todavia, para discutirmos a importância do trem de ferro para os lugares que estudamos, usaremos, para o Triângulo Mineiro, a denominação de “Região do Triângulo Mineiro”.



Mapa 03: Em destaque maior, a área estudada. Nos quadros menores: o Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e a sua localização no mapa do Brasil. (2014).

Fonte: IBGE Municípios. **Concepção:** o autor. **Confecção e digitação:** COSTA, Ricardo S. 2014.

A história da povoação e urbanização da região do Triângulo Mineiro inclui capítulos interessantes, de discussões e disputas. De acordo com Lourenço, o Triângulo (Mineiro)...

... nasceu paulista, em 1725, quando então era, para aquela província, apenas uma área de passagem rumo às minas goianas. Tornou-se parte da então recém-criada capitania de Goiás, em 1736, permanecendo como corredor para o tráfego de tropas para São Paulo por quase um século, quando finalmente se integrou a Minas Gerais, 1816. Para historiadores paulistas e goianos, trata-se de uma simples área de passagem, sem importância estrutural em seus objetos de estudo. Para historiadores mineiros, representa área periférica em um período – o século XIX – que, em si, também é periférico em seus interesses, já que a maioria deles tem na Idade de Ouro do século XVIII seu principal foco de investigações. (LOURENÇO, 2005, p. 21).

Para este trabalho, o que interessa, sobretudo, é um “capítulo” específico da história geográfica da região: o transporte de passageiros em trens de ferro, da última década do século XIX, à última década do século XX. Um intervalo, quase exato, de um século de transporte ferroviário de passageiros, 1896 a 1997.

O simples fato de o serviço de transporte de passageiros em trens de ferro ter durado um Século, já o torna um tema interessante para estudos, dada a própria simbologia do século. No entanto, este período vale para quase todas as regiões do Brasil em que existiu este tipo de transporte, salvo para algumas poucas regiões e localidades em que ele continua sendo oferecido, principalmente com fins turísticos e, cada vez menos, como alternativa de transporte. É verdade que devemos admitir que este setor voltou a fazer parte das prioridades da administração pública do país.

No que se refere à região do Triângulo Mineiro, se fizermos uma comparação entre os aspectos urbanos (traçados das ruas, disposição dos loteamentos, principais vias, dentre outros) de suas localidades no final do Século XIX e os traçados do final do século XX, veremos o quanto a chegada e permanência do trem

contribuiu para o “desenho” das paisagens, tanto urbana, quanto do campo. É certo que a chegada do trem de ferro trouxe preocupações para as mais diversas áreas. Um exemplo encontra-se na citação abaixo, constante na Ata da reunião da Câmara de Vereadores da cidade de Uberaba, de 13 de outubro de 1887:

... leu-se um requerimento do vice-presidente no qual solicita que a Câmara requisite do Chefe de Polícia, mais algumas praças do corpo policial, para guarnição da cadeia e policiamento da cidade, visto que, o pequeno número que existe nesta cidade não é suficiente para todos os serviços, principalmente agora que com a aproximação da estrada de ferro, em que se torna grande a imigração para esta cidade, que, com algumas exceções, traz pessoas que poderão por, em qualquer momento, alteração na ordem pública. (Arq. Público de Uberaba, Livro: 03, página(s): 11v e 12)

Mudanças tão significativas trazem consigo tanto novas possibilidades de existência, quanto também novos problemas, com os quais, nem sempre, a população está apta a lidar. No caso do Triângulo Mineiro, o que se verificou foi que, por se tratar de uma região ainda pouco habitada e, na qual, quase tudo ainda estava por ser feito, a chegada do trem trouxe mais benefícios do que contratempos.

Na ocasião da chegada do trem à região, ela nem sequer ainda respondia pelo nome de “Triângulo Mineiro”, mas sim pela denominação nada simpática de “Sertão da Farinha Podre”, que ainda hoje ocupa o imaginário das populações da região. Existem controvérsias quanto a origem e à abrangência regional (ou limites territoriais) circunscritos e aplicáveis a essa denominação, conforme Andrade:

Assim, cada vez mais a oeste, os geralistas chegaram ao córrego da Farinha Podre, entre Sacramento e Uberaba. Como reza a lenda, este nome originou-se porque alguns entrantes, a fim de garantir o sustento da volta, enterraram ali alguns embornais com farinha. Só que quando voltaram encontraram tudo podre. Nem todos os Historiadores aceitam essa versão. Borges Sampaio, por exemplo, relata que “o velho Capitão Manuel Rodrigues da Cunha Matos, o Vigário Antônio José da Silva, o ajudante Pedro Gonçalves da Silva, o Cônego Hermógenes Brunswik e outros homens antigos que conheci e ouvi a respeito, não destoavam desta versão, que por mim aceito, como melhor, mesmo porque outra não encontrei”. O eminente Gabriel Toti diz que “para nós não há nada disso, o que deve ter sido, é que, entre os Bandeirantes havia algum português da Vila da Farinha Podre, em Portugal, e em homenagem à sua terra

nativa, batizou o lugar com este nome, tal a semelhança entre as paisagens". (ANDRADE, 2013, p. 99)

O fato é que, com o passar do tempo, a expressão “Farinha Podre” foi abandonada, mas, ainda assim, permanece como um elemento simbólico de representação da região e dos seus lugares. Quase todas as pessoas contatadas nesta pesquisa, sobretudo as que vivem há mais tempo, ou nasceram na região, sentem-se habitantes do antigo “Sertão da Farinha Podre”.

A chegada do trem de ferro tanto trouxe novas perspectivas, quanto auxiliou para que se elevasse a “auto-estima” dos habitantes dos lugares “triangulinos”, colocando a região, definitivamente, no mapa do país.

Coube também às linhas e estações da Companhia Mogiana darem uma nova forma à região, mudando paisagens, construindo novos lugares e habitações. Enfim, era o elemento que faltava para a constituição regional que havia sido “conquistada” pelos pioneiros e fugitivos da justiça que aqui chegaram.

De qualquer forma, a chegada do trem de ferro à região seria inevitável, pois trata-se de um espaço “estratégico”, no contexto territorial brasileiro. Quase todos aqueles que se deslocavam atravessando o país, e que até hoje se deslocam por terra, acabam passando nas proximidades do Triângulo Mineiro. No entanto, a maneira como se deu a reocupação da região e dos seus lugares, evidencia o espírito pioneiro e empreendedor daqueles que, primeiro, vieram povoar a região, o que está registrado em vários relatos do que escreveram sobre a história e geografia do Triângulo Mineiro. Um desses relatos atesta a viagem do Major Antônio da Costa ao Rio de Janeiro, em 1816, para reivindicar que os Julgados de Araxá e de Desemboque (os primeiros Julgados do “Sertão da Farinha Podre”) passassem a pertencer à Capitania de Minas Gerais e não mais da Capitania de Goyás. A

citação a seguir é um trecho do Alvará expedido pelo Rei.

Eu, El Rei, faço saber que, representando-me os povos da Campanha do Araxá, que comprehende os dous julgados de São Domingos do Araxá e Desemboque, hei por bem separar e desannexar de Goyaz os dous Julgados de Araxá e Desemboque, com todo o território que lhes pertence; deste alvará em diante fiquem pertencendo à Capitania de Minas Geraes e à Comarca de Paracatu, fazendo parte dos limites desta. Dado no Rio de Janeiro a 4 de abril de 1816. (ROSA, 2013, P. 194)

O pioneirismo e a determinação em constituir uma região “autônoma” foram verificados ao longo da história dos lugares e dos habitantes da mesorregião. Sobre isso, ainda se escreverá neste trabalho, tendo em vista que os principais elementos serão tratados separadamente, para cada localidade de referência para este estudo: Uberaba, Uberabinha (depois Uberlândia) e Araguari, bem como para as localidades menores, núcleo urbanos e vilas que compõem esses municípios e que participaram e contribuíram para a geofilosofia local.

Da mesma forma, a consideração do conceito região possibilitou uma compreensão de como na modernidade proposta pelo trem de ferro, os lugares e as pessoas se articularam e, neste processo, foram clivados pelos interesses de grupos dominantes, como se evidenciará no decorrer do trabalho.

3.4 – Da região à rede ferroviária do Triângulo Mineiro

A categoria “Rede” apresenta-se, neste trabalho, como a configuração final, mas em constante transformação, do traçado das linhas férreas que à região do Triângulo Mineiro chegaram, constituindo a Rede Ferroviária local, como parte integrante do sistema ferroviário nacional. É uma rede que se regionaliza, mas, no lugar, tem que lidar com as especificidades locais. E, apesar de o conceito de Rede ter sido bastante modificado e ampliado nas duas últimas décadas, principalmente

devido ao advento da Internet e da expansão das comunicações, o que nos interessa, neste trabalho, é o sentido original e material do termo, bem como do contexto em que ela se instala.

No seu aspecto mais universal, “Rede”, por definição, é ligação, comunicação (física ou virtual) entre elementos comuns. Várias são as analogias e figuras que surgiram ao longo do tempo para expressar a estrutura e a composição das redes. Muitos as comparam com as “teias das aranhas” ou com as ramificações vegetais que “transmitem” a seiva, dentre outras. A citação a seguir, retirada da literatura, expõe o “espírito” das redes, ao comparar uma rede específica ao fluxo sanguíneo:

A Rede Ferroviária Taggart Transcontinental era uma trama de linhas vermelhas, que cortava o corpo empalidecido do país, de Nova York a São Francisco, e parecia uma rede de vasos sanguíneos. Como se o sangue, uma vez, muito tempo atrás, tivesse atingido a artéria principal e, sob a pressão de sua própria intensidade e abundância, tivesse se ramificado ao acaso, preenchendo, por fim, todo o país. Uma tira vermelha se retorcia desde Cheyenne, Wyoming, até El Paso, Texas – a Linha Rio Norte da Taggart Transcontinental. Novas rotas haviam sido adicionadas recentemente, e o grande veio vermelho se estendera ao sul para além de El Paso. (RAND, 2012, s/p)

A categoria “Rede”, no aspecto conceitual das Ciências Humanas, tem sido pensada primordialmente, conforme Dias (2005, p. 12), como forma particular de organização social, urbana, transacional e, principalmente, técnica. É também de Dias a afirmação de que “... conhecer a história do conceito [rede] é lançar luz sobre as principais representações que hoje vêm sendo associadas à rede pelas Ciências Humanas, particularmente pela Geografia” (DIAS, 2005, p. 13).

No que refere à origem do conceito, o termo deriva do latim *retis*, com o qual se buscava referir ao conjunto de linhas e fios entrelaçados que configuravam um “corpo” unitário, podendo ser este uma simples rede de pesca, um trabalho de tecelagem manual ou ainda, em um nível mais complexo, uma “rede” de caminhos e vias. No seu sentido moderno, o termo, ou categoria, está intimamente ligado aos

processos que deram origem ao sistema industrial, que é, fundamentalmente, um sistema de redes, não necessariamente materiais ou físicas, mas também de relacionamentos. Quem produz em larga escala precisa estabelecer conexões espaciais, tanto com fornecedores de matéria prima, quanto com potenciais consumidores. Essas conexões também constituem uma rede de interesses e relacionamentos. Essa noção do termo é a que mais interessa para a pesquisa realizada neste trabalho, uma vez que está na origem, na razão de ser, da existência do transporte em trens de ferro, tanto de cargas e mercadorias, quanto de pessoas.

3.4.1 – A configuração da Rede Ferroviária na região do Triângulo Mineiro.

A rigor, não é possível afirmar a existência de uma Rede Ferroviária Nacional no Brasil, no sentido forte do termo, pois o que houve, e ainda há, foi uma série de iniciativas isoladas que aos poucos foram surgindo e se unindo, na medida das necessidades locais. Uma rede nacional exigiria todo um cuidado voltado para o setor, desde os seus primórdios, que configurasse que o sistema ferroviário brasileiro constituía um fim em si mesmo, atendendo a inúmeras finalidades, é claro, mas tendo a sua existência não totalmente dependente delas. Mas não foi o que ocorreu, em nenhum momento. A implantação das linhas férreas no país, e a consequente oferta do serviço ferroviário no Brasil, seja para o transporte de carga ou de passageiros, sempre ficou à mercê das contingências, desde a sua origem. No caso da expansão da rede para o interior do país e, no caso específico, da linha tronco da Companhia Mogiana rumo à região do Triângulo Mineiro, essa contingência tinha um nome: a necessidade de se transportar o café, dentre outros

bens e produtos. Sendo assim, tão logo as contingências fossem supridas, ou perdessem a sua razão de ser, na mesma medida, perder-se-ia o interesse pelo transporte ferroviário naquele contexto. Por isso, tornou-se possível afirmar que ...

a impressão de uma rede (ou malha) ferroviária no Sudeste é bastante ilusória. Formados para o transporte de um produto único – o café –, de alto valor por peso unitário, e portanto capacitado a pagar fretes elevados, esses *leques* [ligação ferroviária entre plantação e porto] não foram criados (nem adaptados, mais tarde) para a redução de custos que permitiria, eventualmente, incentivar outras atividades econômicas através de fretes menores. (CAVALCANTE, s/data, s/página)

Na região do Triângulo Mineiro, embora não se possa afirmar a existência de uma rede ferroviária, no sentido forte do termo, o que, de certa forma, se aplica a toda a realidade brasileira, não se pode, também, negar a existência de um serviço que exerceu, e ainda exerce, grande influência na região. No caso do transporte de passageiros, o serviço foi oferecido durante o período de um século, mas hoje, desde o final da década de 1990, encontra-se desativado. Portanto, se não houve uma rede poderosamente articulada, não se pode também afirmar a sua completa inexistência, o que permite caracterizar a constituição das linhas férreas como uma rede, para fins de estudo.

No estudo feito foram investigados, originalmente, aspectos, percursos, estações e linhas férreas das redes de três Companhias, dentre as que atuaram na região, a saber: A Companhia Mogiana, mais especificamente, o percurso que vai da divisa dos Estados de São Paulo e Minas Gerais, até o município de Araguari; a Companhia Goiás, da qual o estudo focou apenas a sua abrangência no município de Araguari, tendo sido essa cidade a sede da Companhia, do final da década de 1920 até 1954; a Estrada de Ferro Oeste de Minas (depois Rede Mineira de Viação), no que se refere à sua atuação no município de Uberaba.

Como se vê, das três cidades escolhidas como base para a pesquisa, apenas Uberlândia contou com a atuação de uma só companhia, a Mogiana, enquanto que em Uberaba atuaram tanto a Mogiana, quanto a Rede Mineira de Viação e em Araguari atuaram a Mogiana e a Goiás. A intenção também é apresentar o funcionamento dinâmico, intrincado e, muitas vezes, confuso, em que se deu a distribuição das linhas, estações, pátios, o uso de vias públicas, dentre outros, entre as diferentes companhias que aqui atuaram, considerando que este processo foi sendo construído em movimento e até mesmo aqueles que o vivenciaram de perto, não têm uma noção muito clara de como se efetuou a sua organização.

Esse quadro é mais agravado ainda em virtude de que a maioria das pesquisas e obras a respeito do tema, por uma questão de praticidade e objetividade, se concentram em apenas uma das companhias, como é o caso da excelente obra publicada pelo Arquivo Público de Araguari, o livro *A Ferrovia em Araguari*, que reserva muito mais espaço à Companhia Goiás, do que à Companhia Mogiana, o que é de se esperar, uma vez que a Goiás teve uma participação muito mais importante no município do que a Mogiana, afirmação essa comprovada também pelo fato de o complexo da Goiás, em Araguari, ter sido preservado até os dias atuais, enquanto o parque de operações da Mogiana foi demolido.

Há também obras de âmbito nacional que buscaram traçar um panorama mais completo do sistema ferroviário brasileiro, por serem muito abrangentes, essas obras também pecam ao omitir informações importantes, como é o caso do *As Ferrovias do Brasil* (Gerodetti e Cornejo, 2005). Um trabalho de elevada qualidade iconográfica sobre as companhias, ferrovias e trens brasileiros. No entanto, ao abordar a Companhia Mogiana, nas oito páginas que dedica a essa companhia, o livro nem sequer cita as estações centrais de Uberlândia e de Araguari, e as demais

estações no percurso entre essas duas cidades, limitando-se a se referir à estação de Uberaba, nessa região. O leitor mais desavisado, que tiver acesso apenas a esse livro, não saberá que a Mogiana atuou além de Uberaba, no Triângulo Mineiro, embora o livro cite que a Companhia tenha também propiciado a existência de um trem de passageiros até Brasília, o Trem Bandeirante.

Ao final da década de 1950, essas companhias passaram por grandes transformações do ponto de vista administrativo, tendo a sua Razão Social modificada. Primeiro, com a federalização de grande parte do sistema ferroviário nacional, com a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Nacional Sociedade Anônima), que incorporou, não sem conflitos, a maioria das Redes e Companhias nacionais, com exceção das Empresas paulistas que, em 1971, passaram a integrar a estatal FEPASA (Ferrovia Paulista S. A.). Na segunda metade dos anos 1990, outras mudanças aconteceriam e também essas duas redes deixariam de existir como tal, dando lugar a uma administração não mais estatal. Esses aspectos, no entanto, estão fora do escopo deste trabalho.

De volta à configuração da Rede Ferroviária que passou a existir no Triângulo Mineiro, formada por diferentes companhias que atuaram na região, é importante frisar que as três companhias atuavam de forma independente, mas com inteira colaboração. Um detalhe digno de nota, importante para a época, e impensável para os dias atuais, é que, nas cidades em que havia a atuação de mais de uma companhia, como Uberaba e Araguari, por exemplo, cada companhia erguia o seu próprio parque de atuação, que incluía a estação, as dependências, como depósito, pátio, área de manobras, estacionamento e atendimento ao público. Guardadas as proporções, era como se hoje, com a supremacia do transporte rodoviário, cada uma

das empresas atuantes tivesse que instalar o seu próprio parque. O sistema econômico atual tremeria só de pensar nessa possibilidade.

As três companhias (Mogiana, Goiás e Rede Mineira de Viação) atuando em conjunto permitiam um amplo leque de deslocamentos pela região, como evidenciam as memórias a seguir:

O trem da Mogiana chamava-se Rápido, ele [vindo de São Paulo] chegava aqui [Araguari] por volta de 17h30, 18h. Na Goiás não tinha trem nessa hora, então os passageiros tinham que pernoitar nos hotéis e pensões que “tinha” aqui. Nosso sistema [urbano] de veículos naquele tempo [por volta das décadas de 1940 e 50], ainda tinha poucos carros na cidade, os veículos ainda eram tocados a tração animal, eram as charretes, que pegavam os passageiros da Mogiana e levavam para a Goiás, ou vice-versa, o charreteiro pegava e levava para os hotéis, pensões, ou então se o ponto final do viajante era aqui, ele ia de charrete para casa. Isso era a questão dos passageiros, porque só 6h25m que tinha trem para o lado de Goiás. (Diálogo com 16-Ari).

E eu me lembro que a para São Paulo era a Mogiana, mas quando a gente ia para Belo Horizonte, era a Rede Mineira de Viação (RMV), que popularmente era conhecida como “Ruim Mais Vai”. Na Rede Mineira de Viação, não sei porque, as locomotivas soltavam muitas fagulhas, então, mas aqui também tinha. A gente ia viajar, tinha que colocar um sobretudo para proteger, porque as fagulhas às vezes caíam, caiam cinzas e queimavam a roupa, por isso, tinha aquele casaco para proteger a roupa e a gente tinha que ter cuidado também para não queimar o rosto ou o cabelo, né (risos). (Diálogo com 08-Udi).

Além disso, finalizando essa exposição sobre a rede ferroviária local, os seus benefícios não serviram apenas às cidades diretamente servidas por linhas férreas, uma vez que as cidades vizinhas também passaram a contar com essa possibilidade, providenciando, mesmo que por intermédio de outros tipos de transporte, a sua ligação com a malha ferroviária e sendo, ao mesmo tempo, servidas com os produtos que chegavam pelo trem de ferro. Este fato evidencia, desde cedo, que o processo histórico de constituição da região também produziu um espaço de importância fundamental para a logística, que passou a caracterizar a região, principalmente o município de Uberlândia, como ilustra a citação a seguir:

Esta vocação [logística] vem com a Mogiana... Por que? Porque naquele tempo, quando a Mogiana chegou aqui e quando abriu-se a estrada Fernando Vilela [1912], e a ponte [para Goiás] em 1909, este espaço de tempo não é muito longo. Nesse período, o transporte ficou inviável para o carro de boi e como Uberlândia passou a ser este ponto central, a mercadoria chegava aqui, antes de ir para Goiás, e surgiu a figura do atacadista consignatário, o que era isso? Era o que recebia a mercadoria para Tupaciguara, Itumbiara, Morrinhos [cidades que não eram atendidas diretamente pelo trem de ferro], que ficava guardava para ele aqui, até quando ele pudesse mandar o carro de boi dele para buscar. Então, esses "caras" (consignatários) também tinham o transporte deles [os pequenos caminhões], e passaram a entregar as mercadorias nas cidades vizinhas. (Diálogo com 04-Udi)

Que cenário interessante: uma região com cerca de 60 municípios, dos quais alguns "agora" [primeiras décadas do século XX] estão ligados com os grandes centros, por intermédio do trem de ferro, trazendo mercadorias numa quantidade e variedade jamais vistas. Nesse caso, as linhas férreas serviram como um grande duto para a chegada de mercadorias, sendo o papel dos consignatários fazer essa mercadoria chegar rapidamente às demais localidades, gerando uma nova e rentável atividade [logística] que viria a ser uma das "marcas registradas" da região.



Foto 13: (esquerda) Caminhoneiros reunidos em protesto. Uberlândia, década de 1930. **Crédito:** autor desconhecido. **Fonte:** Acervo do Arquivo Público de Uberlândia.

Foto 14: (direita) Caminhões - Av. João Pessoa, próximo à Estação. Uberlândia, década de 1930. **Crédito:** autor desconhecido. **Fonte:** Acervo do Arquivo Público de Uberlândia.

Um tema muito propício para quem investiga as origens da importância logística da região, sobretudo da cidade de Uberlândia, com os seus primeiros

caminhoneiros [fotos 13 e 14]. Se o estamos abordando aqui, é porque todos esses elementos contribuem para a compreensão do sistema ferroviário local em sua origem, entendido como uma rede cuja abrangência final extrapola os limites das linhas de ferro.

Considerando que a Companhia Mogiana foi a única das três companhias a atuar em cada um dos três municípios estudados prioritariamente (Uberaba, Araguari e Uberlândia), a ela será dedicada uma atenção especial.

3.5 - “Cidade”: conceito e categoria “chave” na Modernidade

Nos dicionários encontramos a afirmação de que a cidade é “a povoação de primeira categoria de um país”. Os Gregos antigos, a quem devemos os elementos básicos da administração pública, por sua vez, atribuíam ao termo “polis” (cidade) a excelência do convívio social e não pensavam em termos de “nação”, ou “país”. A cidade era aglomeração física, social, política e moral de uma comunidade, não havendo nenhuma outra acima dela. Mesmo considerando o caráter exclusivo das cidades-estado gregas, nas quais nem todos eram considerados cidadãos (estavam excluídos da cidadania as mulheres, crianças, escravos, etc..), foi dos gregos que nós herdamos a dimensão orgânica da cidade: lugar de direitos e deveres, de expressão, de conflitos e reconciliação, de justiça, de encontros e desencontros!

Sob o olhar da geografia e tomando como referência a definição de Cavalcanti (2008, p. 149), a cidade é

uma expressão da complexidade e da diversidade da experiência humana. As cidades, em suas configurações, são arranjos produzidos para que seus habitantes – diferentes grupos, diferentes culturas, diferentes condições sociais – possam praticar a vida em comum, compartilhando, nesses arranjos, desejos, necessidades, problemas cotidianos. Elas se formam na e pela diversidade dos grupos que nelas vivem. Elas são o espaço da vida coletiva, pública. São, em si mesmas, um espaço público.

E, como espaço público, podemos afirmar que existem, a rigor, dois tipos de cidade: as que são planejadas e as que não são. No entanto, aquelas que são planejadas só o são em certa medida, pois tão logo os anos passam, torna-se impossível ao povo e aos administradores o controle de seu crescimento, como é o caso, no Brasil, de Belo Horizonte, Goiânia e a nossa Capital Federal, Brasília, projetada inicialmente para quinhentos mil habitantes e hoje com mais de dois milhões. As cidades que não foram inicialmente projetadas, por sua vez, podem também se modificar, passando a ser foco de uma administração mais “controlada”, o que é mais raro. Os melhores exemplos desses casos estão na antiguidade, quando pequenas aglomerações espontâneas deram origem a cidades que se tornaram verdadeiras fortalezas ou impérios, como Alexandria (construída em local em que já havia uma comunidade de pescadores) e Roma.

Brasília, em virtude de sua “juventude” pode, por exemplo, ser entendida como uma cidade moderna modelo. Como uma cidade planejada, antes de existir de fato, foi concebida na cabeça de um pequeno grupo de pessoas. Couto (2001, p. 5), no livro *Brasília Kubitschek de Oliveira*, relata um episódio que expressa bem o “espírito” de Brasília:

Rio de Janeiro, Leblon, anos 60. A carioquinha de apenas cinco anos, fixada em Brasília e em JK, amigo do pai, provoca a babá:
— Quem fez o céu?
— Foi Deus.
— E o mar?
— Foi Deus.
— E eu?
— Também foi Deus. Foi Ele quem fez tudo, menina.
— É. Mas quem fez Brasília foi o Juscelino.

Brasília é, portanto, uma cidade na qual a essência antecede a existência! Ao andarmos por Brasília, sobretudo em sua parte central, estamos andando em

“lugares” que estiveram primeiramente, na sua concepção, na cabeça de alguém. Pode parecer exagero, mas talvez isso explique a atmosfera tão etérea de Brasília. Outro aspecto que chama a atenção em nossa capital é a sua horizontalidade. Nas cidades antigas e, sobretudo, nas medievais, os prédios da administração pública e as igrejas eram construídos nos locais mais altos, para que não houvesse dúvidas quanto ao poder: “aqui está quem realmente manda!”. Em Brasília é diferente. Todos os prédios estão no mesmo plano, o que dá um caráter muito mais humano e democrático à cidade. A partir da Catedral se vê, na mesma altura, tanto o Congresso, quanto as quadras residenciais. É uma pena que tão elevado princípio não tenha, até os dias atuais, se concretizado de fato, tendo em vista todas as acusações, nos diversos meios de comunicação de que dispomos, de abusos de poder que podem estar ali sendo cometidos todos os dias. Esses atos, no entanto, depõem contra aqueles que os praticam e não contra o princípio, que continua inalterado. Tal tema, no entanto, merece um estudo específico, que transcende os objetivos desta pesquisa.

Infelizmente, poucas são as cidades que podem ser denominadas modernas, nessa acepção da palavra. As cidades, em geral, são concentrações de múltiplas temporalidades, nas quais o novo convive em harmonia e conflito com o antigo. De certa forma, a cidade opõe as pessoas. Ao andar pelas ruas tradicionais da maioria das cidades brasileiras, o habitante se vê sempre em apuros, do ponto de vista das personalidades e representações com as quais ele se defronta, a cada instante. Uma rua evoca o nome de um antigo General, morto há mais de um século, é a rua, ou avenida, *Duque de Caxias* [poucas são as cidades brasileiras que não têm a sua, o que não acontece em Brasília]; outra rua o “transporta” para outro lado do mundo e outro momento histórico, é a rua *João XXIII*; uma escola homenageia

um importante pedagogo ou pedagoga, é o Colégio *Paulo Freire*, ou poderia ser Colégio *Madre Tereza*. Algumas dessas homenagens são importantes, como reconhecimento de pessoas que deixaram uma contribuição positiva para a história. No entanto, seria melhor que, como homenagem, nos esforçássemos mais para colocar em prática os ideais e ensinamentos deixados por essas pessoas, do que para ficar a nomear ruas, escolas e monumentos. Além do mais, raras são as homenagens a pessoas simples³⁷, que, embora não tenham tido uma biografia célebre, de alguma forma, são também sujeitos da história.

As características fundamentais das cidades e localidades abordadas nesse trabalho são apresentadas em momentos específicos. No caso da mesorregião do Triângulo Mineiro, as suas principais cidades vivenciaram uma época de grande desenvolvimento e expansão, desde o final do Século XIX, com a chegada do trem de ferro. Esse desenvolvimento concentrou-se em alguns pólos – municípios, cidades, localidades – com maior intensidade. A rapidez com que esse processo se deu fez com que, na impossibilidade de um crescimento total e linear, se dessem coexistências de diferentes temporalidades que, de fato, são existências ímpares e processuais e, muitas vezes desiguais, caracterizadas, sobretudo, pelo compartilhamento de múltiplas tecnologias, meios de transporte e até mesmo de diferentes mentalidades, que carregam consigo elementos da imprevisibilidade das humanidades. Fato esse que demonstra que o progresso não é linear e, geralmente, o desenvolvimento acelerado de uma cidade, ou município, influí diretamente em uma desaceleração do crescimento de uma localidade vizinha, o que, por sua vez, também exerce influência nas representações a respeito da vida cotidiana em cada uma dessas realidades locais.

³⁷ No Capítulo 6 desta pesquisa teremos a ocasião de apresentar um desses raros casos.

A respeito desse compartilhamento de temporalidades ímpares e desiguais, Rosselvelt Santos (2008, p. 141) chama a atenção para as “... desigualdades das temporalidades das relações sociais de produção” e, citando uma reflexão de Martins, lembra que

O tempo de reprodução do capital é o tempo da contradição; não só contradição de interesses opostos, como os das classes sociais, mas temporalidades desencontradas e, portanto, realidades sociais que se desenvolvem em ritmos diferentes, ainda que a partir das mesmas condições básicas. (MARTINS *apud* SANTOS, R. 2008, p. 141).

Optamos pelo estudo mais abrangente dos três municípios atendidos, a princípio, pela Cia. Mogiana: Uberaba, Uberlândia e Araguari e seus distritos e localidades. A intenção foi buscar a compreensão de como as transformações operadas nos lugares e nas paisagens foram interpretadas e modificadas ao longo do período em que o serviço foi oferecido. Quais são as diferentes representações a respeito do trem de ferro de passageiros na região? Sobretudo, partindo da constatação de que as representações – vivências, memórias – dos indivíduos locais que vivenciaram essa experiência e são protagonistas desta tese, se encontram, quase que totalmente, “adormecidas” na memória de cada um deles, tendo tido poucas oportunidades de virem à tona, como evidencia a concepção das pessoas sobre o papel da sociedade, e principalmente o Estado, em preservar a memória de um espaço redefinido pelas redes do trem de ferro, conforme evidencia a fala a seguir, de um dos contatados nesta pesquisa: “*Não, não existe nenhuma preocupação. É a primeira vez que eu falo com alguém. Eu nunca tinha comentado nada com alguém, a respeito da ferrovia*”. (10-Udi).

As palavras de 10-Udi revelam um aspecto perverso da modernidade: o seu caráter imediatista, ainda que apresentado sob um discurso abrangente e inovador. Nesse caso, revelam o tratamento dado às pessoas que lidaram diretamente com

um dos serviços responsáveis pelo desenvolvimento da região. Na modernidade, a cidade é o lugar do desenvolvimento e mesmo o desenvolvimento que se dá fora do espaço urbano, tem na cidade o seu reconhecimento, tanto em âmbito público, quanto privado. Na cidade estão os bancos, as sedes da imprensa, a representação política – Assembléia –, dentre outros. Mas a cidade também é o lugar do esquecimento, para aqueles cuja história de vida já não está mais contemplada nos projetos do desenvolvimento. Os bairros, ruas e casas transformam-se em túmulos de representações vivas. Isto porque a modernidade não consegue atender a todas as carências, muitas das quais produzidas por ela mesma, como evidencia SANTOS, R. (2008, p. 230): “essa conquista tecnológica produz riquezas econômicas e produz, sem cessar, novas necessidades. Processo que origina um homem parcialmente saciado e parcialmente necessitado”.

Assim, a cidade tanto é sede de fenômenos e fatos, quanto de representações que repousam silenciosamente nas pessoas que vivem o seu cotidiano, nem sempre contempladas. Esse predomínio da técnica sobre os anseios humanos revela uma face perversa da modernidade, que será tema do tópico 3.7, ainda neste capítulo. Antes, no entanto, veremos como a modernidade, ao se instalar na região, exigiu uma adequação de sua toponímia.

3.6 – Modernidade e toponímia na região do Triângulo Mineiro

Os nomes dos seres, objetos e lugares também podem ser entendidos como uma expressão da mentalidade e da cultura do seu tempo. Com o processo vivido nas localidades da região do Triângulo, a partir do final do século XIX, com a chegada do trem de ferro, dos sistemas de comunicação – a princípio, o telégrafo – e com a inserção da região no cenário global, tornou-se necessária uma

“readequação” da toponímia das localidades aos novos tempos, uma vez que já não mais faziam sentido nomes como “Uberabinha”, “Farinha Podre”, “Brejo Alegre”, dentre outros.

Dentre as poucas diferenças que podem ser atribuídas quando comparamos as pessoas aos lugares, em nossa cultura, destaca-se o fato de que as mudanças de nomes dos lugares ocorrem com muito maior frequência do que mudanças de nomes de pessoas. Enquanto uma pessoa raramente poderá mudar, legalmente, o seu primeiro nome, pois para isto acontecer é necessário uma justificativa relevante, os lugares tendem a ter os seus nomes modificados, principalmente quando estão no centro de um novo processo de crescimento, desenvolvimento e mudanças. O momento que marcou a chegada do trem de ferro à região também foi responsável por uma ampla modernização de sua toponímia.

Surgidas de maneira quase espontânea, à medida que os primeiros habitantes foram chegando à região, ainda em meados do Século XVIII, as localidades mais antigas da região receberam nomes que, via de regra, caracterizaram um localismo muito grande, sem nenhuma visão mais ampla ou global. Eram nomes de uma toponímia quase prosaica, como: “Sertão da Farinha Podre”, primeiro nome dado à região; “Bagagem”, primeiro nome do município de Estrela do Sul; “Desemboque”, nome de uma das localidades mais antigas que aos poucos foi perdendo a sua importância no cenário local e, talvez por isso, não tenha tido sequer o seu nome “atualizado”; “Brejo Alegre”, primeiro nome do município de Araguari; “São Pedro de Uberabinha”, primeiro nome do município de Uberlândia, dentre outros. Apesar de sua simplicidade, os nomes recebidos por esses lugares, no entanto, foram criados dentro de um contexto em que os mesmos faziam sentido, caso contrário, não teriam sido pensados. Nomear os lugares, de acordo com Claval

(1999, p. 201), também é uma necessidade prática, pois...

Não é suficiente se reconhecer e se orientar. O explorador quer conservar a memória das terras que descobriu e fazer com que todos a conheçam; para falar dos lugares ou dos ambientes, não há outro meio do que proceder ao batismo da terra e elaborar um vocabulário próprio para qualificar as diferentes facetas do espaço.

No caso das localidades da região do Triângulo Mineiro, a chegada da modernidade, no entanto, exigiu que esses nomes fossem modificados, para que passassem a expressar uma nova etapa histórica e social.

O que se verifica é que podemos falar da toponímia em dois sentidos, pelo menos. No primeiro, temos uma toponímia que surge na própria localidade em que se circunscreve a necessidade de nomear o lugar, o que coincide também com a sua topogênese, ou seja, com o surgimento do lugar. Os agentes para tal ato são aquelas pessoas mais próximas e a escolha, quase sempre, é imediata. Portanto essa primeira nomeação do lugar (toponímia-topogênese) se dá de forma espontânea, muitas vezes individual, em que a escolha é feita em virtude de um acontecimento marcante. O que legitima o ato é a sua popularização, a partir do momento em que todos passam a tratar aquela localidade por aquele nome. Fica evidenciado que essa denominação não é produto de uma escolha maior, de uma decisão mais ampla, fato esse que faz com que, em algum momento vindouro, essa escolha mais elaborada se faça necessária, caso tenha se configurado como uma escolha infeliz e conforme cada caso. No segundo sentido em que se pode entender a toponímia, temos uma forma mais elaborada e mediada, em que se apresenta uma insatisfação generalizada com a nomenclatura atual.

O escritor überlandense Antônio Pereira da Silva narra um episódio pitoresco ocorrido por ocasião da mudança do nome de “São Pedro de Uberabinha” para Uberlândia. A cidade correu o risco de se chamar “Maravilha”, nome escolhido pelo

Tenente Coronel José T. Carneiro. O movimento em prol da mudança já estava em curso desde 1910, mas ficou parado por quase 19 anos, em virtude de problemas particulares do próprio Coronel. Somente em 1929 a mudança se deu, quando José Carneiro se dirigiu à Capitania, para acompanhar o processo de mudança do nome de perto, lá encontrou um velho companheiro, o Senador Padre João Pio, que após os cumprimentos, tomou ciência do que fazia o Coronel na Capital. Padre João Pio perguntou ao Coronel qual seria o novo nome da cidade. Silva, A. P. (s/data, p. 58) descreve assim o diálogo entre os dois proeminentes cidadãos:

— Maravilha! – respondeu todo orgulhoso o coronel.
João Pio estranhou o nome, tombou a cabeça como quem pensa se fala ou não fala. Falou:
— Carneiro, você não acha que Maravilha é nome de vaca?
Sacudido pela surpresa, desapontado, o coronel, de pronto não soube o que responder, mas o Senador ajudou:
— Se você tiver um outro nome, eu me proponho a apresentar um substitutivo amanhã mesmo.
Num estalo o coronel lembrou-se do nome proibido e ali, na hora passou-o ao Senador.

O nome proibido era “Uberlândia. Proibido, conforme narra o próprio Silva, porque havia sido sugerido em um plebiscito realizado em 1910, mas não acatado na época. Pois bem, a partir de 1929, o nome de Uberabinha foi mudado para Uberlândia e não para Maravilha.

Por outro lado, as mudanças muitas vezes demoram a serem assimiladas e continuam sendo empregados os nomes originais das localidades, sobretudo pelos habitantes mais “antigos”, ou que já haviam vivido grande parte de sua vida no lugar, quando da mudança do nome. As memórias a seguir são de uma pessoa que nasceu e viveu um período de sua vida em Estrela do Sul, antiga “Bagagem”:

Igual lá na minha terra né? Minha terra ficou lá no cantinho, na beirada do rio Bagagem. Nasci lá. Então foi ficando. Cresceu, dando nome a outro lugar, quem vai querer ficar num lugar daqueles? A Igreja em que eu fui batizada está sendo tombada, quero dizer, demolida mesmo. (Diálogo com 06-Ari).

Não, para você ver. Então, Araguari “cabou”, Estrela do sul, que é o

lugar em que eu nasci, que é a antiga Bagagem, as igrejas de lá estão caindo, é um absurdo... (Diálogo com 06-Ari).

As toponímias e os novos nomes, no entanto, não “revelam”, e nem ocultam completamente, todas as faces da Modernidade.

3.7 – A face perversa da Modernidade: apressando o tempo e o lugar.

Embora a modernidade propicie juventude e frescor à cidade, aos lugares e às pessoas, livrando-as de elementos enraizados de um passado que, muitas vezes, incomoda, ela também traz consigo um empobrecimento do conteúdo cultural das cidades, substituindo-o por conteúdos mais técnicos ou “tecnicizantes”, como evidencia a citação a seguir:

Tomando um aspecto concreto da análise geográfica, Pierre George (1974, p. 82) distingue a cidade atual da cidade anterior, lembrando que esta, na metade do século XIX, seria um *produto cultural*. Hoje, a cidade “está a caminho de se tornar muito rapidamente, no mundo inteiro, um *produto técnico*”. E acrescenta: “a cultura era nacional ou regional, a técnica é universal”. (SANTOS, M., 2008, p. 33).

No contexto da modernidade, as cidades se transformaram em aglomerados de pessoas, nos quais a humanidade, a individualidade e a subjetividade se encontram cada vez mais ameaçadas. São verdadeiros desertos povoados, selvas de pedra. De acordo com Caterina Resta (1999, s/p):

A participação na *polis* parece dar lugar a uma multidão de sombras que pisam o solo artificial da grande cidade moderna, aquela “mãe de todas as cidades” (metrópole) que termina por “vampirizar” tudo o que está ao redor: campo, natureza, província, até tornar impossível, nesses lugares, uma sobrevivência autônoma.

Desta forma, alçada do “sonho” progressista dos positivistas e visionários da Era Industrial, a Modernidade se fez realidade. No entanto, as suas conquistas não

são suficientes para esconder o seu desatino. Há um lado perverso da modernidade, para além da compreensão das dicotomias possíveis, no qual o sonho se revela como pesadelo cruel. A face perversa da modernidade não é uma descoberta recente, ela a acompanha desde o seu advento, como uma silenciosa sombra...

O que a reflexão nos ensina sobre isso, a observação o confirma perfeitamente. O homem selvagem e o homem politizado diferem de tal modo no fundo do coração e nas inclinações, que o que faz a felicidade suprema de um reduziria o outro ao desespero. [§] O primeiro só respira o repouso e a liberdade; só quer viver e ficar ocioso e a própria ataraxia do estóico não se aproxima de sua indiferença profunda por qualquer outro objeto. [§] Ao contrário, o cidadão, sempre ativo, sua, agita-se. Atormenta-se sem cessar para encontrar ocupações ainda mais laboriosas; trabalha até a morte, corre mesmo em sua direção para se colocar em condições de viver ou renuncia à vida para adquirir a imortalidade; corteja os grandes que odeia e os ricos que despreza; nada poupa para obter a honra de servi-los; gaba-se orgulhosamente de sua baixeza e de sua proteção e, vaidoso de sua escravidão, fala com desdém daqueles que não têm a honra de compartilhá-la. (ROUSSEAU, 2007, p. 88).

Que força é essa que mantém a todos, ou à maioria, entorpecidos enquanto a modernidade lhes oferece muito menos do que retira? Qual é o seu fundamento, senão o “espírito” egoísta e individualista que tomou conta dos desígnios humanos? O advento da civilização moderna “poliu” o homem, retirando-o da sua infância e inocência histórica e revelando todas as suas potencialidades, sem, no entanto, torná-lo capaz de se conter diante de um novo mundo. Assim, o moderno se comporta como a pessoa que é apresentada ao vinho, do qual, em seguida, não consegue mais se separar.

No caso do Brasil, grande é a discussão a respeito de seu ingresso na modernidade. Muitos questionam sobre o que realmente ela significa, no contexto brasileiro: “Parece-me legítimo, pois, afirmar que um dos principais dilemas da sociologia brasileira desde seus primórdios foi e continua sendo ‘qual o *status* da modernidade no Brasil? Existiria uma modernidade brasileira?’.” (TAVOLARO, 2005, s/p). Valendo de elementos do método lefebvreano, Tavolaro advoga a ideia de que

essa complexidade brasileira, tendo como “modelo”, para ele, o contexto paulistano, reside no “desencontro de tempos que caracteriza o processo de transformações urbanas [que] está na cabeça de tantos que a implementam e vivenciam, que fazem a sua História” (TAVOLARO, 2005, s/p). Essa dificuldade está intimamente relacionada às representações que temos do mundo, da modernidade e de nós mesmos. Essa questão também incomodou Milton Santos, que afirmou:

A perversidade sistêmica que está na raiz dessa evolução negativa da humanidade tem relação com a adesão desenfreada aos comportamentos competitivos que atualmente caracterizam as ações hegemônicas. Todas essas mazelas são direta e indiretamente imputáveis ao presente processo de globalização. (SANTOS, M., 2009, p. 20).

Não é fácil discordar de que os universais que temos citado desde o início deste trabalho – modernidade, progresso, globalização, sistema vigente, *status quo* – embora possam ser definidos de forma diferente em contextos específicos, denominam, do ponto de vista amplo: a afirmação dos elementos globais e universais, em detrimento dos elementos locais e a elevação do interesse da pretensa objetividade dos processos modernizantes, em prejuízo da subjetividade dos indivíduos. “É o progresso? É em nome dele que se depreda, destrói e mata. É em seu nome que tudo, até a vida, se transforma em mercadoria. Os meios de obtenção do lucro não interessam. Só o lucro importa”. (CARLOS, 1994, p. 63).

Dessa forma, a “máscara” enganadora da modernidade não resiste a um exame mais profundo, embora esse exame não seja suficiente para fazê-la descer de seu pedestal. A face perversa da modernidade se vê escancarada pelo argumento, porque o seu sucesso é, ao mesmo tempo, o fracasso do elemento

humano que ela despreza³⁸.

No que se refere ao caso do chamado Terceiro Mundo, de acordo com Claval (1999, p. 390):

A exportação das receitas da modernização acelerada implantadas no Ocidente no final dos anos 1940 ou nos anos 1950 não foi coroada em todos os lugares com o mesmo sucesso. Para os países do Terceiro Mundo que acreditaram que o Ocidente fornecia dois modelos igualmente viáveis, o liberal e o socialista, e que tinham escolhido o segundo, o despertar é brutal. O tecido social tradicional está em farrapos, a produção agrícola estagna ou diminui, a sociedade é sufocada sob uma burocracia ineficiente. A modernização criou uma necessidade de bem-estar e aspirações igualitárias, mas não os meios de satisfazê-los.

Da citação acima, podemos inferir que o “projeto” da modernidade, no que tange à maioria das nações fora do Hemisfério Norte, tem se revelado como apenas uma promessa. Isto, no entanto, não exclui esses países de uma modernidade agressiva, pois eles fazem parte da modernidade, ainda que apenas naquilo que ela tem de mais opressor. A grande característica dessa modernidade invasiva se manifesta no trato com a pessoa humana, como os direitos humanos e civis. Sobre essa questão, Milton Santos se expressou da seguinte maneira:

Nunca na história da humanidade houve condições técnicas e científicas tão adequadas a construir o mundo da dignidade humana. Apenas essas condições foram expropriadas por um punhado de empresas que decidiram construir um mundo perverso. Cabe a nós fazer dessas condições materiais a condição material da produção de uma outra política. (Filme: ENCONTRO COM MILTON SANTOS).

A chegada do trem de ferro à região do Triângulo Mineiro, e todos os elementos que envolvem esse evento, também está incluída nessas manifestações da modernidade e seria ingênuo tratar do assunto apressadamente, sem reservar

³⁸ A modernidade “prega peças” até nos que se consideram modernos. Há um quadro no programa “Esquenta”, da Rede Globo de Televisão, em que os convidados têm que cantar um trecho de uma música, após escolha de uma palavra (programas assim já são apresentados há décadas). Quando (02/11/14) a palavra escolhida foi “moderno”, ninguém conseguiu se lembrar de uma música com essa palavra. Foi apresentada uma música de Caetano Veloso, ao final. A nota aqui é de que o programa é de uma superficialidade extrema, como a falsa modernidade que “ele” pretende exaltar.

espaço para as contradições que ele apresenta. O próprio trem de ferro traz consigo elementos desagregadores e representações de dor, ao oferecer um novo ritmo de vida que não está ao alcance de todos. O trem insere uma lógica diferente daquela considerada como um “ciclo da natureza”, impondo o tempo do relógio e propondo soluções mais rápidas para “problemas” que, em grande parte, ele próprio criou. Admite-se, inclusive, que as “preocupações” geofilosóficas também são topofilícias e que a dignidade humana reside tanto nos fatos que “falam” por si próprios, quanto nas representações dos indivíduos denominados comuns, que, via de regra, não são incluídas pela modernidade. Apesar de tudo, a modernidade se impõe. Mas como? Este é o tema dos capítulos 4 e 5, que constituem o “cerne” desta pesquisa.

Munidos, portanto, de uma realidade espaço-temporal definida, que oferece diferentes temporalidades coexistentes; de múltiplas questões que culminam em um problema central; da documentação disponível em jornais, iconografia e nos arquivos públicos dessas localidades; e de um grupo de pessoas, com suas experiências, representações e memórias, nos propomos a fazer uma análise do processo de implementação, permanência e encerramento do transporte de passageiros em trens de ferro no Triângulo Mineiro. Para tanto, nos capítulos 4 e 5, incluiremos contribuições de uma metodologia proposta por Henri Lefebvre, considerando as localidades abrangidas a partir de seu presente e buscando no passado as intervenções mais significativas que “costuraram” o espaço-tempo, as relações sociais locais e suas representações.

Capítulo 4

Lugar, cotidiano e Método: Diferentes temporalidades, representações e identidade dos sujeitos locais.

Descortinando os lugares do Triângulo Mineiro pelo traçado dos trilhos.

O aforismo de Hegel deveria estar presente em toda metodologia das ciências sociais: “O que é familiar não é, por isso, conhecido”. Verdade válida para os gestos da vida cotidiana, [...] para os gestos do trabalho, para a vida social em seu conjunto, ou ainda, para a vida camponesa”.

Henri Lefebvre (1986, p.164)

A origem do transporte de passageiros por linhas férreas na região do 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, no Rio de Janeiro, no ano de 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: surgiu 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 transpôs o Rio Grande, divisa entre as Províncias de São Paulo e Minas Gerais e, em 1889, a linha tronco chegou até Uberaba, completando 613 km, desde Campinas. Em 1895, a linha tronco chegou a Uberlândia (Uberabinha) e um ano depois, no dia 15 de novembro de 1896, foi 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.

No entanto, embora seja possível traçar em poucas linhas este cenário histórico-geográfico, muitas questões permanecem em aberto e constituem a problemática fundamental desta pesquisa. O **quadro 05** apresenta o nome das principais estações do recorte espacial estudado. Nesses lugares foram geradas as representações estudadas nesta pesquisa, com um cuidado especial para as estações que aparecem em destaque: Uberaba, Uberlândia (antes Uberabinha), Sobradinho e Araguari.

Quadro 05 (Principais Estações – Cia. Mogiana. Trecho: Uberaba – Uberlândia – Araguari)

Estação	Distância do marco inicial – Campinas (metros)	Altitude (metros)	Data de Inauguração
Uberaba	603.584	792	1889 / 1947
Palestina	647.178	977	21-12-1895
Buriti	670.850	921	21-12-1895
Sucupira	720.617	838	02-01-1945
Ômega	728.155	929	02-01-1945
Uberlândia	738.599	854	1895 / 1940
Jiló (PT)	747.445	888	30-03-1930
Sobradinho	755.044	686	15-11-1896
Preá (PT)	760.555	556	01-07-1940
Stevenson	768.650	735	10-02-1927
Angá (PT)	774.433	878	01-07-1948
Araguari	783.428	989	15-11-1896

Fonte: <http://doc.brazilia.jor.br> (Acesso em 14/11/2010) – Adaptado pelo autor, (2011).

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 elemento 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 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 a 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, considerando que não são muitos os trabalhos que oferecem respostas para as questões acima, sobretudo no se refere à relação entre a geografia e a filosofia, na busca da compreensão dos sentimentos topofílicos, defendemos a necessidade e a importância do estudo dos problemas e das preocupações desta pesquisa.

A região do Triângulo Mineiro é considerada uma das mais prósperas do território brasileiro e grande parte do seu desenvolvimento ocorreu em decorrência da instalação da ferrovia da Companhia Mogiana. A partir de então, 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 a este trabalho, as informações são mais escassas. O serviço funcionou durante um pouco mais de um século. O início se deu 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 a 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 se dá em 1981, com a reimplementação do trem de passageiros da linha Campinas – Brasília (que havia sido interrompida em 1977). A novidade no momento é 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, nome dado em homenagem aos Bandeirantes que séculos antes haviam cruzado o centro do país no sentido Sul-Norte, viveu dias de glória. A viagem³⁹ acontecia duas vezes na semana e os destaques eram: as poltronas reclináveis, o ar condicionado e o vagão restaurante.

A instalação das linhas férreas e dos trens de ferro à região do Triângulo Mineiro deu novas características ao lugar, à paisagem e à região, diminuindo o tempo dos deslocamentos e transportes (LOURENÇO, 2007, p. 145) e, como era de se esperar, propiciando o surgimento de novos lugares e povoações, no entorno das estações. A chegada do novo é um tema de grande relevância e que tem suscitado inúmeras discussões no âmbito da geografia. 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, M., 2008, p. 52)

A instalação de uma nova lógica trazida pelo trem de ferro é uma nova etapa

³⁹ 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. Saímos de Brasília na sexta-feira, às 20h. (nota do autor).

do desenvolvimento da região e de suas localidades, 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. 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, pertencimentos se revelam 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, mas 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. Nessa perspectiva pode-se pensar o lugar como representação espacial, definido a partir dos entrelaçamentos impostos pela divisão (espacial) do trabalho, articulado e determinado pela totalidade espacial... (CARLOS, 1994, p. 42).

Os lugares que receberam as estações de trens, como parte integrante do espaço social brasileiro passaram a existir na relação com aquilo que estava acontecendo no país e no mundo. O Cerrado é redescoberto pelo modo de produção capitalista como uma nova fronteira para ser explorada. Nessa condição, 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 que introduz a necessidade de pensarmos sobre as reações que se sucedem aos elementos da modernidade. Os moradores tradicionais dos lugares, por exemplo, como pessoas constituídas social e culturalmente nas relações de vizinhanças vão ser envolvidas

em formas padronizantes de transportes.

Os trens não são tão somente funcionais para a produção e para a reprodução do capital, mas para a 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, se move por caminhos distintos, produzindo eixos de relações que modificam o espaço vivido e redefinem o sentido da sua existência.

A presença do trem revela, assim, possibilidades de interpretações, acomodações e interações profundas com o espaço e o tempo, com o global e o local, com a cultura, com a modernidade e a tradição. A presença do trem traz consigo elementos de múltiplos domínios. Telles (2011, p. 54) cita uma afirmação de Gilberto Freyre que bem resume esses elementos culturais: “É por isso que o sociólogo Gilberto Freyre escreveu: ‘Quem diz trem ou transporte diz todo um rico complexo sócio-cultural. Não apenas uma Engenharia Física, mas essa Engenharia desdobrada em Engenharia Humana e Engenharia Social’.”

As primeiras reações quanto à presença do trem de ferro na região, o que não deve ser diferente nas demais regiões em que o trem foi instalado, eram de espanto, por parte das pessoas do lugar. Que máquina é essa, que pode se locomover tão rapidamente e com tanta força? Será ela obra permitida e abençoada por Deus? E, sendo uma construção humana, estaria ela “querendo” superar a criação divina, tendo em vista que a sua força supera a força dos seres criados por Deus: o cavalo, o boi e o próprio ser humano?

A grosso modo, o que se vivenciava no Brasil e, mais especificamente, nos lugares agora servidos pelo trem de ferro e ferrovias, era uma segunda invasão da civilização [européia]. A primeira havia sido com a chegada das Caravelas, quase

quatro séculos antes, “agora” [final do Século XIX], a invasão era da técnica, do metal e do vapor, graças à produção em escala industrial, no velho continente.

Todo esse movimento marcava o início de uma nova era, de uma nova história e de uma nova geografia. Uma nova cultura estava sendo gestada e, para os mais perspicazes, seria possível vislumbrar tudo o que ainda seria dito e escrito sobre o trem de ferro. Não deve ser por acaso que o seu surgimento se deu no mesmo contexto histórico em que surgiram a fotografia e o cinema. E é bastante significativo que aquele que é considerado e denominado o primeiro filme da história, retrate exatamente a chegada do trem de ferro a uma estação.



Figura D: Quadros capturados do 1º Filme da história do Cinema (Chegada do trem na estação). Adaptado pelo autor, (2014).

Nada tão apropriado para aquele momento (1895): o cinema, uma nova invenção que revolucionaria a arte e a cultura, trazendo logo no seu primeiro “ato”, a imagem do trem de ferro, símbolo da capacidade do engenho humano. Além de todas as características que aproximam o trem de ferro ao cinema, como o apelo à modernidade, a técnica, o progresso, a que mais se destaca é a possibilidade do movimento. O cotidiano em movimento, no trem de ferro e a imagem em movimento, no cinema.

Ainda estranho e raro em grande parte do mundo naquele momento, o trem de ferro era espetacular por sua própria presença, o que dizer então da combinação entre o trem de ferro e a novidade cinematográfica em surgimento? Segundo relatos da época, quando o filme foi exibido pelas primeiras vezes, as pessoas tinham ímpetos de se levantarem e saírem da sala de exibição, logo que o trem de ferro começava a “crescer” na tela.

No seu cenário real, por sua vez, o trem de ferro não oferecia “apenas” a possibilidade de transporte rápido de pessoas, animais e mercadorias, mas também propiciava um espetáculo nunca antes visto na paisagem local, agora “maculada” pela imagem metálica e barulhenta da máquina rasgando o cerrado. Quem observava o movimento do trem, seja do seu interior, ou de fora dele, estava diante de novos fenômenos.

Os “de dentro” viam um mundo diferente, surgindo e sumindo de seu campo de visão. Era como se todas as coisas passassem a existir e se desintegrassem rapidamente, para que novas coisas surgissem. Algumas nem sequer podiam mais ser vistas como realmente eram e tudo que antes se mostrava como algo imóvel, parecia ter adquirido movimento junto com o trem. Árvores, rios, montanhas, casas, pessoas e animais surgiam pequenos ao longe, para irem “crescendo”, logo

voltavam a desaparecer, para que outras surgissem, em um rito que só cessava quando o trem chegava a alguma estação ou ao seu ponto final. A viagem era um espetáculo e proporcionava uma nova sensibilidade e, com ela, novas representações.

Aos que viam o trem “de fora”, a visão não era menos impactante. Via-se, a princípio, um pequeno ponto, ao longe. Aos poucos, esse pequeno ponto, agora barulhento e assustador, tomava dimensões e contornos que preenchiam o campo de visão do espectador, de forma que toda a sua atenção estava para ele voltada. Tal qual uma serpente de ferro saída de um conto, ou de um temível pesadelo, o trem passava, como uma flecha serpenteando nos trilhos, deixando na paisagem, atrás de si, a fumaça de um “novo” tempo. Surgia e desaparecia. Mas, mesmo depois que desaparecia, continuava ali presente. De certa forma, esse espetáculo, mesmo passados mais de cem anos da instalação do trem, ainda encanta e assusta. Basta ir a uma cidade em que o trem ainda “corta” áreas urbanas, para ver que, quando ele passa, tudo pára e todas as atenções se voltam para ele.

No entanto, no caso da região do Triângulo Mineiro – e de outras do Brasil – um dia o trem chegou trazendo e levando pessoas; criou vínculos socioespaciais, mudou paisagens, criou lugares novos e modificou lugares antigos; famílias se formaram e viveram em torno do trem; mas um dia ele se foi, deixando sentimentos e lugares vazios. Nomes como Angá, Stevenson, Sobradinho e Preá são sombras no e do tempo. Sobre a estação Sobradinho, encontramos o seguinte relato:

A estação de *Sobradinho* foi inaugurada em 1896. A definição do percurso por esta estação teria sido devida ao Coronel José Teófilo Carneiro que, através 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://goo.gl/p2q7o> - acesso em 26/03/2011)

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, para ficar mais tempo com o seu “amor”. 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 (1983, p. 156) lembra que... “Para Santo Agostinho, o valor do lugar dependia da intimidade de uma relação humana particular; o lugar em si pouco oferecia além da relação humana” e (p. 158) “Os acontecimentos simples podem com o tempo se transformar em um sentimento profundo de lugar”. Ao apresentar o neologismo “topofilia”, como visto no primeiro capítulo desta tese, Tuan estabeleceu uma relação entre o sentimento e o objeto com o lugar e o meio ambiente. Nesse caso, foi-se o trem, mas ficaram a memória, as representações e os sentimentos topofílicos.

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 transporte. A partir de fragmentos da paisagem, a memória das pessoas se revela cheia de marcas de um tempo que não se apagou totalmente dos lugares. Para Santos, M. (1994, p.68) “... 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”.

Os 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 pessoas decorreu de relações com o seu lugar no mundo. A impressão que fica é a de que a interrupção do serviço provocou perdas...

Eu viajei aqui... a gente ia de Uberlândia a Araguari ainda tinha um trem que era tocada a vapor, com lenha né! Tinha a parte que era de ... que ficava mais próxima do vapor, que a lenha queimava faísca, porque ficava mais próxima da pessoa. Era a classe de segunda e tinha a de primeira que ficava mais distante e não era atingida pela... era interessante, era bom demais, nós íamos uma turma aqui, de moçada.... (Diálogo com 02-Udi).

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 evidencia uma experiência com o moderno, com aquilo que a técnica proporciona, em síntese, rapidez. As linhas férreas, os lugares, as estradas que ligavam às estações, aos lugares e estes às cidades, proporcionaram paisagens geográficas que se revelam inseparáveis da memória das pessoas e se encontram articulada num discurso que indica a presença e a importância do trem. Ao ser questionado sobre as perdas com a interrupção do serviço, 02-Udi respondeu:

acredito que sim né... porque era um transporte mais barato... a viagem de trem era bem mais barata do que a de ônibus né, por isso eu acho que perdeu. De Uberlândia para Araguari eram cinco vagões, dois de primeira classe e dois de segunda e um para guardar a ferramenta que eles usavam, um almoxarifado né? E andavam cheios, tanto os de primeira classe, quanto os de segunda.

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 introvisão (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 – grifos do autor da tese)

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 na região do Triângulo Mineiro. A atividade não implicava apenas em serviço oferecido, mas em 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”. É preciso também investigar e evidenciar as humanidades que residem nesses sentimentos topofílicos e nesse sentimento de saudosismo.

As palavras a seguir, contidas na entrevista com Udi-01, que durante décadas utilizou o serviço dos trens de passageiros das Companhias Mogiana e FEPASA (Ferrovia Paulista S. A.), são bastante reveladoras, sobre a antiga estação Preá:

01-Udi.: Ela [a estação Preá] *não existe mais, está debaixo d'água. Havia uma comunidade até grande, lá. (...) Era mais fácil chegar aqui [na Escola Agrotécnica Federal de Uberlândia – hoje Instituto Federal do Triângulo Mineiro] de trem do que de ônibus. Com a parada (interrupção) do trem, naquele momento, houve prejuízo para as pessoas do lugar. Acabou tudo.*

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 (foto 15): não encontrarão o mesmo cenário das décadas de 1970 a 1990, quando ela funcionava como um terminal ferroviário. A antiga estação pública deu lugar a um terminal privado (fotos 16 e 17), 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 FCA (Ferrovia Centro-Atlântica). As estações, nessas cidades, já não são mais bens públicos.

No entanto, as placas (foto 18) continuam informando que no lugar há uma Estação Ferroviária, o que na verdade, é uma informação falaciosa, pois, a rigor, uma Estação é um lugar de embarque e desembarque de pessoas, o que não acontece ali desde 1997. De fato, a construção agora é um terminal de cargas.



Foto 15 (alto, esquerda): Estação Ferroviária de Uberlândia, 1970. (Antes de ser inaugurada). **Crédito:** Autor desconhecido. **Fonte:** Arquivo Público de Uberlândia.

Foto 16 (alto, direita): O mesmo prédio, que agora abriga a FCA em Uberlândia.

Foto 17 (embaixo, esquerda): O mesmo prédio, com destaque para a fachada da FCA.

Foto 18 (embaixo, direita): Placa informando, erroneamente, que há uma Estação Ferroviária (só se for antiga e desativada).

Crédito das fotos 16, 17 e 18: o autor, (2011).

Não se pode negar, e nem é esta a intenção deste trabalho, que a Ferrovia Centro-Atlântica assume 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 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, E., 2008, p. 5)

A discussão que este trabalho suscita, no entanto, refere-se à ausência de transporte de passageiros nos trens e linhas férreas que “cortam” a região, 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 infraestrutura para a reativação do trem de passageiros, que poderia ser utilizado como opção turística em vários dos seus trechos. Se a paisagem não oferece os mesmos encantos que os trechos da Minas Gerais histórica, poderia, pelo menos, ser uma oportunidade para uma agradável viagem pelos campos, lugares e paisagens da região, marcada por belas construções arquitetônicas que o tempo e a ação humana ainda não conseguiram destruir, como 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 infraestrutura 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 e dos 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 materialidade⁴⁰ é, em alguns casos, desejada; em outros, no entanto, torna-se incômoda. 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 – Grifos nossos)

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.

⁴⁰ Um exemplo da importância da materialidade para os sentimentos topofílicos foi a destruição do Market Square Arena (EUA), após a vitória Brasileira sobre os Estados Unidos (Basquete), nos Jogos Pan-americanos (1987). A destruição impede que o brasileiro possa visitar o lugar em que sua seleção viveu um grande êxito, minimizando, assim, o peso da derrota entre os norte-americanos.

4.1 – Aproximações ao método regressivo-progressivo de Henri Lefebvre

Partindo de uma proposta dialética de análise do real, Lefebvre (1986a) aponta para um método, classificado por ele próprio de “simples”, mas capaz de identificar no momento presente as diferentes temporalidades históricas de um determinado contexto, ou realidade. Trata-se do “método regressivo-progressivo”, proposto inicialmente por Lefebvre com a intenção de que fosse aplicado à realidade rural, ou na relação entre o rural e o urbano. Lefebvre (1986a, p. 173) sintetiza o método da seguinte maneira:

Propomos, então, um método muito simples, utilizando as técnicas auxiliares, englobando vários momentos:

- a) *Descritivo*. Observação, porém munida da experiência e de uma teoria geral. Em primeiro plano: observação participante no local de pesquisa. Utilização prudente das técnicas de pesquisa (entrevistas, questionários, estatísticas).
- b) *Analítico-regressivo*. Análise da realidade descrita. Esforço para datá-la com precisão (para não contentarmos com a constatação dos “arcaísmos” não datados, não comparados entre si).
- c) *Histórico-genético*. Estudo das modificações desta ou daquela estrutura previamente datada, causadas pelo desenvolvimento ulterior (interno ou externo) e por sua subordinação às estruturas de conjunto. Esforço para uma classificação genética das formações e estruturas, no quadro do processo do conjunto. Esforço, portanto, para retornar ao atual anteriormente descrito para reencontrar o presente, porém elucidado, compreendido: *explicado*.

A despeito da defesa de uma grande simplicidade, segundo o próprio Lefebvre, afirmação esta que creditamos a uma retórica humildade científica do autor, observa-se grande complexidade no método. E se nos propusemos a tomá-lo como medida para a nossa pesquisa, o fizemos amparados em dois fatores preponderantes.

Em primeiro lugar, o próprio Lefebvre não nos abandona, e nos cerca de elementos referenciais, que complementam e subsidiam o método, em várias de suas obras. Em segundo lugar, o cenário de que dispomos para a pesquisa, em seus diversos aspectos, oferece condições muito favoráveis à aplicação do método

lefebvreano, uma vez que nos transporta para diferentes temporalidades que, embora independentes uma da outra, se penetram e compenetram e, além disso, fornece um “conjunto” de significações retidas na memória do grupo de indivíduos pesquisados e transmitidas em forma de representações.

Não obstante, não temos a pretensão, como propõe o método, de *explicar* completamente o nosso objeto de estudo, juntamente com as questões que ele oferece. Se lograrmos, ao universo do problema que apresentamos nesta tese, lançar um pouco de luz [elucidar] e, com isto, contribuir para melhorar a compreensão a respeito das questões levantadas e das pessoas, aqui, contempladas, nos damos por muito satisfeitos.

O método regressivo-progressivo proposto por Lefebvre tem sido parâmetro para estudos que extrapolam as intenções do autor. Jean-Paul Sartre (1966, p. 46), apesar das críticas dirigidas aos marxistas, fez referência ao método de Lefebvre, ao afirmar: “Foi um marxista, entretanto, Henri Lefebvre, que deu um método, na minha opinião, simples e irreprochável pra integrar a sociologia e a história na perspectiva da dialética materialista”. Santos, R. (2008, p. 68) também defende a pertinência do método de Lefebvre: “Observa-se, neste pequeno texto de Lefebvre, a importância de considerar as estruturas e lidar com elas sem ignorar o seu ressurgimento, suas resistências e as suas capacidades de interações com o ‘novo’”.

O contato com o método de Lefebvre nos permitiu identificar vários aspectos que tornam interessante o seu emprego no estudo que se efetiva nesta tese, pelo fato de o método oferecer condições de identificação das diferentes temporalidades presentes no espaço de estudo. Para tanto, toma-se, como partida, a análise das condições da pesquisa, datando-as, a fim de buscar também a sua gênese, muitas vezes ignorada. Estamos tão presos ao nosso tempo presente que, ao observar a

maneira como a realidade nos afeta em sua aparência, nós somos induzidos a atribuir um caráter de completude e independência histórica aos eventos, fenômenos, objetos e demais elementos que nos circundam.

Quando andamos por uma antiga rua de nossa cidade, por exemplo, nem sempre nos provoca indagações o fato de que aquela paisagem ofereça traços de diversas temporalidades sociais coexistindo ali: uma nova casa simples e pequena ao lado de uma antiga e imensa mansão; uma enorme casa moderna ao lado de uma humilde construção antiga; automóveis em funcionamento e uso com diferentes datas de fabricação, podendo chegar essa diferença de datas há quatro ou cinco décadas; atividades que já eram exercidas há cinquenta anos compartilhando espaço com atividades recentes, como é o caso de uma sofisticada loja de produtos de informática e computação ao lado de uma loja de ferragens que não mudou muito nas últimas décadas, o que não quer dizer que as lojas de ferragens sejam, necessariamente, antiquadas, a maioria, com certeza, se adéqua aos tempos, incorporando as novas tecnologias.

Em suma: se verifica mais uma dialética, do que uma dicotomia, entre o moderno e o antigo, entre o progresso e a estagnação, entre vanguarda e retaguarda, entre movimento e repouso. O moderno configura-se como o almejado, enquanto o antigo se revela não como ultrapassado, mas como o esteio do primeiro, de maneira que um tem a sua existência dependente da existência do outro. O moderno, no entanto, não anula o antigo, tendo a sua existência submetida a ele. O que resulta desta “dialética” é que ambos “usufruem” de uma espécie de supremacia. O moderno traz consigo a novidade, a leveza e o *status* de um por vir que se realizou: uma potência atualizada. O antigo, por sua vez, contém a legitimidade consagrada pela tradição, por um “antes” que ainda se expressa em um

“agora” renovado.

Assim, o cotidiano e os lugares se renovam, sem, no entanto, negarem o que foram, para existirem na atualidade. É nesta dialética que reside uma beleza incomparável: a possibilidade de que a razão esteja tanto com quem diz que os lugares mudam, quanto com aqueles que afirmam o contrário, que eles permanecem. Ela também permite certo saudosismo de ver que há beleza e felicidade naquilo que julgávamos ultrapassado, como bem expressa uma citação de Nietzsche (1986, p. 218):

Felicidade e cultura. A visão dos lugares em se passou a nossa infância nos emociona: o jardim público, a igreja, o cemitério, a lagoa e o bosque. Temos compaixão para conosco mesmos, porque desde então, quanto temos sofrido! E ali cada coisa continua a existir com ar tão calmo, tão eterno... só nós estamos mudados, tão agitados. Ali, ainda encontramos homens tão imutáveis como um carvalho: camponeses, pescadores. A emoção, a compaixão para consigo mesmo, à vista da cultura inferior, é sinal de cultura superior; donde se conclui que, por intermédio desta, a felicidade, em todo o caso, não foi acrescida. Justamente, quem quiser colher da vida felicidade e tranquilidade só tem que se desviar sempre da cultura moderna⁴¹.

Palavras semelhantes às de Nietzsche foram encontradas nas falas das pessoas que aceitaram socializar as suas memórias:

“E como era. A gente podia dormir com a janela aberta. Nessa época da minha adolescência (...) eu não tinha esse medo, você entendeu? Era outra vida, você fazia as coisas com toda certeza, a vida era gostosa”. (Diálogo com 09-Udi).

Tendo como referência o método de Lefebvre, e fazendo dele apropriação e uso fica assim dividido e organizado o nosso cenário espaço-temporal de pesquisa:

⁴¹ Tradução, a partir do Espanhol, feita pelo autor.

Quadro 06: Aplicando o Método de Lefebvre

MÉTODO REGRESSIVO-PROGRESSIVO – H. LEFEBVRE	
1ª PARTE: DESCREVENDO A REALIDADE LOCAL	
Complexidade horizontal (espacialidade atual dos lugares)	Uberaba: A Pomba da Paz – Poder do Simbólico.
	Uberlândia: O Moderno se torna obsoleto.
	Araguari: Novos usos da espacialidade.
2ª PARTE: DECOMPONDO O REAL	
Complexidade vertical (diferentes temporalidades)	Uberaba: O novo cotidiano.
	Uberlândia: A “morte” de Uberabinha.
	Araguari: Uma cidade Ferroviária.
3ª PARTE: COMPREENDENDO O REAL	
Superação (espacialidade + temporalidade + compreensão)	Uberaba: O símbolo e o residual.
	Uberlândia: Superando formas, renovando o conteúdo.
	Araguari: O espaço agregando as diferentes temporalidades.
Conclusões	Faz-se necessária uma reflexão para tornar consciente e pública a importância do trem de passageiros para a constituição cultural dessas localidades. Essa reflexão poderá culminar com um digno reconhecimento às pessoas que fizeram a história do trem na região do Triângulo Mineiro.

Elaborado pelo autor, (2014).

O texto que se segue contém os elementos teóricos e práticos que conduziram ao quadro 06, acima.

4.2 – Descrevendo a realidade local – a complexidade horizontal do serviço ferroviário no Triângulo Mineiro: representações do trem abandonado.

A primeira observação a ser feita é a de que não há mais trem de passageiros na região do Triângulo Mineiro e, por mais incrível que possa parecer, essa descontinuidade do serviço em nenhum momento foi objeto de reflexão mais ampla. Ela simplesmente se deu. É um fato consumado. Qual é o “problema” a ser considerado aqui, então? A solução não é simples, pois, embora o serviço tenha sido interrompido, ou desativado “para sempre” [só o tempo poderá responder], o seu “fantasma” continua pairando nas representações dos indivíduos, no imaginário local, nos trilhos e no que sobrou das estações, algumas dessas já não existem mais, foram demolidas ou consumidas pelos (des)interesses vigentes; outras continuam erguidas, em condições lastimáveis; algumas tiveram a “sorte” de serem tombadas e/ou restauradas e testemunham parte da riqueza cultural da região.

Neste tópico analisar-se-á, separadamente, a situação em que se encontra a relação entre o trem de passageiros na região do Triângulo Mineiro e o presente, em sua complexidade horizontal, entendida como o recorte espacial.

Desde os primeiros trabalhos de campo e as primeiras visitas aos lugares e aos seus moradores, apresentou-se diante do pesquisador uma realidade, até certo ponto, inesperada, mas compreensível. Trata-se do fato de que estamos lidando com colaboradores que não representam um só grupo, uma comunidade, ou algo semelhante. Nem mesmo encontramos uma identidade entre eles; não fazem parte de um grupo de pessoas afetadas conjuntamente, por um grande projeto, como a construção de uma usina hidrelétrica ou pela chegada de uma grande mineradora. Não há alguém, alguma instituição, empresa ou entidade que os represente;

tampouco há alguma à qual eles se oponham, por ter-lhes causado algum prejuízo. Não há, na região, uma festa comum, algo como “Festa anual do Ferroviário e Ex-ferroviário”. No dia 30 de abril comemora-se o Dia do Ferroviário, mas poucos, na região, têm conhecimento. Do ponto de vista material, histórico e econômico, eles não se sentem injustiçados, prejudicados, nem mesmo “esquecidos”. Se há algo que lhes causou prejuízo, foi o próprio progresso e “contra” esse “universal” não há muito que se possa ser feito, como bem evidenciam as memórias a seguir:

01-Udi: *É... o que eu acho é que nós estamos no... no país que tudo que não serve, o camarada já pega e joga fora. O país tem a mentalidade que só o moderno funciona, né? Se tem uma máquina, e vem outra nova, se tem uma máquina antiga, o camarada quer sucatear a sua máquina, para poder montar uma que ele inventou com uma aparelhagem moderna.*

02-Udi: *Porque na época forte do trem de ferro, ele era muito importante, não só porque tinha a parte de passageiros, mas também a de carga, que eles transportavam a produção das lavouras, de um município para o outro, né? Eu acho que foi muito ruim ter acabado, mas foi o próprio progresso que foi tirando aqueles que foram usados no passado, porque foi muito útil como passageiros e com transporte e hoje já tem os caminhões que transportam e quase todos os fazendeiros e sitiante têm suas conduções também, caminhonete, carro, não precisa mais...*

A constatação desta “falta de conjunto”⁴² no grupo de colaboradores, a princípio, abriu um vazio em nossos objetivos e chegamos a temer a inviabilidade do estudo, pelo menos da maneira com havíamos concebido originariamente. No entanto, percebemos que, para o caminho que escolhemos, tanto pela motivação da pesquisa, quanto pelas metodologias a serem aplicadas, este “fato” não nos conduziria a um impasse, mas sim à “descoberta” de um elemento crucial na marcha do progresso, que passamos a denominar de “impessoalidade da modernidade”. O progresso e a modernidade fazem as suas “vítimas”, que são facilmente conhecidas

⁴² A pesquisa constatou que em algumas regiões do país há uma “coletividade ferroviária” maior, com Sindicatos mais fortes, clubes de ferroviários e festas comemorativas, o que será objeto de um estudo posterior.

e reconhecidas, mas não é fácil identificar o agressor, pois ele tem múltiplas faces que se escondem na impessoalidade do processo.

Esta “impessoalidade da modernidade” atua em dois sentidos bem determinados: 1- a modernidade é impessoal, não tem nome, não tem identidade e, ao mesmo tempo, “atende” por diversos nomes; 2- a modernidade não lida com pessoas, mas com objetos, ela não nomeia aqueles a quem afeta e se preocupa apenas com os resultados, com os fins, que sempre se sobrepõem aos meios.

No caso brasileiro, essa “impessoalidade” foi, a princípio, rejeitada inconscientemente, devido à própria herança patriarcal, focada na personalidade acima de tudo, como evidencia a citação a seguir:

Sérgio B. de Holanda, por sua vez, atribui à nossa herança lusitana, marcada por “aversão congênita a qualquer ordenação impessoal da existência” [...] a importância remanescente do patriarcalismo no tecido social do Brasil contemporâneo. O perfil da empresa colonizadora de portugueses, ancorada na ética da aventura em detrimento da ética do trabalho, revelaria a incompatibilidade de nosso passado ibérico com a racionalização característica de “terras protestantes”. Com isso, estabilidade e segurança – atributos de uma ordem racionalizada – teriam sido postos em segundo plano em favor do desejo pela recompensa imediata. (TAVOLARO, 2005, s/p).

No entanto, o progresso e a modernidade se encarregaram de promover a proliferação dessa impessoalidade em terreno brasileiro. A presença do trem de ferro, a partir do final do século XIX, com certeza, contribui para isto. O “novo” é que a interrupção do serviço de transporte de passageiros, por sua vez, contribui mais ainda, no que se refere especificamente a um grupo de pessoas. No caso, os servidores e usuários do transporte de passageiros em trem de ferro na região do Triângulo Mineiro, bem como as pessoas que viveram esse cotidiano direta ou indiretamente. Este sim é um dado que nos interessa.

Este estudo se fundamenta nas memórias de pessoas cujas experiências de vida se deram no contexto do transporte de passageiros em trens de ferro nas

localidades da região. Ao contrário do que quer fazer crer a “marcha do progresso”, essas pessoas, que socializaram suas memórias, têm nome, sobrenome, endereço e muito a dizer. Este estudo, no entanto, não se limitou a ser um “porta voz” desse grupo, mas procurou também contextualizar os seus falares com o momento em curso, com a historicidade do processo, com a geograficidade local, com a reflexão filosófica sobre as representações das pessoas dos lugares e com a geofilosofia, entendida como reflexão sobre o cotidiano e o lugar. Desse modo, optou-se em analisar os seus conteúdos relacionando com a mutação do espaço.

Assim, verificou-se que a modernidade, embora se pretenda totalizadora e universalizante, não consegue ter o controle sobre tudo. Ela não retirou das pessoas a capacidade representar a sua vitalidade, o seu modo de compreender a realidade. Portanto, embora o processo tenha retirado das pessoas muito, do ponto de vista material e social, não pode empobrecê-las do ponto de vista subjetivo. A nossa intenção é demonstrar que aquilo que ficou, que também pode ser chamado de “residual”, é, na verdade, a maior riqueza que alguém pode possuir, ainda que não seja valorizado, sob a ótica do capital e da modernidade. Essa constatação constitui a “coluna vertebral” desta tese, conforme se evidenciará ao final. Por ora, no entanto, passaremos à descrição atual do “cenário” dos locais pesquisados.

4.2.1 – Descrevendo a realidade⁴³ – Uberaba

Suponhamos que um morador de Uberaba acostumado a viajar de trem de ferro tenha se recuperado de uma amnésia que o acometeu desde 1995. Ele se dirige à nova estação, próxima ao Complexo Ferroviário da Cia. Mogiana, na qual ele embarcava no trem. Chegando lá, ele encontrará a antiga estação, mas para a

⁴³ Por “realidade” entenda-se a concretude, a situação atual e material em que se encontra um determinado local e/ou objeto de pesquisa, conforme LEFEBVRE, 1986, p. 173.

sua surpresa, não poderá “pegar” o trem, pois esse serviço não existe mais. A estação agora é “apenas” um terminal de transporte de cargas. Em um dos prédios do antigo complexo agora funciona o Arquivo Público Municipal de Uberaba, o que demonstra que os administradores da cidade estão se esforçando para manter viva a sua “memória ferroviária”. À frente do prédio há uma velha locomotiva, sem proteção nem cuidado. A viva representação de como é considerado o transporte de passageiros em trens de ferro no nosso país: algo ultrapassado e decadente, com raras exceções. Ao contrário dos países da América do Norte e da Europa, principalmente, que continuaram a investir e ampliar os seus sistemas ferroviários.



Foto 19 (esquerda): Antiga Estação Ferroviária de Uberaba. Hoje, Arquivo Público de Uberaba.

Foto 20 (direita): Velha Locomotiva, em exposição à frente do Arquivo Público de Uberaba.

Crédito das fotos 19 e 20: o autor, (2014).

Foto 21 (foto menor à direita): Velha Locomotiva em exposição no Canadá. **Crédito:** Jack Bain, 1964.

A abordagem atual sobre o transporte de passageiros em trens de ferro em Uberaba, e isto pode ser dito a respeito de toda a região, é de que o serviço é “coisa do passado”, com poucas possibilidades de reabilitação, o que não é definitivo. Isto não significa, necessariamente, desprezo ou indiferença. É, de fato, o tratamento esperado de uma sociedade que abandonou o trem. No entanto, as pessoas que viveram o cotidiano do transporte de passageiros no município de Uberaba, em suas

estações, localidades e distritos, manifestaram uma memória muito atual da situação e o que tem sido feito para se preservar o conhecimento desse serviço, que é tudo o que se pode fazer no momento.

O que se verifica é um processo de descontinuidade e ruptura, motivado, sobretudo, pela prática adotada no Brasil, desde o final dos anos 1950, de se priorizar o sistema rodoviário em detrimento do sistema ferroviário, como se eles fossem excludentes. Analisar essa questão, em sua dimensão político-econômica, está fora do propósito deste trabalho. Limitar-nos-emos a abordá-la no que tange as representações dos sujeitos locais. Ou sobre como as pessoas que viveram o cotidiano do trem vivenciaram e assimilararam esse processo.

Para Milton Santos (2008, p. 284):

Nas atuais condições, os arranjos espaciais não se dão apenas através de figuras formadas de pontos contínuos e contíguos. Hoje, ao lado dessas manchas, ou por sobre essas manchas, há, também, constelações de pontos descontínuos, mas interligados, que definem um espaço de fluxos reguladores.

De acordo com Santos, e considerando que o espaço tanto é constituído por arranjos materiais, quanto por relações e atividades, as descontinuidades se dão juntamente com as continuidades. Algo permanece, enquanto algo “se vai”. Um olhar mais atento, portanto, revelará aquilo que permaneceu constante, embora sofrendo modificações, na cidade e município de Uberaba. E o que fica pode ser considerado o “resultado” desse processo de mudanças. Novos lugares surgem, enquanto alguns são modificados ou, simplesmente, são incorporados a outros, determinando assim o cotidiano e suas transformações, como é o caso de uma curiosa formação surgida espontaneamente nas ruas da área central de Uberaba. Trata-se de um “desenho” descoberto em 1966 por um jovem uberabense, que veio a se tornar um eminente engenheiro e escritor daquela cidade.

4.2.1.1 – A “Pomba da Paz”: o Simbólico e suas representações.

Em Uberaba, além da atuação da Cia. Mogiana, que ligava Minas Gerais ao Estado de São Paulo, também houve a atuação da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que ligava o Triângulo Mineiro à Capital, Belo Horizonte. Inaugurada em 1926, a Estrada de Ferro Oeste de Minas teve a sua razão social modificada para Rede Mineira de Viação. A ação conjunta entre as duas companhias que atuaram na cidade contribuíram de forma decisiva para a definição dos traçados urbanos de Uberaba, ato esse que permitiu o surgimento da formação, ou “desenho urbano”, descrito e analisado a seguir.

Em uma tarde do ano de 1966, em Uberaba – Minas Gerais, um jovem de 16 anos, que trabalhava em um escritório de engenharia, fez uma descoberta que guardou consigo por mais de 40 anos. Ao olhar para um mapa da cidade, aberto sobre o *capot* de uma caminhonete da Prefeitura, o jovem percebeu um desenho muito peculiar, formado pelo traçado das ruas, quarteirões e praças, de uma determinada área de grande concentração populacional da cidade. Em diálogo para esta pesquisa, ele descreveu assim aquele momento:

Você imagina um menino de 16 anos como eu era, ver esse mapa aberto, não esse aqui, mas um mapa velho, em cima de um capot de caminhonete, a Prefeitura estava fazendo um trabalho de topografia lá no Parque... eu saio do escritório e vejo aquele mapa em cima do capot da caminhonete, olhei e visualizei esse desenho... pensei... “eu devo estar sonhando...”. (Diálogo com 03-Uba).

Com o natural e compreensível receio de que as pessoas não o entendessem, o jovem preferiu não comentar e guardar para si mesmo a descoberta e aguardar um momento mais propício para falar sobre ela, o que só aconteceria quarenta anos depois.

Hoje, aquele jovem que há quarenta anos fez a descoberta, é um influente cidadão uberabense, engenheiro e escritor com ativa participação social no seu município, que trabalha no projeto de tornar oficial a formação denominada por ele de “Pomba da Paz”. O seu desejo é ver o símbolo incorporado à própria identidade da cidade, projeto no qual ele tem se empenhado:

O meu sonho sabe qual que é? É ver essa figura introduzida no símbolo da cidade. Então, o Guarda Municipal ter ela no uniforme, a viatura ter ela, mas isto, enquanto não houver uma pessoa sensível lá no comando... (Diálogo com 03-Uba).

Independentemente das diferentes interpretações suscitadas pela descoberta, pois existem aqueles que a apóiam e os que são contrários, o que nos interessa nesse relato é, em primeiro lugar, a sua dimensão simbólica, tendo em vista que se estuda neste trabalho a relação entre o lugar, o cotidiano e as representações. Em segundo lugar, o fato de a formação, denominada “Pomba da Paz”, conforme “03-Uba”, ter sido construída, ao longo de décadas, pelas transformações ocorridas no desenho urbano da cidade Uberaba, em virtude da construção das linhas férreas e das mudanças nas ruas, e na disposição das vias, em consequência da construção das linhas férreas que adentraram as áreas mais centrais da cidade. E, em terceiro lugar, porque o “desenho” fornece uma união imaginária entre as diferentes temporalidades e a espacialidade do lugar, transforma-se em “ponte” entre “temporalidades” sociais diferentes, reúne partes do antigo ao moderno, possibilita um novo olhar sobre a “verticalidade” (dimensão temporal) e sobre a “horizontalidade” (dimensão espacial), o que está presente no método de Lefebvre (1986a, p. 174): “Esses estudos necessitam de um quadro geral, uma concepção do processo de conjunto (...) é sempre necessário levar em consideração a interação das estruturas, as influências das estruturas recentes sobre as estruturas antigas...”.

Além disso, move-nos o desejo de que este trabalho, uma vez tornada pública, possa auxiliar no processo de reconhecimento da “Pomba da Paz”, por parte dos administradores da cidade de Uberaba, mas este seria apenas um “efeito colateral”, pois dedicar-nos a ele com muita ênfase, seria extrapolar os objetivos propostos para este trabalho de pesquisa. Sendo assim, tomaremos a “Pomba da Paz” como algo existente, se não efetivamente, pelo menos o é no que se refere à sua dimensão simbólica e representacional.

A imagem abaixo registra a “Pomba da Paz”, dentro do desenho urbano da cidade de Uberaba, bem como as ruas e quadras que se encontram no seu trajeto e interior. E as palavras logo a seguir refletem o sentimento do seu “descobridor”.

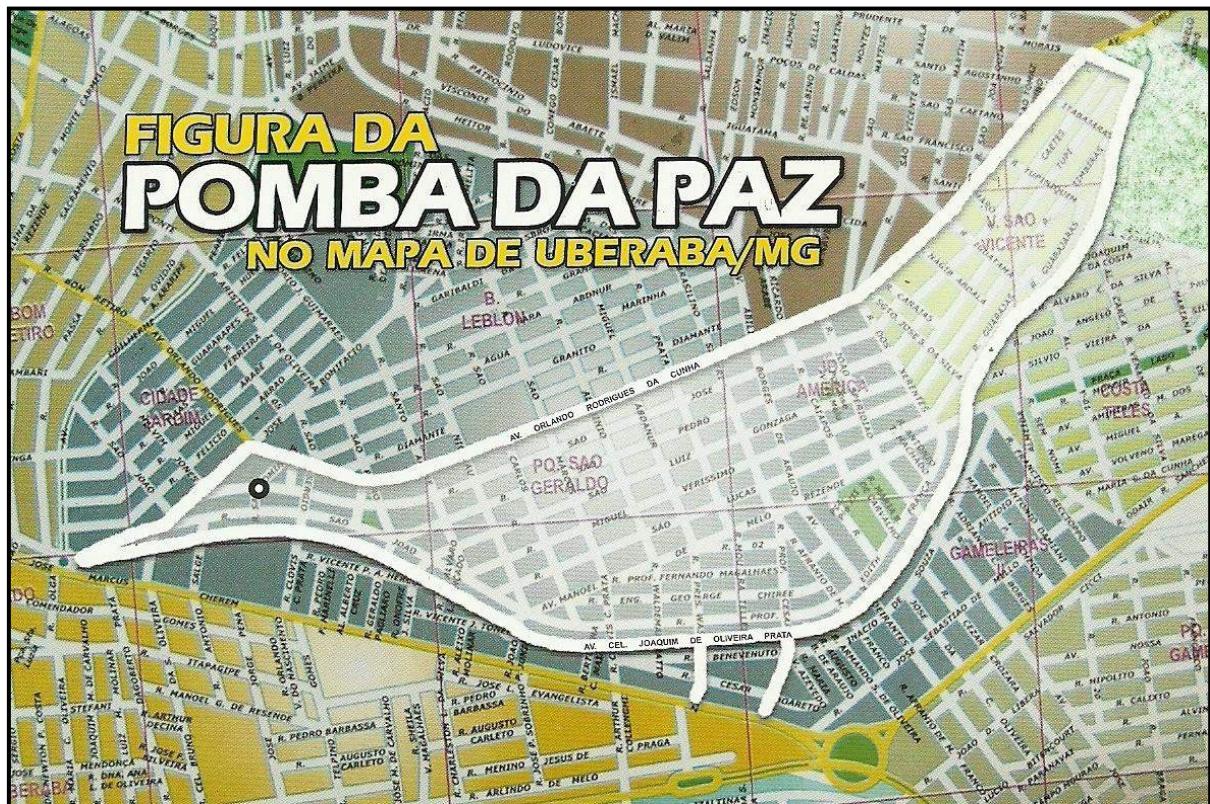
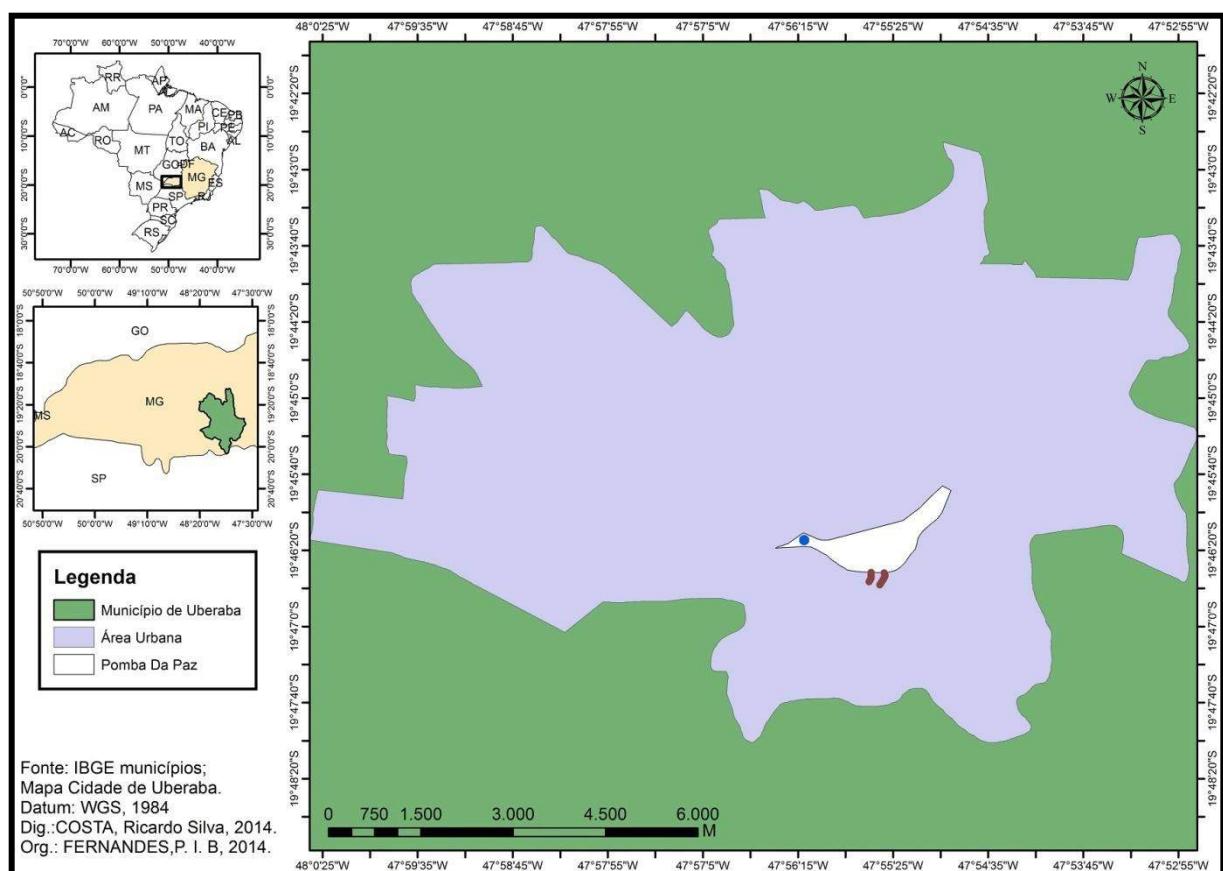


Figura E: Panfleto de divulgação da Pomba da Paz no mapa de Uberaba. Cedido por 03-Uba.

Pois bem: no vai e vem das curvas em terreno plano, iniciou-se ali de forma imperceptível um estranho desenho no solo. A cidade durante cerca de 20 anos permaneceu distante do tal percurso sinuoso, cerca de 3 quilômetros ou mais. Corredores boiadeiros foram surgindo com pequenas casinhas à beira da linha até que a cidade despertou.

Houve o encontro lento e progressivo da parte urbanizada com a faixa da ferrovia. As fazendas viraram loteamentos e a ferrovia virou avenida: Av. Cel. Joaquim de Oliveira Prata e Av. do Contorno. Uma ave foi desenhada no chão bruto, sem qualquer projeto urbanístico. É interessante lembrar que a carência de equipamentos de engenharia naquela época, anos 1920, requereu a participação direta das mãos do homem combinada com a rusticidade e força dos burros, cavalos e bois. Uma única barra de trilho pesa aproximadamente 310 kg; imaginem um conjunto contendo duas paralelas com dormentes, pregos etc, etc! E mesmo assim ganhamos a POMBA DA PAZ! Visualizei a figura da ave já delineada pela expansão imobiliária no mapa de Uberaba, isso no ano de 1966. (Diálogo com 03-Uba).

O desenho deve a sua existência à maneira como foram dispostas as linhas férreas, sobretudo a com as linhas da Companhia Oeste de Minas, que chegou à Uberaba em 1926, ligando a cidade à capital Belo Horizonte e ao Rio de Janeiro.



Mapa 04: A localização da Pomba da Paz no mapa de Uberaba.

Fonte: IBGE Municípios. **Concepção:** o autor. **Confecção e digitação:** COSTA, Ricardo S. 2014.

A formação está presente em três bairros da cidade, sendo eles: São Geraldo, Jardim América e São Vicente. No seu traçado externo, ele é formado, ao sul, pelas avenidas Cel. Joaquim de Oliveira Prata e do Contorno; ao Norte, pela Avenida Orlando Rodrigues da Cunha e Rua José Bonifácio. Um dado muito interessante é que as duas ruas que formam as pernas e pés da Pomba são as únicas que têm uma leve inclinação à esquerda, que tornam o desenho mais curioso e próximo à realidade do que seria o desenho de um pássaro, reforçando ainda mais a simbologia do “achado”.

Do ponto de vista do que representa a Pomba da Paz no imaginário local, embora a descoberta já tenha quatro décadas, ela foi tornada pública há, relativamente, pouco tempo e grande parte da população ainda sequer tem conhecimento dela. Mas tudo indica que, com o passar dos anos, ela venha a ocupar um lugar de destaque no cotidiano dos uberabenses, sobretudo se as tentativas de transformá-la em um símbolo da cidade tiverem êxito. Nesse caso, teremos a honra de termos sido os primeiros, além do seu descobridor, a dedicar espaço à Pomba da Paz de Uberaba em um escrito extenso e os primeiros a abordá-la em um estudo acadêmico, até o ponto em que foi possível estudar.

De qualquer forma, o que nos interessa aqui é a relação da Pomba da Paz com o lugar e o cotidiano, sob o ponto de vista das representações sociais e do estudo dos símbolos. Porque uma descoberta dessa natureza merece a atenção? Como vimos, a Pomba tem a sua existência diretamente associada ao desenvolvimento e à maneira como se deu o progresso da cidade, com a projeção do trem de ferro, definindo avenidas, ruas e quadras dos bairros compreendidos em sua extensão. Ela é um resultado, não só imaginário, mas também físico e material, da interação entre as antigas e as novas estruturas da cidade. Portanto, a Pomba da

Paz pode ser vista como mais um legado do trem de ferro e, em se tratando de uma pomba, que traz consigo toda uma significação de paz e liberdade, o que a torna mais representativa ainda.

Do ponto de vista social, existem estudos que indicam que os seres humanos dificilmente viveriam sem os seus símbolos, pois eles dão suporte às diferentes maneiras como as pessoas se comportam perante o seu cotidiano. Há uma íntima relação entre o lugar, o cotidiano e os símbolos. A própria disposição estrutural das cidades, localidades, lugarejos, vilas e agrupamentos humanos se comportam como um conjunto de símbolos: endereços, nomes de ruas, pessoas, setas que indicam direções, áreas de recreação ou de perigo. Além dos nomes oficiais de bairros e ruas, surgem também nomes “extra-oficiais” que denominam, no contexto de uma toponímia marginal, áreas denominadas como “de baixo merecimento”, “zona proibida”, dentre outras que, além de representarem uma visão muitas vezes preconceituosa, denotam que o controle não é total e essas áreas surgem como uma forma residual⁴⁴ daquilo que não se pode dominar totalmente.

No caso da Pomba da Paz, a motivação é diferente, surge de uma vontade de encontrar um sentido, uma esperança, um fundamento que tenha o poder de concentrar algo de valioso, uma dádiva. Se o que restou de uma época em que se viveu o domínio do trem de ferro foi a Pomba da Paz, então o seu legado foi bom.

4.2.2 – Descrevendo a realidade – Uberlândia

O que restou do transporte de passageiros em trens de ferro em Uberlândia? De material, muito pouco! Tudo o que ficou “sobrevive” na memória daqueles que fizeram parte dessa história, seja como funcionários das Companhias – Mogiana e

⁴⁴ O conceito de “resíduo” e os seus desdobramentos serão estudados no capítulo 6.

FEPPASA –, usuários do serviço ou pessoas que, de alguma forma, tiveram a sua existência, em algum momento, relacionada ao trem de ferro, como é o caso de moradores das imediações das estações de trem e das linhas férreas.

Se em Uberaba ainda podemos encontrar a antiga Estação abrigando o Arquivo Público Municipal, em Uberlândia não temos mais essa possibilidade, pois as duas velhas Estações centrais, que funcionaram em momentos diferentes, já não existem mais. Foram demolidas em prol do crescimento da cidade, uma vez que a sua localização “impedia” o prolongamento, na direção Norte, das principais avenidas do centro da cidade. A pesquisa demonstrou que existem opiniões divergentes quanto à necessidade de demolição das estações. Existem aqueles que criticam a demolição, dizendo que foi um grande prejuízo para a história da cidade e para o seu patrimônio histórico e cultural:

Pois é, isto até eu falei. Aqui o povo, não é gente daqui, não é possível, porque não tem memória, não é possível, porque desmanchar aquele monumento... (Diálogo com 05-Udi).

Assim como também encontramos pessoas que afirmaram o contrário, que sem a demolição das referidas estações, seria impossível o crescimento da cidade, que ficaria totalmente “travada” naquela região:

Não é que foi o Prefeito, ou o Governador que mandaram tirar... foi a própria circunstância... lá não comportava mais. E outra, ela [a Estação] fechava a cidade... agora, veio aqui para cima, a cidade já alcançou e passou, só que o pátio aqui é muito grande e comporta tudo. Os vagões eram pequenos, carregava em torno de 18 toneladas, 30 no máximo. Hoje carregam 50 toneladas, 60.. Ali era uma região muito central, interrompia as principais avenidas. Havia a passagem de nível, que era uma tristeza, tinha que avisar: “vem o trem”. Fechar as cancelas, quem ficava parado ficava xingando. (Diálogo com 10-Udi).

Nada disto, no entanto, é de se estranhar, pois é parte do desenvolvimento dos lugares que as opiniões encontram ocasião tanto de conflitos, quanto de convergências e, na maioria dos casos, os destinos das localidades assumem as

características imprimidas pelos grupos dominantes. Desde os primórdios, a cidade de Uberlândia foi considerada uma cidade progressista e de vanguarda e esta característica nos foi informada durante as incursões aos lugares. Essa característica já estava presente mesmo antes da vinda da Companhia Mogiana e foi fundamental para que os trilhos chegassem à cidade:

08-Udi: *Chegou a notícia em Uberlândia que a Mogiana viria de Uberaba aqui para a nossa direção, mas iria para a cidade do Prata. Algumas lideranças aqui de Uberlândia saíram daqui e foram até São Paulo, conversar com aquele que fazia o papel de Governador. Conversando lá com ele, eles o convenceram, pelas características de Uberlândia, que já tinha energia elétrica e com um dinamismo que sempre atraia as pessoas para cá. Assim, convenceram o Governador a mudar a rota, não ir para o Prata e vir para Uberlândia. Então, a equipe que faria o traçado já estava em Uberaba e eles vieram com uma autorização de passar a rota no sentido de Uberlândia. E assim foi feito. Chegaram ainda a tempo e passaram o traçado para Uberlândia.*

O que acontece é que o dinamismo demonstrado no momento em que a vinda do trem de ferro, que seria crucial e determinante para o crescimento da cidade, foi também utilizado quando as estações e as linhas férreas, no centro da cidade, se tornaram obstáculo para o seu crescimento. Nesse sentido, percebe-se claramente a lógica capitalista em vigor, caracterizada por um pragmatismo que demonstra que a produção do capital determina a atividade e a história. Nesse caso, o desenvolvimento do centro da cidade. As imagens abaixo, com a diferença de cerca de 60 anos entre uma e outra, mostram o mesmo espaço: a Avenida Afonso Pena, na “altura” em que hoje estão erguidos o Fórum e o Terminal Central. A Estação da Mogiana, construída em 1940 e demolida em 1970, ficava entre os dois, sendo que o “fim” da Avenida coincidia com a entrada principal da Estação.



Foto 22 (acima): Estação Ferroviária de Uberlândia, década de 1960. (Demolida em 1970). **Crédito:** autor desconhecido. **Fonte:** Arquivo Público de Uberlândia.

Foto 23 (abaixo): Prolongamento da Av. Afonso Pena (2014). **Crédito:** o autor, (2014).

Não nos cabe discutir, neste trabalho, sobre a legitimidade como o espaço urbano da cidade foi reconstruído, no entanto, além das transformações de ordem econômica e material, existem as transformações do ponto de vista das representações sociais, que, infelizmente, não podem ser exibidas em imagens, pois residem no interior dos indivíduos. De que maneira eles assimilaram essas mudanças? Como elas repercutem no imaginário social? Essas questões, antes de aparecerem aqui, foram tema de debate no Grupo de Estudos Lagecult e também em diálogos com o nosso orientador, de onde saíram observações como a que segue:

Orientando: Pode-se dizer que a reprodução das representações é mais básica do que a reprodução do capital? Nesse caso, como a segunda se sobrepõe sobre a primeira?

Orientador: Porque o capital tem interesse em mexer nisso, ou desarticular isso, na medida em que isto é funcional. Então, quer dizer, pode ser que a gente encontre muito isto no [estudo do] trem de ferro, porque a alienação ainda, ou a relação com o imaginário, está vinculada a um espaço que, embora não tenha a funcionalidade do passado, tem arranjos... Então, tem uma lógica que é capitalista, mas não é só o econômico que a define...

Orientando: Isto não é capaz de fazer com que ele [o indivíduo] mude o seu ser... e deixe de valorizar as antigas representações...

Orientador: Exatamente. Então, é provável que na linha de trem você tenha isto. O sujeito com o seu imaginário... mesmo que o capital, a sociedade e o espaço também o tenham. (SANTOS, R. 2014, s/nº.)

Esse aspecto, que poderia ser considerado um “limite” da lógica capitalista, também foi lembrado por Kinn (2010, p. 311):

... a lógica capitalista é apenas outra racionalidade produtiva que, não necessariamente, predominará sobre as outras. Esse sujeito, apesar de não parecer ante a racionalidade capitalista, no processo de reprodução camponesa se mostra flexível e também o seu próprio jeito de ser não lhe permite tornar-se um capitalista.

Pelo descrito no diálogo acima, e a partir da compreensão das relações de força e das contradições vividas no cotidiano, é possível inferir que o que nós chamamos de “modernidade” apresenta-se, em grande parte, como ilusória ou, na melhor das hipóteses, “não espontânea”, na medida em que ela não resolve as contradições. Ao contrário, as expõe ainda mais. O cotidiano pode até apresentar-se como moderno, mas, de fato, o que temos é uma contemporaneidade “não-moderna”, na qual os indivíduos, em sua maioria, abrigam representações “antigas”, que são, em geral, mais valorizadas do que as novas representações que lhes são “oferecidas” no “comércio” das impressões cotidianas. Isto explica o porquê de tantas referências ao passado, à memória, às antigas vivências:

05-Udi: Hoje, você sai na rua.... quando vai à missa, por exemplo... eu fico olhando, eu não vejo mais nenhum conhecido. Eu falei dias atrás que a gente anda em Uberlândia, tem gente demais, mas a

gente não encontra um conhecido, se a gente sair sem documento e acontecer alguma coisa, a gente “vai” como indigente.

Esses “arranjos” (ver citação SANTOS, R., 2014, na página anterior) manifestam-se, em determinados momentos, como “compensações”, na medida em que os indivíduos, mesmo não tendo, a princípio, a sua vontade contemplada se sentem beneficiados de alguma maneira; em outros momentos, esses arranjos estabelecem resíduos, nos quais se transformam as pessoas e/ou relações que não conseguiram se adaptar à nova realidade imposta pelo sistema. A cidade, então, passa a lidar com pessoas, atividades e relações que reúnem resíduos.

Até meados da década de 1960, a área até então ocupada pela Mogiana dava à cidade uma característica quase rural, na qual a centralidade urbana ainda não estava definida, com ruas e avenidas centrais que se confundiam com fazendas e áreas ocupadas por atividades ferroviárias. Eram comuns, por exemplo, as cancelas e porteiros, que abriam e fechavam ruas, dando ou negando acesso às pessoas, automóveis, cavalos, carroças, charretes, trens e vagões. Ainda se vivia um progresso muito prosaico e, de certa forma, humanizado. Mas estava próximo o momento de uma nova etapa no desenvolvimento dessas forças produtivas. A Mogiana, com todo o seu aparato: as linhas férreas, o imenso pátio, as composições férreas – locomotivas e vagões –, estava estabelecida no “coração” da cidade, como a viva representação do progresso e da dinâmica do capital. No entanto, chegou um momento histórico em que aquilo que era visto como progresso passou a ser tornar incômodo e retrógrado, o que demonstra a outra face do capital, que precisa se adaptar constantemente e, mais uma vez o capital realizou o veloz desenvolvimento... “das forças produtivas, desinibido de considerações moralistas humanitárias, movido por uma avidez acumulativa sem paralelo nas etapas históricas precedentes” (MARX, 1996, p. 36).

As fotos 24 e 25 registram diferentes momentos do uso do espaço, na região central da cidade de Uberlândia. Na fotografia 24, da década de 1950, temos a imagem da Avenida Afonso Pena sendo “bloqueada” pela Estação da Mogiana, que foi erguida em 1940 e demolida em 1970, para que a avenida pudesse prosseguir livremente. Abaixo, temos a mesma vista, em uma imagem atual [foto 25 - 2014], que mostra o prolongamento da avenida e os novos usos do espaço urbano.



Foto 24 (acima): No alto da imagem vê-se a Estação Ferroviária de Uberlândia, “impedindo” o prolongamento da Avenida Afonso Pena. A seta, na cor branca, indica o local em que estava erguida a antiga estação, construída em 1940 e demolida em 1970. **Fonte:** Arquivo Público de Uberlândia.

Foto 25 (abaixo): A mesma vista, atual, com o trânsito fluindo. **Crédito:** o autor, (2014).

Com a finalidade de obter uma descrição atual do local de pesquisa, no entorno da Estação Ferroviária de Uberlândia, quando esta ocupava o centro da cidade, foi realizada uma visita acompanhada de diálogos temáticos em movimento, com uma das pessoas que viveram o cotidiano do trem de ferro na cidade. O texto a seguir foi obtido nessa entrevista:

Agora nós vamos fazer o trajeto do trem. O trem saía aqui, aonde você vai pegar... aqui era a máquina de arroz, para cima... ali era uma porteira, ou cancela de cá, e outra de lá. Elas eram empurradas para fechar a rua. [Estamos chegando ao cruzamento da Av. João Naves com Av. Floriano Peixoto. À nossa direita está o prédio atual do Fórum de Uberlândia]. E aquele negócio que eu te falei, era aqui, nesse meio. Só passava carro da nossa esquerda, da direita não passava. Aqui do lado direito era tudo de casa dos funcionários. Daqui para cá, já não era mais casa de funcionários.

É o que eu estou te falando, a gente não vê, é impressionante. As coisas vão se desenvolvendo de uma certa maneira que quando você vê, você pensa: "Mas não é possível". Não tinha "esse trem" aqui! (risos) Isto mudou demais! Isto aqui era um empório muito grande (no local aonde hoje é o Centro Administrativo) e de cá, à esquerda, era o Cazeca, que era uma grande fazenda de café. Aqui era a Fábrica de Cola, aonde é o Carrefour.

Ali (Esquina da Av. Floriano Peixoto com Av. João Naves) era o lugar aonde nós tínhamos uma firma de carregar arroz. Esse cruzamento era fechado. Aqui (aonde é o estacionamento do Fórum) era residência de Ferroviários. Aqui (Próximo ao Terminal Central) tudo era cercado, à nossa direita. Nenhuma dessas ruas centrais atravessava para cá. Aí a cidade teve que dar uma arrancada para poder crescer. Aí, depois que a Mogiana saiu daqui, e até mesmo antes dela sair, já tinha crescido um pouco, mas depois a cidade cresceu bastante. (Diálogo com 09-Udi)

Enfim, a pesquisa corroborou o pensamento de que o desenvolvimento do município de Uberlândia está intimamente relacionado com o seu passado ferroviário, é como se o município tivesse uma dívida para com o trem de ferro, inclusive de passageiros. Mas, ao mesmo tempo, o reconhecimento dessa dívida ainda não se deu, sobretudo no que se refere à valorização das pessoas que contribuíram com o serviço, o que será investigado mais amplamente no próximo capítulo.

4.2.3 – Descrevendo a realidade – Araguari.

O município de Araguari tem uma história ferroviária muito peculiar em comparação com as demais cidades do Triângulo que receberam o trem de passageiros. Ali funcionaram *a todo vapor*, quase que desde o início da instalação das linhas férreas na região, duas grandes companhias ferroviárias⁴⁵: A Mogiana (1896) e a Goyás (1909), tendo cada uma delas erguido uma Estação de grande porte. E, como é de se esperar, ambas deixaram o seu legado. Esse fato, por si só, já foi suficiente para elevar a importância de Araguari, não só no contexto regional, mas também como um importante pólo nacional, naquele momento:

Araguari, com a instalação da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro no ano de 1896 (que cortava o município em uma extensão de 45 Km), aliado ao status de sede da Estrada de Ferro de Goyaz no ano de 1906 [...], conquistou posição privilegiada, abarcando o entroncamento entre os Estados de São Paulo e Goiás. (PEIXOTO E VIEIRA, 2012, p. 61).

É natural, então, que a investigação acerca do que ficou do transporte de passageiros em trens de ferro em Araguari e suas estações, bem como das representações advindas da implantação e desativação do serviço, nos levou a dois caminhos diferentes, mas não excludentes. Uma é a Araguari da Mogiana, outra é a Araguari da Goyás, ainda que em alguns momentos elas se encontrem.

Felizmente, o município oferece um farto material para as gerações atuais e para aqueles que intencionam conhecer – e pesquisar – a sua rica história ferroviária, no que se refere à documentação (notícias de jornais, documentos, registros de atas, imagens), no que se refere ao que ficou das antigas estações e linhas e também à riqueza imaterial, que repousa nas lembranças daqueles que vivenciaram o cotidiano do transporte de passageiros em trens de ferro.

⁴⁵ Desde a sua implantação até os dias atuais, essas Companhias passaram por diversas modificações, tanto em sua estrutura, quanto em sua denominação.

Como em qualquer outra cidade do Triângulo Mineiro, não se pode chegar ou sair da cidade por meio do trem, mas é possível “viajar” no legado e nas representações deixadas pelas duas Companhias que ali atuaram. Para tanto, basta uma, ou algumas visitas, ao Arquivo Histórico e Museu do Município, ao II Batalhão Ferroviário e, é claro, às edificações deixadas pelo trem, nas antigas estações.

4.2.3.1 – As estações de Araguari na contemporaneidade.

A cidade de Araguari, conforme foi visto anteriormente, abrigou duas grandes estações ferroviárias, tendo sido, inclusive, sede da Cia. Estrada de Ferro de Goyás, fato esse que conferiu ao município uma ampla tradição ferroviária. No entanto, do ponto de vista atual, o que antes foi parte importante do cotidiano da cidade, agora subsiste de, pelos menos, duas maneiras: como patrimônio histórico a ser [ou não] preservado e como representação. Portanto, existe como potencial cultural e nas memórias daqueles que um dia viveram o cotidiano das estações.

No que se refere ao complexo ferroviário da Companhia Mogiana, do ponto de vista atual e material, há muito episódios a serem lembrados, mas muito a ser dita, uma vez que todo ele foi demolido:

No final dos anos de 1970, o Decreto 06/79, de 19 de março de 1979, pontuou sobre o terreno de área constante de 134.514,50 metro quadrados, que abrigavam o conjunto arquitetônico da extinta companhia Mogiana, pertencente à FEPASA na cidade, declarando-o de utilidade pública, para desapropriação de pleno domínio. [§] Com isso, para a abertura de uma rua e execução de plano de urbanização, todo o complexo foi demolido pela municipalidade, sendo iniciada a construção da Avenida Batalhão Mauá. [§] Os trilhos foram arrancados e o acervo predial, de grande valor histórico, juntamente com barracões de máquinas e armazéns, foram totalmente dizimados. [§] Neste desaparecimento do complexo da Cia. Mogiana, os vestígios de sua passagem pela cidade quase que sucumbiram. (VIEIRA e PEIXOTO, 2012, p. 125).

No entanto, o que parece ser um ponto final, do ponto de vista da estrutura material e do uso, pode também ser um ponto de partida, do ponto de vista da

importância da preservação da riqueza imaterial, das memórias e representações das pessoas que viveram aquele cotidiano. A interrupção do serviço de transporte de passageiros em trem de ferro e a obsolescência das estações, também “funcionam” como o início de uma preocupação com o seu legado.

Com relação específica à demolição desse complexo, o que se verificou em Araguari, e o que infelizmente aconteceu e acontece em grande parte das cidades brasileiras, com raras exceções, é que os interesses daqueles que personificam o capital são colocados sempre acima dos interesses histórico-culturais, como se esses últimos fossem sempre uma preocupação menor. No entanto, a “mera” destruição material do complexo ferroviário, o que também se estende às demais construções antigas e/ou em desuso, não é suficiente para a sua destruição no âmbito da cultura, uma vez que continuará a existir no cotidiano, seja nas memórias, representações ou no discurso das pessoas do lugar.

Do ponto de vista global, aquele complexo já não existe mais, mas o mesmo não se aplica ao contexto local, enquanto aquele “lugar”, agora destruído fisicamente, existir nas representações dos indivíduos. No lugar, e em sociedade, as representações podem assumir contornos tão reais quanto a própria materialidade. Alçado da materialidade destruída, para o plano da cultura, o “complexo ferroviário” não é retirado da história, ao contrário, vê renovada a sua participação histórica, tendo cumprido a sua missão e sendo eliminado de um espaço que precisa ser remodelado e, cujos responsáveis, não encontram [ou não querem encontrar] lugar para ele. Aqueles que realizaram, ou ordenaram, a destruição, afirmam terem feito em prol do desenvolvimento do lugar. É esse o seu discurso e, sendo o ato correto ou não, encontrou o ambiente propício para a sua realização. Agora, todo o complexo subsiste não mais na sua função prática, mas re-existe nas

representações individuais e sociais e é inseparável delas, o que condiz com a seguinte citação, de Claval (1999, p.13):

O mundo no qual vivem os homens é feito tanto de palavras e de proposições quanto de água, de ar, de pedra e de fogo. Presta-se ao discurso e abastece-se na passagem dos valores. O ambiente no qual as sociedades evoluem é uma construção que se exprime pela palavra: a lógica que os homens lhe atribuem provém, em parte, das regras que regem a composição de seus discursos. [§] As práticas que modelam o espaço ou que são desenvolvidas no sentido de utilizá-lo misturam estreitamente o ato, a representação e o dizer. Elas visam ao mesmo tempo o ambiente material e o círculo social: agimos de acordo com aqueles que nos olham, aqueles a quem contaremos o que fazemos ou aqueles que escutaremos falar.

Cabe também aqui uma reflexão a respeito dessa dicotomia entre o “cultural” e o “econômico”, que é mais uma entre tantas dicotomias, reais ou imaginárias, que se apresentam na modernidade. Será que a “compreensão” de que o “cultural” é “inútil” e o “econômico”, útil, é moderna? Temos aqui ocasião de uma fértil reflexão sobre “utilidade”, “inutilidade”; “meios” e “fins”.

Em alguns países, esses dois domínios se encontram caminhando juntos, cumprindo cada um o seu papel e o que seriam “ruínas”, além de se tornarem importante patrimônio material e cultural, acabam por se tornarem também fonte de renda e riqueza econômica. Fica aqui uma questão para reflexão: o que seria do “Velho Mundo”, se todas as suas “ruínas” tivessem sido demolidas?

No que se refere ao prédio da antiga Estação de Passageiros da Estrada de Ferro Goiás, que ficou em desuso, após a sua desativação, no início dos anos 1970 (o “novo” terminal ferroviário de Araguari foi inaugurado em 27 de março de 1973), foi espaço de uma série de iniciativas, quando à sua destinação.

A princípio, a partir do ano de 1981, houve o interesse de que o prédio, após passar por reforma, passasse a abrigar a Prefeitura Municipal, projeto esse que demorou a “vingar”, uma vez que a decisão também envolvia a nova administração ferroviária brasileira, com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Em

1989, teve início o processo de tombamento do imóvel da antiga Estação, por meio do Decreto Municipal 10/89, que foi reiterado em 1997, pelo Decreto 29/97, quando, definitivamente, o imóvel tornou-se um Patrimônio Material e Cultural do Município, não podendo mais ser demolido, nem modificado severamente⁴⁶. A partir de então, o prédio ganhou vida nova e independente do seu uso anterior. A estrutura que antes abrigava o vai-e-vem do trem de ferro, de pessoas chegando e saindo, encontros e desencontros, compromissos, negócios, amores e desamores, e depois de um período de ostracismo, passaria a ser espaço de um projeto de revitalização para atividades culturais em 2001, quando “...um projeto de revitalização do espaço reabriu as portas da antiga estação para a realização de atividades culturais. A iniciativa foi uma forma de ocupação e gerenciamento do bem, criada para tentar evitar a ação danosa de vândalos” (VIEIRA e PEIXOTO, 2012, p. 125).

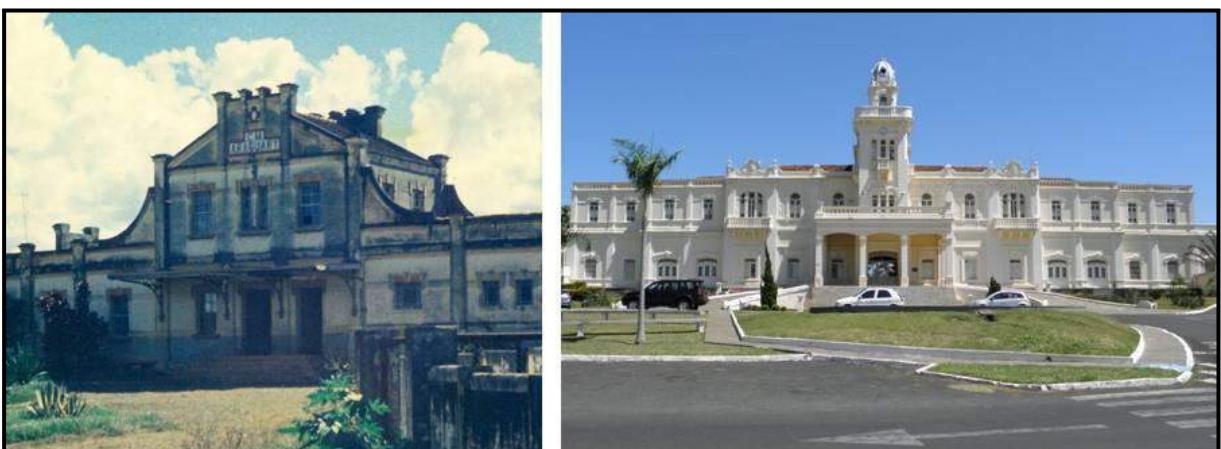


Foto 26 (esquerda): Ruínas da Estação Mogiana de Araguari (demolida nos anos 1970). **Crédito:** autor desconhecido. **Fonte:** Arquivo Público de Araguari.

Foto 27 (direita): Estação e antiga sede da Companhia Goiás, em Araguari. (atualmente é sede da Prefeitura Municipal de Araguari). **Crédito:** o autor, (2014).

⁴⁶ Como se deu o processo, com detalhes, pode ser conferido no excelente trabalho de pesquisa incluído em: PEIXOTO, J. A. & VIEIRA, A. G. C. **A Ferrovia em Araguari**. Goiânia: Kelps, 2012, pp. 139 – 146.

4.2.4 – A situação atual da memória das representações sobre o transporte de passageiros em trens de ferro nas localidades do Triângulo Mineiro.

A investigação, até o momento, nos levou a duas inferências maiores, distintas, porém não independentes. A primeira tem caráter mais geral e filosófico: à modernidade não interessa a pessoa íntegra e plena, nem a sua experiência de vida e suas memórias e representações, a não ser que se encontre nelas algo que possa ser transformado em produto rentável. A segunda inferência tem caráter local, cultural e prático. Se refere à maneira como os esforços realizados na intenção de valorizar a memória do transporte de passageiros na região do Triângulo Mineiro, acabam tendo um efeito contrário ao desejado.

Os museus ferroviários, documentos de arquivos, homenagens póstumas, ou não, acabam por evidenciar o fracasso do sistema ferroviário brasileiro, no que se refere ao transporte de passageiros. A maneira como se exibe e expõe o que “sobrou” da experiência ferroviária na região evidencia o descaso ao qual todo o serviço foi submetido, sobretudo nos seus anos finais. Tudo poderia ser diferente, se o transporte de passageiros em solo brasileiro tivesse “vingado”, expandido e fosse constantemente revigorado, o que não é o caso⁴⁷. Se fosse assim, as evidências do passado, por pior que pudessem ser, serviriam como fundamento de algo que se modernizou com o tempo. No entanto, não foi isto que se deu.

O trem de ferro se instalou, processando modernas relações sociais que, por sua vez, no entanto, abandonaram o trem de passageiros. É por isso que as pessoas que viveram o cotidiano do transporte e de antigos lugares (estações, pontos de parada, locais de encontro, moradias, lares, pontos comerciais, ...) ao se

⁴⁷ Experiências de êxito como Metrô, Trens Metropolitanos e linhas turísticas não são suficientes para constituírem o que poderia ser chamada de “cultura ferroviária”, ainda inexistente em solo brasileiro.

referirem a eles, o fazem com representações de perda e de nostalgia, como se falassem de entes queridos que se foram, de lugares que já não existem mais, de sentimentos topofílicos que se perderam e não podem mais serem revigorados. Sim, pois existem aqueles sentimentos topofílicos que podem ser realimentados por intermédio da materialidade, quando revisitamos um lugar que gostamos e do qual sentimos falta, em virtude de uma prolongada ausência, como a visita à casa de avós queridos, que moram em cidade ou país diferente do nosso; por outro lado, há sentimentos topofílicos ligados a lugares não mais existentes e cuja realimentação material se torna impossível. Como é o caso de cidades que foram inundadas devido à construção de barragens. Quando é assim, as pessoas afetadas recebem novas moradias, mas permanece em suas lembranças o passado vivido no lugar de origem, os locais de brincadeira de infância, a primeira escola, o banco de praça do primeiro beijo⁴⁸. Esse sentimento de perda do lugar e dos modos de vida está muito presente, embora com características próprias, no estudo sobre as representações do trem de ferro de passageiros, conforme evidenciam as citações a seguir:

A gente podia dormir com a janela aberta. Nessa época da minha adolescência... eu não tinha esse medo, você entendeu? Era outra vida, você fazia as coisas com toda certeza, a vida era gostosa. Aquela fazendinha do [Bairro] Cazeca deixou saudade na minha vida, porque eu trabalhei três anos na Cerâmica e nós saímos de lá e a porta da fazenda era gramadinho, uma grama macia, e a gente ia lutar lá. A gente ficava lá, jogava futebol, fazia ginástica. [...] Eu tenho uma foto do Muriel brincando de patinete na linha do trem. (Diálogo com 09-Udi).

Mas perdeu e muito [com o fim de transporte de passageiros]. A Mogiana que perdeu, pois começaram a entrar as empresas de ônibus, mais novos, mais com tecnologia, o desenvolvimento foi chegando e até hoje as pessoas reclamam. (Diálogo com 09-Udi).

Aqui é o meu lugar, mas lá tem aquele sentimento, do lugar em que você nasceu... porque eu vivi lá até os treze ou catorze anos e deixei

⁴⁸ Nesse aspecto, embora já exista um trabalho preventivo, quando há a necessidade de desterritorialização ou remoção de grande número de pessoas. Esse trabalho envolve desde elementos ambientais, quanto humanos e subjetivos, como preparar as pessoas para a “perda do lugar”.

amigos (é interessante, faz um gesto com as mãos, entrelaçando os dedos das mãos e tocando as unhas...) são amigos de infância, e amigos de infância, você não esquece... mas aqui eu me casei, tenho as minhas filhas, minhas netas, tudo... (Diálogo com 10-Udi).

Olha, no aspecto humano, a gente vê que é uma história muito viva. A gente recebe aqui ferroviários de 90, 92 anos [pausa, e com a voz bastante emocionada, ela continua] a gente se emociona muito, porque a gente vê que é muito vivo na alma deles. A maioria das famílias incorpora isto, mesmo os que não foram ferroviários, eles incorporam isto. Tem muita gente que mora fora, que os pais foram ferroviários e faleceram, as pessoas [parentes] vêm e têm aquele apreço e muito valor por tudo isto e em Araguari, nós temos um patrimônio histórico inestimável, uma memória que, materialmente, está viva e que imaterialmente está nas conversas, na história oral, nos sentimentos das pessoas. (Diálogo com 11-Ari).

As manifestações da memória relatada acima explicam porque o cuidado e a preservação dos sentimentos topofílicos e das representações sobre os lugares e os modos de vida são tão importantes quanto a preservação do patrimônio cultural (material e imaterial). No entanto, até mesmo aqueles⁴⁹ que resolveram voltar a atenção, o olhar e o cuidado para a riqueza que reside nas representações e sentimentos topofílicos, se vêem em situação delicada, pois, dos seus esforços, no caso do transporte de passageiros em trem de ferro na região do Triângulo Mineiro, resulta mais uma visão do descaso e do fracasso do sistema, do que uma homenagem reconhecida e digna.

O que se verificou nos locais de preservação foi o lamentável estado dos objetos que ficaram e de como as pessoas que lidam com eles se sentem impotentes, o que pode ser entendido também como uma legitimação da destruição. As coleções são incompletas, o estado de preservação e os cuidados são inadequados e muito pouco profissionalizados. Em relação à situação dos prédios

⁴⁹ As inferências aqui apresentadas não diminuem o mérito daqueles que se empenham em preservar a riqueza da história do transporte de passageiros em trens no Triângulo. A denúncia não se dirige a eles, que não são os responsáveis pelo fracasso do sistema. Quando visitamos os locais de preservação da memória ferroviária, não era nossa intenção falar sobre esse quadro lamentável. Essa é uma descoberta revelada pela investigação realizada, que acabou por ocupar um lugar de destaque, tendo em vista as dificuldades com as quais aqueles que buscam preservar, têm que lidar.

antigos, comumente confunde-se “preservação” com “restauração” e os acervos chegam a ser quase infantis e prosaicos. A única verdade que há é o amor daqueles que lidam com os acervos. E se fazemos essas colocações tão graves aqui, é pelo dever acadêmico de chamar a atenção da comunidade e das autoridades, para que façam mais pela preservação da história, que forneçam as condições necessárias para isto. A seguinte manifestação registra parte dessa realidade:

11-Ari: *Sobre o prédio da [Estação] Stevenson, um grupo de antropólogos esteve aqui e disseram que, infelizmente, o prédio foi reformado e não restaurado, porque houve mudanças... então, na visão deles, lá foi reforma e não restauração... mas tem ações... mesmo reformado, ele está lá e a intenção é preservar. Mas deixa muito a desejar, mesmo tendo sido feito muita coisa, ainda deixa a desejar. Todos esses prédios aqui, por exemplo, não são tombados e a Prefeitura ocupa.*

De qualquer forma, museus, arquivos, homenagens em nomes de ruas, dentre outros atos importantes, não são capazes de trazer à tona o resíduo mais importante, que são as representações daqueles que viveram o cotidiano do trem de ferro.

A ideia que defendemos é a de que tudo poderia ser diferente, se além dessa riqueza material e histórica que se pretende valorizar, também fossem valorizadas as experiências e representações das pessoas, em seus lugares. Que essas pessoas fossem ouvidas, convidadas a relatarem suas recordações. Assim, poderíamos “descobrir” que o maior legado de toda atividade humana é o seu “elemento humano e cultural”. De que vale “apenas” guardar e preservar objetos do passado se os humanos que deram sentido a esses objetos não forem contemplados? Por exemplo, pouco adianta, sob esse ponto de vista, levar uma turma de alunos a um museu ferroviário, se lá eles não tiverem nenhum contato vivo com a história, ou com as pessoas que protagonizaram a história que eles estão

reverenciando?⁵⁰ Isto também acaba fazendo parte da legitimação da destruição, uma vez que estamos inseridos em um processo, e contexto, que defende a primazia do capital.

As questões e afirmações acima podem parecer ingênuas e evidentes, mas nada é tão tácito a ponto de dispensar uma séria reflexão. Essa reflexão fundamenta o componente filosófico desta tese, enquanto a reflexão sobre a lógica espaço-temporal que permite a primeira constitui o seu conteúdo geográfico-cultural.

A pesquisa realizada não trata as localidades estudadas, prioritariamente, a partir da categoria “cidade”, embora cada uma delas seja uma cidade. O ponto de referência é a categoria “lugar” e, quando observadas sob o ponto de vista do lugar, as relações e representações se apresentam de uma maneira muito peculiar. Muitas representações apresentadas como universalmente válidas, do ponto de vista global, nem sempre fazem sentido no lugar, pois, na realidade dos lugares, as relações são particulares, pontuais e cotidianas. Por isso, o “real” apresentado até aqui deve, em seguida, ser decomposto. São representações de quando o trem, no Triângulo Mineiro, era a imagem do “progresso”, mesmo que não se tivesse muita clareza quanto ao significado do termo.

⁵⁰ É evidente que há casos em que essa possibilidade está descartada, devido à distância temporal entre o momento atual e os eventos estudados. No entanto, no nosso caso de estudo isto ainda é possível e, sendo adotado esse expediente, poderia ser um auxílio para suprir essa lacuna através da transmissão do conhecimento pelas gerações, seja na forma oral, escrita ou por outros meios modernos.

Capítulo 5

Decompondo o Real:

Lugar, cotidiano e caminhos de decomposição da realidade estudada.

“Todo discurso, como um ser vivo, tem que ser organizado, possuindo um corpo próprio, por assim dizer para não ser acéfalo nem desprovido de pés, e contar com um centro e uma parte superior que se ajustem tanto entre si quanto com o todo.”

Platão (2010, p.97)

Uma vez apresentada a complexidade horizontal do nosso objeto de pesquisa, passemos agora a analisá-lo na sua complexidade vertical que, para melhor organização, será analisada considerando o processo social nos seguintes períodos: 1889 a 1939 e 1940 a 1969. A princípio, pode causar estranheza que o procedimento não se dê na ordem cronológica e que no capítulo 4 tenha sido apresentado o momento atual. Ao fazermos assim, no entanto, primeiramente, seguimos a orientação do método proposto por Lefebvre (1986a, p. 173), no qual primeiro se apresenta a “realidade” tal qual pode ser observada, com o intuito de, ao final, investigar as transformações históricas que culminaram com a atual disposição, com o objetivo de... “retornar ao atual anteriormente descrito para reencontrar o presente, porém elucidado, compreendido: *explicado*”⁵¹ (LEFEBVRE, 1986a, p. 173). O que se busca neste capítulo é a compreensão de como se deu o surgimento das principais representações associadas ao cotidiano dos lugares estudados.

Aqui será feita uma análise dos elementos que tornaram possível a exposição da interpretação histórica da realidade observada. A mera descrição de uma realidade dada não é capaz de revelar, em um primeiro momento, as orientações e intenções que, conscientemente ou não, influenciaram para a sua constituição. Tampouco é possível determinar, sob o ponto de vista do recorte horizontal, quais são – ou foram – as relações sociais às quais estavam submetidos os produtores das estruturas das localidades estudadas. Para que isto possa ser feito, propõe-se um estudo com a intenção de “decompor” a realidade apresentada numa “análise da realidade descrita” (LEFEBVRE, 1986a, p. 173), de forma que essa possa, ao mesmo tempo, promover o desvendamento da lógica que orienta a produção atual

⁵¹ São admitidos os limites dessa compreensão. Os termos “compreensão” e “explicação” são utilizados não em um sentido absoluto, mas a partir da proposta de Lefebvre, que poderia ser entendida como o “alcance de uma melhor compreensão sobre a realidade estudada”.

dos espaços e lugares nas localidades estudadas, identificando tanto a produção, quanto as apropriações e possíveis re-produções das relações sociais ali estabelecidas. Para tanto, é preciso trazer à tona, e tornar conscientes e públicas, as primeiras condições em que se deu a produção das representações analisadas.

Assim, serão pontuados alguns fundamentos tomados como subsídio no processo de decomposição do real, com o intuito de se reconhecer as múltiplas temporalidades sociais existentes no presente, que se apresenta não como um momento único e acabado, mas como síntese espaço-temporal de processos sociais. A realidade já não pode mais ser reconhecida apenas pela simultaneidade dos eventos, da mesma forma que o “espaço amplo”, isoladamente, não pode ser concebido como uma “somatória de pequenos espaços e lugares”. Buscar-se-á, agora, os fundamentos teóricos que tornam possível a compreensão das singularidades das temporalidades sociais desiguais, bem como da complexidade dos processos presentes. Isto é “decompor o real”.

O “Real” é entendido como o “espaço-tempo” cotidiano de um (ou mais) lugar(es), o que resume a concepção de geofilosofia adotada como fundamento teórico desta pesquisa: a reflexão sobre as representações – individuais e sociais – concernentes às diferentes temporalidades que coexistem no cotidiano de um lugar – ou conjunto de lugares –, tendo como objetivo a compreensão dialética do espaço-tempo dessa realidade, com o auxílio das ciências humanas: filosofia, história, geografia, sociologia e psicologia. O lugar é mais do que o “agora”. Ele é um “agora” acrescido de representações de temporalidades sociais distintas que se articulam, se opõem e são dialetizadas. Ele é um “agora” enriquecido.

5.1 – Decompondo o Real - [1889 a 1939]

O período de 1889 a 1939 corresponde ao momento em que se, no início, se dá a chegada do trem de ferro ao Triângulo Mineiro e que, depois, redefiniu as práticas sociais, criando novas demandas e é marcado pelo fato de o trem ser ainda um desconhecido, um estranho. Mas, ao mesmo tempo e não contraditoriamente, o trem passa a ser muito próximo, pois as linhas férreas percorrem a planta baixa da região, com estações construídas nas vizinhanças das propriedades rurais.

A máquina (trem de ferro) cortando o cerrado do “Sertão da Farinha Podre” abre uma fenda no espaço-tempo local, encurtando as distâncias, invadindo os campos e montanhas, trazendo o barulho da “civilização” e, junto com o barulho, tanto os seus benefícios, quanto os seus prejuízos. Benefícios e Prejuízos! Por mais que se pretenda ser dialético, buscando mais a síntese, do que as dicotomias, estaremos sempre diante dessas oposições: vanguarda e retaguarda; progresso e conservadorismo; barulho e silêncio; movimento e repouso, dentre outras. A dicotomia também está presente no trem de ferro, que traz consigo, além do progresso, muitos descontentamentos e novas metáforas e analogias, que passam a fazer parte do cotidiano do lugar: “devemos andar nos trilhos”; “Tão certo quanto o horário do trem”; “viver a vida vendo o trem passar”; “observando o mundo da janela do trem”; “o trem descarrilou”.

A modernidade que promove a instalação de uma rede de ferrovias proporciona uma aparente contradição: “encontra” o espaço, por meio da rapidez que acrescenta ao deslocamento, ao mesmo tempo, também aumenta o espaço da experiência possível, permitindo que distâncias maiores sejam percorridas em menor intervalo de tempo, tanto é que, em termos relativos e não absolutos, o impacto causado pelo ritmo das relações sociais inaugurado pela presença do trem de ferro

à região do Triângulo Mineiro (assim como em qualquer outra região), se comparado à velocidade do meio de transporte mais usual que o precedeu (o carro de boi), é bem maior do que o impacto causado em meados da década de 1950 com o estabelecimento de rotas aéreas, comparando a velocidade de deslocamento dos aviões comerciais, em relação aos ônibus e automóveis. O quadro abaixo ilustra matematicamente essa inferência.

Quadro 07 – Mobilidade espaço-tempo relativa

Meio de Transporte/locomoção	Período	Origem	Destino	Deslocamento (tempo)
À pé	Antes de 1895	Araguari	Uberaba (passando por Uberlândia)	3 dias
Carro de boi	Antes de 1895	Araguari	Uberaba (passando por Uberlândia)	1 semana
Trem de Ferro	Após 1895	Araguari	Uberaba (passando por Uberlândia)	3 horas
À pé	Antes de 1895	Uberaba	Campinas	15 dias
Carro de boi (ou comitiva)	Antes de 1895	Uberaba	Campinas	30 dias
Cavalo	Antes de 1895	Uberaba	Campinas	10 dias
Trem de Ferro	Após 1895	Uberaba	Campinas	12 horas
Automóvel pequeno/Ônibus	Atual	Uberaba	Campinas	5 horas
Avião Comercial	Atual	Uberaba	Campinas	50 minutos

Elaborado por Fernandes, P. I. B. (2014).

É possível perceber que a mudança proporcionada pelo meio de transporte “trem de ferro”, e pelas tecnologias a ele associadas, é muitas vezes maior (em termos relativos) do que a mudança promovida pelo avião. O impacto, tanto material, quanto psicológico, é bem maior, provocando distintos sentimentos decorrentes de uma nova percepção espaço-temporal. Esses são os sentimentos que passam a ser analisados a partir deste ponto. Não são exatamente sentimentos topofílicos ainda, mas são sentimentos que demonstram que as pessoas mudaram, e também o lugar.

Ao mesmo tempo, eles [os sentimentos] ajuizam essas mudanças. São sentimentos modificados que também acarretam novas modificações e a sua repercussão se dá, em primeira ordem, no lugar e no cotidiano em que se vive:

Então, veja bem, para mandar uma carta para São Paulo, para pegar uma condução para ir para São Paulo. Que condução poderia ser? Só poderia ser um homem a cavalo. Então, houve uma revolução mesma. Veja bem, se de Uberlândia à Uberaba a gente levava uma semana, quando inaugurou a estação em Uberaba, o historiador Borges Sampaio disse o seguinte: “Que de Uberaba à capital do país [Rio de Janeiro] se iria agora em três dias”. Poxa, daqui lá [Uberaba] era uma semana, agora de lá até o Rio de Janeiro vão ser três dias... né? Uma mudança violenta, e outra coisa... o carro de boi levava tantos quilos, um vagão do trem levava muitas vezes mais. Então foi uma transformação muito violenta... a Mogiana teve este condão de dar uma mudança nas coisas aqui. (Diálogo com 04-Udi)

O futuro propiciado pela instalação do sistema de transporte ferroviário traz atribuições inéditas aos lugares e às pessoas que, do ponto de vista da economia de tempo, podem ser entendidas como conquistas. Até então, não era possível, por exemplo, a percepção (e a experiência) da permanência em dois lugares “grandes”, distantes, em um mesmo dia. Antes do trem de ferro inexistia a percepção de se estar, no mesmo dia, em Uberaba e Campinas. A demora do deslocamento ocasionava uma representação específica que preparava todo o percurso: “Campinas está há dez dias de Uberaba”. Essa representação agora (com a chegada do trem à região, a partir de 1895) é rompida, uma vez que se pode chegar a Campinas, partindo de Uberaba, em dez ou doze horas. É importante frisar, embora hoje isto pareça banal. Nenhum morador da região, antes da otimização do uso do tempo proporcionado pelo trem de ferro, havia se deitado tendo tido, naquele mesmo dia, a lembrança de ter estado em dois lugares de tão grande porte. Experiências e sentimentos novos são exemplos das novas representações possibilitadas pelo trem de ferro, que interessem a esta pesquisa.

Causa espanto que as repercussões econômicas do advento do trem de ferro

foram (e têm sido) amplamente difundidas e investigadas, mas pouco (ou nada) se falou sobre as repercussões subjetivas e psicológicas. O morador do Triângulo Mineiro agora é alguém que tem o poder de, partindo de Uberaba, chegar no dia seguinte à Capital do seu país (Rio de Janeiro, à época). Evidencia-se uma mudança não apenas na ordem econômica e social, mas a efetivação de uma potencialidade. Trata-se de uma mudança ontológica: o trem de ferro é uma construção humana, a partir da qual o ser humano produz história e, ao fazer isto, provoca mudanças no próprio significado do termo “humano”. Não por acaso, as novas possibilidades do motor a vapor também impressionaram Santos Dumont, o brasileiro pioneiro da aviação, que, citando a Companhia Mogiana, escreveu:

As primeiras lições que recebi de aeronáutica foram-me dadas pelo nosso grande visionário: Júlio Verne. De 1888, mais ou menos, a 1891, quando parti pela primeira vez para a Europa, li, com grande interesse, todos os livros desse grande vidente da locomoção aérea e submarina. Algumas vezes, no verão dos meus anos, acreditei na possibilidade de realização do que contava o fértil e genial romancista; momentos após, porém, despertava-se, em mim, o espírito prático, que via o peso absurdo do motor a vapor, o mais poderoso e leve que eu tinha visto. [...] Senti um bafejo de esperança quando meu pai me anunciou que ia construir um caminho de ferro para ligar a fazenda à estação da Companhia Mogiana; pensei que nestas locomotivas, que deviam ser pequenas, iria encontrar base para a minha máquina com que realizar as ficções de Júlio Verne. (SANTOS DUMONT, 1918, p. 3).

O sentimento de que as conquistas tecnológicas representam também conquistas humanas é atual. O exemplo mais célebre é a afirmação do astronauta norte-americano Neil Armstrong, quando do primeiro pouso tripulado na Lua, “um pequeno passo para o homem, um grande salto para a humanidade”.

O “passo” que nos ocupa no momento, nesta tese, é a implantação do trem de ferro ao Triângulo Mineiro, por Uberaba. Não se dedicará especial atenção, aqui, aos aspectos estritamente históricos da circulação do trem, a não ser quando esses forem imprescindíveis para a apresentação das ideias e posterior análise. A atenção

está centrada nas repercussões subjetivas dos eventos e nas representações dos indivíduos locais, sendo essa a justificativa da tese. Muito se tem falado sobre eventos, e muito pouco sobre os estados de consciência, memória, reminiscências, representações e sentimentos deles decorrentes. Sobre os aspectos históricos e espaciais, há uma rica literatura a respeito, que pode ser fonte de pesquisa àqueles que sentirem necessidade de se municiarem de tais conteúdos.

5.1.1 – Uberaba. O trem de ferro ligando lugares da região do Triângulo e definindo um novo cotidiano. O trem humanizado.

Nascida com o nome de “Farinha Podre”⁵², nome que também designou a própria região, como já visto, Uberaba, na ocasião da implantação do trem de ferro, era a cidade mais desenvolvida da região. O surgimento e o desenvolvimento dessa localidade, e a sua relativa proximidade com a Província de São Paulo, foram cruciais para a consolidação da região do Triângulo Mineiro (ainda não denominada assim, à época) como região e como lugar de pertencimentos e sentimentos.

A implantação do trem em Uberaba não só marcou uma nova era de possibilidades econômicas, como também proporcionou um modo de vida mais acelerado, que se redefine em função dos tempos sociais redefinidos pelo trem. E quando uma mudança tão profunda acontece, ela precisa ser compreendida, o que deve ser cobrado das pessoas públicas e intelectuais responsáveis pela intermediação entre os fatos e o senso comum.

O trem, quando chega, penetra fundo nas estruturas dos lugares. A partir da modernidade que ele implanta nos lugares, muda o ritmo da vida diária, amplia as possibilidades de comércio, de estudos. Traz a notícia do Jornal da Capital, um ou

⁵² É importante não confundir o povoamento (cidade/freguesia) da Farinha Podre, com o Sertão da Farinha Podre.

dois dias depois da publicação. O trem é a primeira possibilidade de interação rápida entre lugares distantes espacialmente. Por isso, representa a primeira mudança importante na percepção humana do “lugar”. A figura F ilustra a maneira como o Jornal “Gazeta de Uberaba” noticiou a implantação do trem:

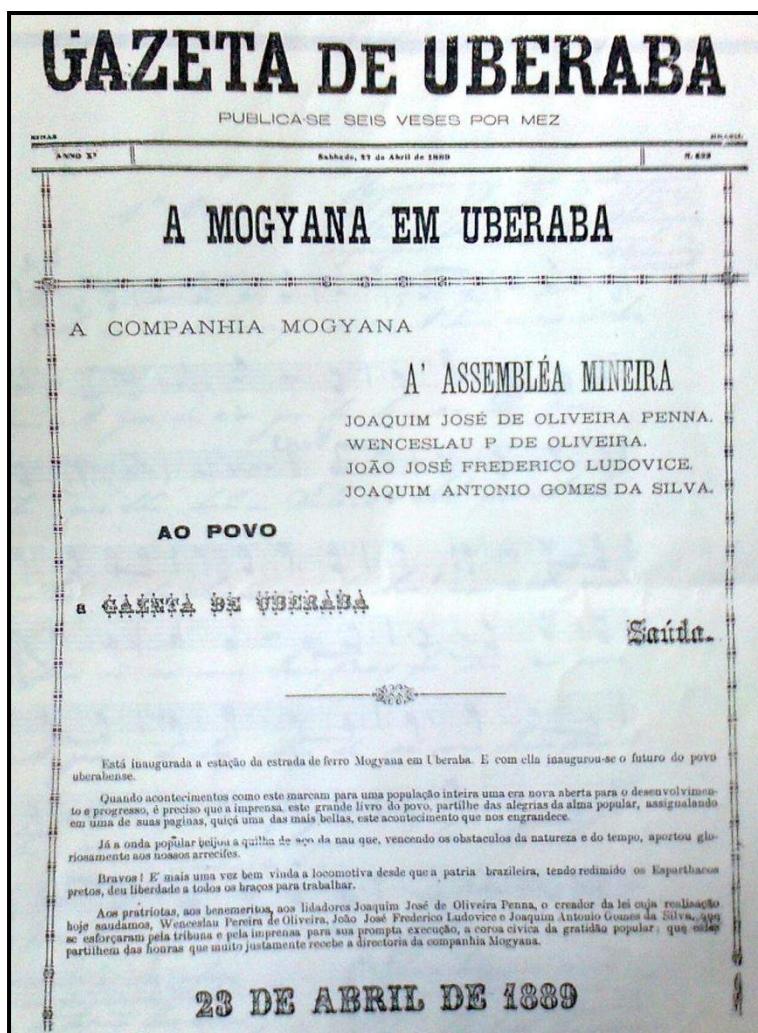


Figura F: Fac-símile da edição de 23 de abril de 1889 do jornal “Gazeta de Uberaba”.
Fonte: Arquivo Público de Uberaba. V. 01 – nº 01 – p. 09, nov. 1989.

Texto em caracteres menores: *Está inaugurada a estação de ferro Mogiana em Uberaba. E com ella inaugurou-se o futuro do povo überabense. [§] Quando acontecimentos como este marcam para uma população uma era nova aberta para o desenvolvimento e progresso, é preciso que a imprensa, este grande livro do povo, partilhe das alegrias da alma popular, assinalando em uma de suas páginas, quiçá uma das mais bellas, este acontecimento que nos engrandece. [§] Já a onda popular beijou a quilha de aço da nau que, vencendo os obstáculos da natureza e do tempo, aportou gloriosamente aos nossos arrecifes. [§] Bravos! É mais uma vez bem vinda a locomotiva desde que a pátria brasileira, tendo redimido os Espartanos pretos, deu liberdade a todos os braços para trabalhar. [...].*

O texto em destaque, publicado no jornal, por si só proporciona uma ampla “coleção” de termos e representações que merecem atenção: futuro, desenvolvimento e progresso, povo, alma popular, dentre outros. Além do fato de associar a marcha do progresso como uma “luta” contra a natureza: “...vencendo os obstáculos da natureza e do tempo...”. Ao fazer referência aos Esparthanos pretos, os escravos oriundos originariamente do continente africano, o jornalista também atribui à locomotiva, além da função de meio de transporte, a função de “força produtiva”, tendo em vista que já não se pode contar com a mão de obra escrava e o trem chegou em “boa hora”. Sem entrar em aprofundamentos do ponto de vista estritamente social da questão, que demandariam uma atenção que transcende os propósitos da tese e que poderiam conduzir a um anacronismo, nos deteremos nas questões que fundamentam a pesquisa, desde o seu início: as representações do trem, no contexto da modernidade. Nesse caso, a questão que surge, para a qual buscamos resposta na pesquisa e nas falas dos colaboradores é a seguinte: “a expectativa declarada na matéria, que também expressa o “espírito” da época, se concretizou nas representações locais?”.

5.1.1.1 – Uberaba e representações da modernidade: uma breve supremacia ferroviária

Há um “dizer” no imaginário camponês brasileiro que afirma que os antigos já sabiam que “um dia não seriam mais os bois que puxariam os carros, e sim os carros que puxariam os bois”. No caso das mudanças promovidas pelo trem de ferro no espaço regional, em Uberaba, esta afirmação se torna ainda mais verdadeira, pois, a despeito de o trem de ferro ter chegado à região devido, prioritariamente, ao

café, foi o transporte de gado que alcançou uma repercussão maior nas representações locais, conforme evidenciam as falas a seguir:

Muito bem, aí, veja o que acontece com o percurso dessa Ferrovia, ela vem fazendo aquela sinuosidade, vem fazendo, vem fazendo.... de repente, quando ela entra na cidade, não era cidade ainda, era tudo cerrado. [...] o ramal passando dentro do frigorífico, para o trem poder pegar... eu me lembro de vagão transportando boi, daqui de Uberaba e lá aonde é a rodoviária, aonde era a estação, os currais eram feitos também com pedaços de trilhos, eles usavam também para fazer os currais. Muito bem, quando foi então 1926, inaugurou isso aí e... passa por outro setor que começa na porta do frigorífico lá, até hoje o ponto é o mesmo... passa na porta do frigorífico e foi fazendo aquela sinuosidade, aí a cidade foi expandindo, expandindo... e tal. Tinha o corredor boiadeiro, tinha tudo e tal, e tal... E essa sinuosidade, se juntando com a cidade. [...] essa ferrovia, hoje, é uma avenida, mas ela entrava no frigorífico e passava pelo lado de fora. Quando estava com passageiro o trem passava pelo lado de fora, quando ia colocar um vagão com boi, para subir ou descer, aí o trem fazia assim, engatava, ou passava lá na frente, dava uma ré, engatava o vagão e levava. (Diálogo com 03-Uba).

Como mudaram as coisas, né? Para ir daqui [Uberabinha – Uberlândia] a Uberaba, que era o pólo comercial da região. Uberaba, na época da Guerra do Paraguai, era uma das maiores cidades do país, maior que muitas capitais, no Nordeste, de Goiás aqui, uma cidade importante, e a Mogiana veio para cá, a transformação foi grande... eu estou te contando isto justamente para dizer que toda a produção daqui era destinada para Uberaba, pelo menos a maior parte, porque Araguari e Monte Alegre também consumiam, mas o interessante era vender para Uberaba, que se vendia muito mais, né? Então, como é que se levava a produção daqui para Uberaba? [antes do trem] De carro de boi. De tropa. Quanto tempo levava isto? Quase uma semana, ou uma semana. (Diálogo com 04-Udi).

As citações decorrentes do diálogo com 04-Udi e 03-Udi não só evidenciam a amplitude da mudança ocorrida, na qual os bois deixam de ser a força motriz, mas também demonstram aspectos da modernidade que só podem ser encontrados por aqueles que vivem no lugar, que fornecem os elementos para as generalizações e universalizações, nem sempre justas, conforme analisado no item 2.2 (p. 126) desta tese.

O que geralmente os livros registram é que a cidade de Uberaba, no final do século XIX e início do século XX, ocupava uma posição de destaque na região, mas

informações de que os seus currais, nas cercanias da estação, eram feitos de sobras de trilhos, por mais compreensível que pareça, só pode ser obtida na conversa direta com as pessoas que vivenciaram a experiência ou receberam essa informação de forma oral. E, metaforicamente, essa informação denota um novo domínio do trem sobre o boi: na modernidade, o boi não só é transportado pelos trilhos do trem, mas também é preso por eles, enquanto aguarda o seu destino.

Outro aspecto importante das representações sobre o lugar foi o fato de o trem de ferro possibilitar uma mobilidade maior para as pessoas, inclusive as pessoas de baixa renda, em virtude dos valores acessíveis das passagens, o que sempre foi uma característica do trem de ferro:

Quem quisesse ir a Belo Horizonte, tinha que ir no lombo do burro ou de carro de boi, porque os primeiros veículos que chegaram aqui foi em 1900 e pouquinho e quem rodava nesses Fordinhos era o Cel. Fulano de Tal, bom aquilo foi evoluindo, evoluindo e Uberaba despontando... “a Princesa do Sertão” e aquela coisa toda... (Diálogo com 03-Uba).

Essa possibilidade culminou em grandes benefícios do ponto de vista cultural, pois fez com que a cidade de Uberaba e, um pouco mais tarde, toda a região se tornassem mais acessíveis e mais conhecidas, por intermédio do contato dos seus cidadãos com outras partes do estado e do país, como evidenciaram Ferreira e Almada (1989, p. 70):

Após a inauguração da ferrovia em 1889, Uberaba iniciou uma “nova vida”. O apito da locomotiva transformou o cenário da cidade. Irremediavelmente assumiu um novo ritmo, que pouco a pouco virou cotidiano – a locomotiva acabou se tornando um personagem comum. Os habitantes da cidade presenciavam o impacto trazido pelas mudanças deste poderoso símbolo da civilização na medida em que passaram a conviver com um novo contingente de pessoas: os que vinham de longe e iam para o outro lado, os que trajavam a última moda de São Paulo e os que vestiam o uniforme dos operários da ferrovia.

No entanto, a supremacia regional ferroviária de Uberaba teve vida muito curta, pois tão logo a ferrovia adentrou mais, no sentido norte, a condição de “ponto terminal ferroviário”, que garantia ao município a condição de importante pólo comercial e cultural, começou a ser afetada.

No dia 21 de dezembro de 1895 foi inaugurada a estação ferroviária naquele município [São Pedro de Uberabinha – Uberlândia] e pouco tempo depois, a 15 de novembro de 1896, instalou-se o ponto terminal na cidade de Araguari. A Companhia Mogiana cumpriu seu objetivo de chegar à divisa de Goiás. O centro de comércio foi deslocado e, decorridos sete anos de inauguração de sua ferrovia, Uberaba encontrou declínio econômico ao perder a exclusividade de entreposto comercial do sertão. [...] A Mogiana chegou revelando a modernidade que estava em ebulição, mas ao continuar seu caminho, mostrou também a fragilidade com que é construído o mundo moderno. (FERREIRA & ALMADA, 1989, pp. 70 e 71).

Esse acontecimento motivou uma ampla gama de representações que ainda nos dias atuais, passados mais de cem anos, figuram no imaginário social da região e de suas localidades. Uma dessas representações é a incômoda comparação que surgiu ao longo do século XX entre as cidades de Uberaba e Uberlândia, o que é bem comum entre cidades vizinhas cujo crescimento se apresenta de forma não uniforme. Essa comparação rendeu durante muito tempo, e ainda rende até os dias de hoje, como menor intensidade, muitas discussões. Tratar dos detalhes dessa questão está fora dos propósitos desta tese. No entanto, o que se pode afirmar é que o trem de ferro, ao mesmo tempo em que encurtou a distância entre as cidades, também proporcionou, simbolicamente, uma separação entre elas, pois possibilitou à pequena e insignificante “São Pedro de Uberabinha” deixar de ser uma “cria” de Uberaba, como também ter a sua própria identidade e independência, como evidenciam as seguintes palavras:

Então, deixa eu te falar uma coisa.... você sabe que ... o Triângulo Mineiro, a nossa região aqui, ali pelos primórdios, ano de 1900.... Uberaba, naquele tempo, liderava [...] Então, Uberlândia, naquele tempo, era Uberabinha, São Pedro de Uberabinha... e aí as lideranças daqui [Uberaba] faziam pressão para o Governo de Minas,

para o Governo ligar a Belo Horizonte, por linhas férreas. (Diálogo com 03-Uba).

Em 1951, Uberlândia era bem menor do que Uberaba, os meus amigos me gozavam, perguntavam: “Mas você vai para Uberabinha?”. Tinha o Metrópole lá em Uberaba, que era um prediozinho lá, o pessoal me falava: “Oh, a sombra do metrópole vai pegar lá, e tal”. (risos). Agora, hoje não tem como competir, falar, eu só lembro que eu encontrei um colega meu na Praça Tubal Vilela, quando ele viu o movimento, ele falou assim: “coitadinho do meu Uberaba” [risos]. (Diálogo com 10-Udi).

As citações acima, fortes representações das pessoas locais a respeito da relação entre o trem de ferro e o lugar, revelam algo para o qual Lefebvre já havia alertado, a respeito de uma observação de Engels e Lênin, sobre a aparente natureza linear do progresso:

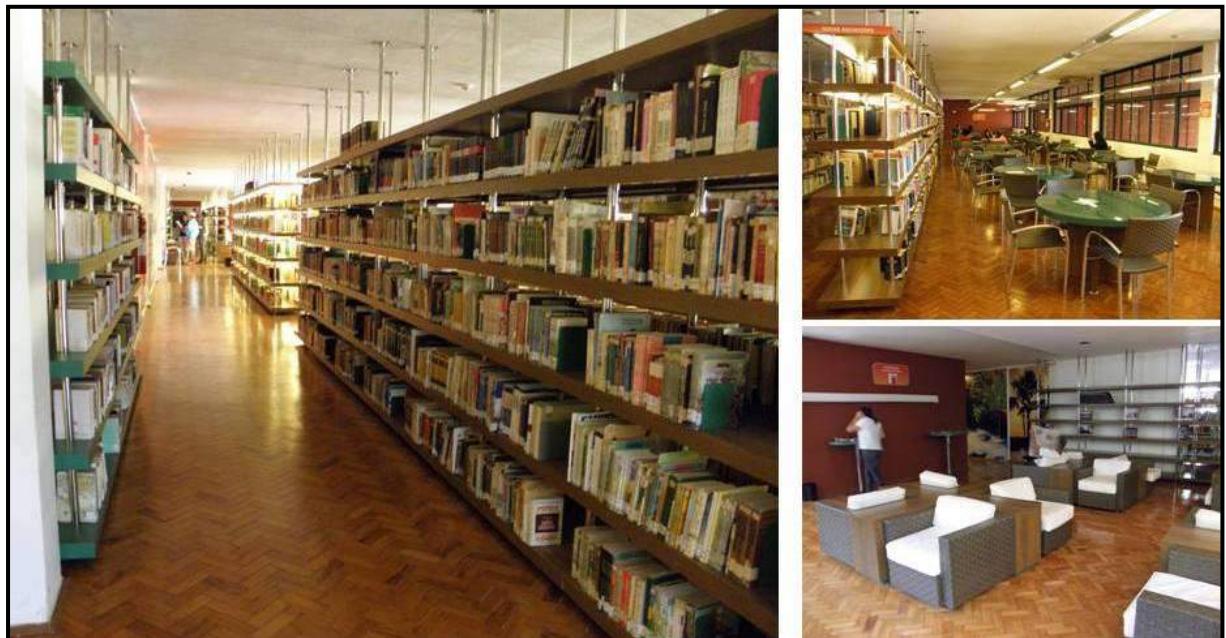
... a ironia da história é insondável! Engels e Lênin estão plenamente de acordo em rejeitar uma representação simplista do progresso: uma evolução linear, contínua, igual em todos os setores, avançando sobre todas as frentes, vantajosa sobre toda a linha. (LEFEBVRE, 1969, p. 270)

A modernidade que havia bruscamente chegado com o trem de ferro a Uberaba, também sofreu rupturas não menos bruscas, com o próprio processo de “invasão” do trem para novas localidades.

A cidade de Uberaba, no entanto, ainda permanece como pólo cultural da região, tendo, na maioria dos casos, uma inserção maior e é sempre mais lembrada, fora da região, quando alguém faz referência à região do Triângulo Mineiro. Essa é a herança de uma época de glória e supremacia da cidade. De certa forma, essa representação está muito viva nas pessoas dessa localidade e pode ser encontrada no gosto pelo saber, que é sua marca característica. As gestões que se sucederam à frente da administração da cidade sempre cuidaram desse valor⁵³ com muito zelo.

⁵³ Não deve ser por acaso que em Uberaba estão a Universidade Federal do Triângulo Mineiro, a Reitoria do Instituto Federal do Triângulo Mineiro e a sede da Academia de Letras do Triângulo Mineiro.

Um exemplo é a bela e ampla Biblioteca Pública Municipal da cidade, que serve de modelo para a região, contando com um acervo maior do que o de muitas universidades brasileiras, conforme ilustra a foto 28:



Fotos 28, 29 e 30: Imagens da Biblioteca Pública Municipal de Uberaba.
Crédito: o autor, (2011).

Em muitos aspectos, a majestade proporcionada pelo período de supremacia ferroviária tornou-se uma característica marcante da cidade. Nos dias atuais essa majestade é relegada pela modernidade, que pouco considera a historicidade humana, pois está mais atenta aos “resultados” quantitativos – número de habitantes, renda per capita, etc... – do que ao processo (qualitativo), como evidencia Martins (2011, p. 18): “... a modernidade só é possível como momento contraditório dessa humanização. Momento, que, por sua vez, cobra do homem o tributo de sua coisificação, de seu estranhamento em relação a si próprio”. Essa compreensão também deve ser a meta de uma geofilosofia do lugar, a partir das representações dos indivíduos que não são, necessariamente, os mais ouvidos, mas que tiveram a sua experiência de vida negligenciada pela modernidade.

5.1.2 – Decompondo o Real: Uberlândia. (Foi o trem de ferro que decretou a morte de Uberabinha e o nascimento de Uberlândia).

A implantação do trem de ferro causou impacto muito maior em Uberlândia do que em Uberaba, que já era uma cidade líder na região, enquanto “São Pedro de Uberabinha” não passava de uma pequena localidade, cuja própria identidade ainda estava associada ao nome de sua vizinha secular.

O estudo das representações a respeito desse período nos conduziu a descobertas que podem contribuir fundamentalmente para a reflexão e compreensão da importância de um sistema de transporte, cujo fundamento se encontra na economia brutal de tempo e que se projeta também no imaginário de passageiros e localidades, marcadas, por um lado, pelo engajamento dos administradores locais e, por outro lado, pela rejeição de uma pequena, porém importante, parcela da população local.

Apesar do arrojo dos líderes locais, que souberam intervir para que as intenções iniciais dos projetistas da linha ferroviária fossem modificadas e, ao invés de seguirem para a cidade de Prata, tomassem o caminho da pequena São Pedro de Uberabinha, conforme já anunciado no item 4.2.2, desta tese (Descrevendo a realidade – Uberlândia), a primeira observação digna de nota, nesse tópico, é a de que não houve uma festa pública na ocasião da inauguração da estação da Mogiana em Uberlândia (São Pedro de Uberabinha), em 1895, de acordo com:

Não houve a festa de inauguração da Mogiana em Uberlândia, em 1895, pois havia uma indisposição entre o engenheiro responsável pela obra e alguns donos de terra que impediram que a Estrada passasse em suas propriedades. Inclusive, algumas das sinuosidades da avenida hoje chamada João Naves de Ávila se devem a isto. Ela “respeita” o traçado original da linha ferroviária, que foi construída de maneira irregular, e não reta, para não invadir a propriedade de alguns insatisfeitos. Esses que estavam insatisfeitos criaram um clima não muito favorável para uma inauguração festiva. Por isso, ao contrário do que aconteceu nas cidades vizinhas, o povo não participou da inauguração. Bom, e isto daí... mas isso que eu

estou dizendo, tem até um artigo de uma pessoa, não me lembro ao certo o nome, que ele diz ... tem um crônica dele ... feita há muitos e muitos anos, uns 70 anos, contando que não teve esta festa. Mas esta é a única informação que eu tenho disto, é dele. (Diálogo com 04-Udi).

A informação acima atesta o fato de que a vinda da Mogiana para a cidade foi, sobretudo, marcada pelo interesse de um grupo de líderes locais, cuja atenção não estava, prioritariamente, focada nas necessidades da população, mas sim na intenção de ampliar os seus empreendimentos e lucros. Essa iniciativa mostrou-se determinante para a história do lugar.

Embora não estejam totalmente associados ao tema em estudo nesta tese, três outros fatores contemporâneos à instalação da rede ferroviária contribuíram muito para o rápido desenvolvimento da cidade: a luz elétrica, a construção da estrada para Itumbiara (Goiás) e a construção da ponte Afonso Pena, na divisa com o Estado de Goiás, conforme evidenciam as ponderações a seguir:

Outro aspecto importante é também no início do século passado, os Prado, a Cia. Prado de eletricidade. Estava começando a surgir a energia elétrica no mundo e nas cidades principais do Brasil e eles procuraram conhecer e implantar uma usina hidrelétrica de energia aqui em Uberlândia. Uma das primeiras, se não a primeira, aqui na nossa região. Isto sem dúvida contribuiu também para esta característica de desenvolvimento e de progresso. Pois aonde tem energia elétrica o progresso deslancha. (Diálogo com 08-Udi).

... então se constrói a ponte Afonso Pena, na divisa com Goiás, no sentido de Itumbiara. Até então, toda a produção goiana saia para o sul, pois quem consumia a produção de Goiás, era São Paulo. Então, para se deslocar essa mercadoria, não havia nem uma ponte. O que acontecia. Uma boiada, por exemplo, levava uma semana para atravessar pelo rio Paranaíba, porque a balsa não suportava um número muito grande de cabeças de gado, com o risco de perder. Olha isso, o que acontece, com a ponte, tudo muda. Isto vale para as mercadorias que vinham do Sul também, que era a zona industrial do país, arame farpado, ferramentas, chegavam, agora, pelo trem. Então foi esta a mudança, uma boiada agora passa em meia hora, então... mas o que acontece, acaba de atravessar a ponte, para onde vai? Volta para a terra, porque não tem estrada, ou vai para Uberaba, ou Uberabinha, ou Araguari, para uma destas cidades, para embarcar no trem. (Diálogo com 04-Udi).

Aí Fernando Vilela vem e constrói uma rodovia daqui à ponte (de Goiás). O que acontece? Tudo o que sobe, de São Paulo e Rio de Janeiro, chega aqui, tem uma estrada, com caminhões, para Itumbiara, pois agora chega na ponte e passa. Fica muito mais rápido, econômico e seguro. Toda a produção goiana, ao mesmo tempo, vem para Itumbiara primeiro e agora pode vir para Uberlândia. E Itumbiara começou a perder esta condição de ponto terminal, pois passa a ser Uberlândia, que já tem o trem. (Diálogo com 04-Udi).

Trata-se de uma conjunção de fatores, conquistas e construções que decretaram a morte da antiga Uberabinha, dando origem a uma cidade dinâmica e promissora. Um artigo recente reúne todos esses fatores em um único texto, resumindo as ações que possibilitaram um novo futuro àquela modesta localidade:

Uberabinha ficava lá em cima, muito longe do Rio Grande. Uberabinha teve a visão do futuro que a esperava. Não tinha importância econômica para ser o ponto final da ferrovia. Talvez chegasse a ser uma pequena estaçãozinha se a estrada de ferro, que já chegara até Uberaba, avançasse em busca de Goiás, trazendo mercadorias e levando a produção da terra. Quem chegasse primeiro conquistaria os mercados. O que os antigos vereadores pensaram e fizeram, sob a direção do primeiro Agente Executivo Augusto Cesar Ferreira e Souza, está registrado nas atas da primeira e pobre Câmara. [...] Uberabinha assumiu a pesada obrigação de fazer a estrada no lado mineiro até o rio [Paranaíba], cabendo-lhe também comprar e manter em serviço uma balsa e canoas para transporte. De lá vinham até o porto da balsa, os produtos da fértil terra goiana. Daqui seguiam até lá o sal, encomendas e manufaturas, tudo conduzido em carro de bois. [...] O progresso animou a Mogiana a vencer o trecho deserto, mais de cem quilômetros entre Uberaba e Uberabinha. Por um novo traçado, transportando carga para Uberabinha, o novo centro distribuidor e dali para Goiás, não mais sobre a velha balsa do Porto de Santa Rita, e sim pela nova Ponte Afonso Pena. (VIRGÍLIO, 2014, p. 8).

Assim, as representações que marcam esse período da história überlandense demonstram, por um lado, a importância do trem de ferro para a constituição histórica do município, como também, por outro lado, o quanto a atual condição da cidade está distante daquele passado original. E isto se aplica tanto ao aspecto material do desenvolvimento, quanto às representações atuais, que, no senso comum local, rendem pouco, ou nenhum tributo, à historicidade deste lugar, pois os

cidadãos, em sua maioria, estão muito mais atentos à sensibilidade imediata que lhes é oferecida. É necessário um esforço maior, para se reconhecer que a ordem aparente “esconde” processos não lineares de desenvolvimento. Como bem observou Lefebvre (1986b, p. 145): “Desse passado, poucos traços; nada subsiste. Nada e, no entanto, tudo: a própria forma da aldeia!”.

O trem de ferro é parte integrante desse passado e está presente nas representações dos indivíduos locais, embora cause espanto a maneira como as pessoas que constituem as novas gerações, geralmente, negligenciem a sua importância, como indicam as interpretações de pessoas que vivenciaram esse primeiro período [1889 a 1939] da presença do trem na região:

Aqui acaba tudo, destrói tudo. Não tem mais aquele movimento. Meu filho sempre fala: “Mãe, o que a gente vai contar? Porque alguma coisa antiga, podia contar para os nossos filhos, [mas] não existe isso. Só a senhora que viu, o papai, ninguém tem nada mais para contar”. (Diálogo com 05-Udi).

E nós vamos chegar em um ponto, meu filho, que só falta pôr asa e voar, o que eu vi há 70 anos e estou vendo hoje... é porque eu tenho uma cabeça muito boa e porque o cara tem que ter um tempo aqui na Terra. Porque, se não ele fica... ela dá um troço. O “computador” não aguenta. Você vê a transformação da “coisa”. A vida que era e é agora. (Diálogo com 09-Udi).

No entanto, a despeito do pouco reconhecimento atual, foi nesse período que começou a se moldar a Uberlândia de hoje, que já não se reconhece mais como a antiga e longínqua Uberabinha, da qual nada de material restou. Fato esse que está presente nas representações dos indivíduos locais e foi registrado por uma recente publicação local (MACHADO, 2014), que traz a afirmação de que a última casa de Uberabinha foi demolida em 2012 (Foto 31). Trata-se da que era até então a mais antiga construção da cidade. Localizada na esquina da rua Augusto César com Padre Anchieta e conhecida como a “Casa de Dona Adélia”, a construção foi ao chão. A proprietária, que faleceu em 2004, havia, sem sucesso, tentado garantir o

tombamento da construção, junto ao Poder Público Municipal. As imagens abaixo mostram dois momentos do “mesmo” lugar:



Foto 31 (esquerda): Casa de Dona Adélia, em 2002. **Crédito e Fonte:** MACHADO, 2014.

Foto 32 (direita): Terreno vazio, em 2012. **Crédito e Fonte:** MACHADO, 2014.

Se já não podemos mais visitar a São Pedro de Uberabinha material, podemos, no entanto, “visitá-la” naquilo que ainda reside e (re)existe no interior das pessoas, no imaginário local e na documentação histórica de que dispomos.

Alçada à categoria de Vila no ano de 1888, Uberabinha já era considerada uma freguesia dinâmica e promissora, conforme publicado no jornal “Gazeta de Uberaba”:

Devido aos esforços e dedicação dos nossos distintos amigos Augusto Cesar Ferreira e Sousa e Padre José Carlos Nogueira passou na assembléa provincial e foi sancionada a lei que eleva á cathegoria de villa a opulenta e industriosa freguesia de S. Pedro de Uberabinha. [§] Esta folha proclamou sempre essa idéa como uma medida de justiça, e não é a primeira vez que é apresentado á assembléa provincial o projecto de eleval-a á villa. (ALMANAQUE DE UBERABINHA, 1912, p. 107 - Publicado originalmente em Jornal “Gazeta de Uberaba”, Edição de 15 de setembro de 1888).

Sob o ponto de vista do nosso instrumento metodológico de pesquisa, neste momento da tese, o método regressivo-progressivo introduzido por Lefebvre, podemos identificar diferentes temporalidades que permitem decompor o real pela

sensação de contemporaneidade das relações sociais. Principalmente porque não é possível compreender um determinado momento, ou recorte histórico, apenas com as informações que ele próprio fornece. Somos, muitas vezes, induzidos a esse erro quando, ao buscarmos a compreensão do momento presente, nos “deslocamos” até um passado, mas, ao mesmo tempo, tomamos esse passado pesquisado como algo dado, sem atentar para o fato de que ele também tem o seu próprio passado, mais original. Em outras palavras, o lugar, ou o ambiente estudado, não se resume ao presente e o presente também é móvel: quando nos deslocamos ao período estudado neste momento, nos descolamos para um passado, sem dúvida, mas, ao mesmo tempo, para o que era presente para aqueles que compunham a humanidade local naquele contexto. Essa é a grande diferença, por exemplo, entre as representações atuais de uma pessoa que presenciou aquele período e uma notícia veiculada em um jornal. Essa é uma visão daquele “presente”, enquanto aquela é uma visão acrescida da experiência de anos e décadas.

O que nos interessa é que, assim como as construções da histórica Uberabinha foram todas lançadas ao chão, da mesma forma, foram lançadas ao chão do esquecimento – sem rede, nem cobertor – as representações dos indivíduos que viveram aquela realidade, que é o que se busca trazer à tona, mas não para simplesmente trazer, mas para, a partir delas, buscar uma melhor compreensão do presente. As pessoas que viveram aquele cotidiano são os seus verdadeiros autores, mas a realidade presente, que existe graças à ação daquelas pessoas, está divorciada delas. Aqui se aplica a constatação feita por Lefebvre, conforme Martins (1996, p.19):

Lefebvre entende que a desigualdade dos ritmos do desenvolvimento histórico decorre do desencontro que na *práxis* faz do homem produtor de sua própria história e, ao mesmo tempo, o divorta dela, não o torna senhor do que faz. Sua obra ganha vida própria, torna-se objeto e objetivação que subjuga em renovada sujeição o seu sujeito.

A formação é econômica e social porque abrange simultaneamente esses dois âmbitos da *práxis*: a natureza (o econômico) e a sociedade (o social). O homem age sobre a natureza na atividade social de atender suas necessidades. Constrói relações sociais e concepções, ideias, interpretações que dão sentido àquilo que faz e àquilo de que carece. Reproduz, mas também produz – isto é, modifica, revoluciona – a sociedade, base de sua atuação sobre a natureza, inclusive a sua própria natureza. Ele se modifica, edifica a sua humanidade, agindo sobre as condições naturais e sociais da sua existência, as condições propriamente econômicas. [§] Justamente aí o desencontro entre o econômico e o social na sociedade capitalista expressa o avanço do econômico em relação ao social, este atrasado em relação àquele. (MARTINS, 1996, p. 19).

O que pretendemos acrescentar, ainda, é que, para além das condições sociais, que nem sempre encontram ocasiões de realização, encontram-se as condições subjetivas, entendidas como o conjunto de vivências, experiências e representações individuais que repousam nas pessoas e nos lugares, reprimidas e silenciadas pela agressividade característica do desenvolvimento histórico: o progresso. Se há um desencontro entre o econômico e o social na sociedade capitalista, conforme Martins (1996), há um desencontro ainda maior entre a subjetividade das representações e a realidade efetiva. Esse desencontro, no caso da antiga Uberabinha, manifesta-se, hoje, como esquecimento.

5.1.3 – Decompondo o Real: Araguari – (O trem chega a Araguari: O encontro com a “Goyás” e a nova configuração da Rede Ferroviária Local).

As representações e memórias acerca do domínio e do fascínio do trem de ferro em Araguari e da primeira fase do serviço, quando se deu a consolidação do transporte de passageiros na região, evidenciam que o trem não só alçou a cidade a outro nível de desenvolvimento, como também determinou a própria identidade da cidade, que a caracteriza até os dias de hoje: uma cidade ferroviária.

Isto se deu, sobretudo, pelo fato de a cidade, como visto anteriormente, ter se tornado o ponto terminal, por longo período, de duas companhias ferroviárias que atuaram na região: A Mogiana e a Goiás, fundamentais para o desenvolvimento do município, o que é muito recorrente nas representações sobre o lugar:

06-Ari: *Já em Araguari, tinha duas estações a Mogiana e a Goiás. A Goiás hoje é onde é a prefeitura municipal, mas foi acabando tudo. Hoje o que tem de Ferrovia é da FCA. Meu filho foi maquinista. Logo que terminou ali, depois que o Batalhão foi para lá, por que o Batalhão deu uma vida para Araguari. Mas nessa época a Estrada de Ferro Goiás já estava fechando e nessa época ela ia só até Anápolis. E a Mogiana também já estava fechando. Então, eu te falo o seguinte, o progresso de Araguari foi até começar a entrar as Rodoviárias, aí o progresso foi muito pouco para Araguari.*

11-Ari: *Sobre a importância de preservar a história dos ferroviários de Araguari, para o crescimento da cidade...olha, no aspecto humano, a gente vê que é uma história muito viva. A gente recebe aqui ferroviários de 90, 92 anos (pausa... a voz demonstra emoção) a gente se emociona muito, porque a gente vê que é muito vivo na alma deles, que a maioria das famílias incorporam isto, mesmo os que não foram ferroviários. Tem muita gente que mora fora, que os pais foram ferroviários e já estão falecidos, as pessoas [os parentes] vêem e têm aquele apreço e muito valor por tudo isto e em Araguari, nós temos um patrimônio histórico inestimável, que é uma memória que, materialmente, está viva e que imaterialmente está nas conversas, na história oral, nos sentimentos das pessoas... [...] Olha, eu acho que foi um trabalho feito pelos homens, na época e naquele contexto social econômico, isso era muito grande e muito importante... e depois que passou a rede (federal) então, pois eles eram servidores federais, isso é muito representativo...*

15-Ari: *Eles [os ferroviários] tinham um status elevado e ainda falam até hoje, que aonde chegavam eles tinham crédito.*

11-Ari: *Olha, Araguari foi entroncamento ferroviário, a Mogiana vinha de São Paulo até aqui e daqui partia a Estrada de Ferro da Goiás, então, aqui era um ponto de ligação desses três estados, tanto é que na convenção de Brasília, consta que a maioria dos materiais para construir Brasília passavam por aqui, por Araguari. Então, há várias coisas que são intrínsecas à história ferroviária de Araguari e isto ficou muito marcado. Araguari era um importante ponto de ligação.*

Se a instalação das linhas férreas à Uberlândia (Uberabinha), em 1895, se deu em circunstâncias um tanto quanto restritas (não houve sequer uma festa de inauguração), em Araguari a realidade foi outra, o que revela que, desde cedo, que o lugar assumiu a sua identidade ferroviária.

Em Araguari, a instalação do trem de ferro se deu de maneira festiva. A primeira locomotiva, vinda de Uberabinha, chegou repleta de pessoas, desde operários que trabalharam na ferrovia, quanto de autoridades locais e da região. Ao contrário dos proprietários rurais da antiga Uberabinha que, em grande parte, boicotaram a ferrovia, os proprietários rurais de Araguari “ofertaram farta recepção às autoridades, regada a churrasco e vinho” (PEIXOTO & VIEIRA, 2012, p. 27).

Fatos como esse interessam sobremaneira a esta pesquisa, pois revelam elementos representacionais que não são percebidos à primeira vista. De um lado, como visto, temos o caso de Uberlândia, que não assumiu a ferrovia. Por outro lado, está Araguari, que incorporou a ferrovia à sua identidade urbana. A figura G, a seguir, mostra uma matéria de jornal atual, sobre essa questão.



Figura G: Matéria de capa do Jornal do Bairro. Araguari, jan. 2012.
Fonte: Acervo do Arquivo Público de Araguari, 2013.

Enquanto para Uberlândia a ferrovia, sobretudo no que tange ao transporte de passageiros, nunca foi um fim, mas um meio para o desenvolvimento, pois tão logo cumpriu a sua função, perdeu o seu lugar, para Araguari, ao contrário, a ferrovia foi tratada como um fim em si. O lado “injusto”, se assim podemos dizer, é que a interrupção do trem para Uberlândia foi tido como progresso, pois a cidade já não admitia o seu crescimento sendo barrado pelas instalações da Mogiana. Araguari, no entanto, devido à sua maior dependência do sistema ferroviário – uma dupla dependência, frisa-se – nunca mais foi tão soberana quanto durante o período em que gozou daquela supremacia do primeiro período [1896 – 1939] da história ferroviária da região. Tão logo se deu a interrupção do serviço de passageiros em trens de ferro da região, Uberlândia se libertou das marcas da ferrovia, ficando os seus sentimentos e representações limitados às pessoas que lidaram diretamente com o cotidiano do trem. Em Araguari, ao contrário, permanece viva a “imagem” do trem e, ao mesmo tempo, um maior cuidado com a sua história ferroviária, como evidencia o texto do jornal apresentado acima, ao considerar que a localidade tem “sua história, cultura e tradições baseadas no transporte ferroviário, e que foi justamente esse transporte que conferiu importância e prestígio à cidade, a preservação do leito ferroviário em questão é mais do que justa, é necessária” (Jornal do Bairro. Araguari, jan. 2012. Arquivo Público de Araguari, 2014).

A importância e o prestígio citados acima foram construídos, principalmente, no período de 1896 a 1939, que é o cabe estudar neste momento, ao “decompor o real”, em Araguari.

A instalação da Mogiana para o Triângulo Mineiro está, em primeira ordem, relacionada à possibilidade de escoamento da produção cafeeira para o interior do país, como já visto neste trabalho e também bem definido nos propósitos dos

próprios fundadores da Companhia: um grupo de agricultores paulistas. No entanto, como também temos visto, cada uma das localidades às quais a ferrovia chegou, se encarregou de dar à ferrovia, e ao trem de ferro, uma “identidade” mais próxima aos interesses da localidade em questão. É o que aconteceu com o gado bovino, em Uberaba e com os cereais, bens de mercearia e logística em Uberlândia. Não se trata de uma simplificação, pois aqui abordamos mais as representações das pessoas locais, para as quais essas constatações se manifestam inequivocamente.

Araguari, por sua vez, não só tomou para si a intenção inicial dos pioneiros agricultores paulistas, como também se tornou, ela própria, uma grande potência cafeicultora e é considerada “a capital mineira do café” (SOUZA JR, 2011). Nada mal para a pequena cidade descrita pela jovem de hábitos refinados, proveniente da capital de então, Rio de Janeiro, Augusta de Faro Fleury Curado, esposa do Dr. Sebastião Fleury Curado, natural do Estado de Goiás e advogado do Império e depois da República. O casal, juntamente com os dois filhos, estava em Araguari em 1896, na ocasião da chegada da primeira locomotiva à cidade. Augusta assim descreve a experiência:

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 de bandeiras. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali afora. 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 biscoitos. E enquanto isso a máquina entrava triunfante na pequena estação de Araguari. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. (FLEURY CURADO *apud* CURADO, 2013, p. 103).

Augusta de Faro Fleury Curado tornou-se uma testemunha privilegiada do episódio, tendo ela própria chegado aqui, com a família, na primeira incursão do

trem de ferro à região. Indo em direção à Goiás, a viagem prosseguiu em lombo de animais, o que ela narra em seu livro “Do Rio de Janeiro a Goiás”, organizado e publicado por sua filha, Maria Paula Fleury de Godoi, em 1961. Curado (2013, p. 99) assim resumiu o relato de Augusta Fleury: “Documentário precioso, o diário de Augusta de Faro Fleury Curado contém, no conjunto de informações valiosas, o cotidiano do interior brasileiro nos primeiros anos da República”.

O relato traz um elemento, talvez negligenciado na ocasião, mas fundamental para esta pesquisa: a inserção da região, ainda conhecida como Sertão da Farinha Pobre, no seletivo mundo ligado pelo trem de ferro. A partir daquele ponto, em direção ao centro do país, a viagem só poderia prosseguir com o auxílio dos animais. A linha férrea terminava ali, fato esse que conferia à modesta localidade uma situação privilegiada em relação a centros urbanos bem maiores do interior do país, como a cidade de Goiás, para a qual se dirigia a família Fleury Curado.

A inauguração da Mogiana, em 1896, proporcionou o princípio da era ferroviária em Araguari, que se fortaleceu com o início dos trabalhos para a instalação da Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, em dezembro de 1909. A intenção da EFG era adentrar ao Estado de Goiás, promovendo a sua ligação com o sul do país, já conectado com a região, por intermédio da Companhia Mogiana.

Naquele momento, Araguari era uma das poucas cidades brasileiras a contar com a existência de duas linhas distintas de ferrovias e a serem atendidas por duas grandes companhias. Esse fato, que conferiu grande repercussão nas representações locais, ainda foi mais fortalecido quando, em 1920, o Presidente da República, Epitácio Pessoa, determinou que a Companhia Goyaz fosse encampada pelo Governo Federal, tornando-se, portanto, uma rede Federal, fazendo com que aquela localidade fizesse parte de um grupo ainda mais seletivo, no contexto nacional,

como expressam as considerações de 11-Ari: “*Na época e naquele contexto social econômico, isso era muito grande e muito importante... e depois que passou a rede (federal) então, pois eles eram servidores federais, isso é muito representativo*”.

As marcas representacionais desse orgulho ferroviário ainda podem ser percebidas na localidade e em seus habitantes. Seja no cuidado para com a sua tradição ferroviária ou na sua vocação cafeeira, cuja materialização deve muito ao trem de ferro.

5.2 – Decompondo o Real - [1940 a 1969] - Complexidade vertical do serviço ferroviário na região do Triângulo Mineiro.

Esse é o intervalo de tempo em que se dá, a princípio [1940], a maior atividade do trem de passageiros e, ao final [1969], o início de sua decadência. Essa realidade é comum para os três municípios e para todas as localidades abordadas neste estudo, o que nos permite tratar desse período de maneira comum.

Consolidado como meio de transporte efetivo na região, o trem de passageiros goza de um status considerável, o que também repercute nas representações daqueles que viveram o cotidiano da ferrovia e das estações, naquele momento. Havia uma atmosfera de grande confiança no trem e nas companhias que aqui atuavam, não só em virtude do transporte seguro, rápido e econômico que era oferecido, mas também devido aos benefícios oferecidos aos funcionários das companhias e aos seus familiares. No que se refere aos benefícios trabalhistas, por exemplo, muito antes de serem assegurados direitos básicos, em âmbito nacional, como plano de saúde, assistência médica gratuita, remuneração de férias, passe livre para viagens de trem, dentre outros, as famílias dos ferroviários já contavam com algumas dessas garantias e tudo indica que existia, inclusive, um

glamour. Era importante trabalhar na Mogiana e nas outras companhias. Muitos mostram com orgulho a identidade, mas com o passar do tempo, parece que isso foi se perdendo como evidenciam as narrativas a seguir:

13-Udi: *Fui até Araguari algumas vezes para fazer consulta, que tinha o médico da Mogiana, tinha um convênio com o pessoal da Mogiana. Então eu fui algumas vezes, para consultar e a gente ficava no hospital ferroviário de Araguari. Eu fui algumas vezes também para levar as crianças para passear e elas adoravam. Antigamente, os funcionários da Mogiana e os familiares tinham o passe livre, para poder fazer as viagens. Acabava um talão, vinha outro.*

08-Udi: *É, houve uma época em que trabalhar nas ferrovias aqui, conferia status, entende? A pessoa fazia carreira até aposentar dentro das companhias ferroviárias, isto existia.*

Esse intervalo de tempo é crucial para a pesquisa desenvolvida, é o período intermediário que “recebe” o trem de ferro de passageiros no seu auge e o entrega começando a declinar. Aqui se fará a análise dos elementos que influenciaram e determinaram a realidade hojeposta, bem como as suas relações sociais e representações fundamentais. O que se busca é também a compreensão da lógica, ou das lógicas, que orientaram a produção atual do espaço, bem como a constituição e configuração dos lugares do trem. Para tanto, considerando que a paisagem é, dentre as categorias do arcabouço geográfico, aquela mais capaz de apresentar as modificações no espaço-tempo, nos cabe aqui, realizar um retorno a esse conceito-categoría, no que tange a paisagem “triangulina”, pois: “... é preciso resgatar o sentido de paisagem, sobretudo na geografia, para tornar evidente que não se está preso a uma concepção limitada de realidade” (VIEIRA, 2002, p. 146).

5.2.1 - Considerações sobre a paisagem triangulina, no entremeio do auge e decadência do transporte de passageiros na região.

A categoria paisagem constitui uma evidente categoria geográfica. Em sua origem, o conceito “paisagem” estava fortemente ligado ao Positivismo, tendo, uma

raiz filosófica. Franceses e alemães tratavam a paisagem como uma “face material do mundo, onde se imprimem as atividades humanas” (SCHIER, 2003, p. 80).

No que se refere à cultura e à geografia cultural, de acordo com Claval (1999) a paisagem é fundamental, mas não suficiente, para o estudo da organização do espaço, como evidenciam as citações a seguir: “A geografia cultural dedica-se, assim, tanto à maneira pela qual as paisagens herdadas são permanentemente reelaboradas por aqueles que as habitam (...), como à gênese dos traços mais espetaculares da organização do espaço”. (CLAVAL, 1999, p. 312), e:

É através da paisagem que os geógrafos tem, geralmente, abordado os problemas culturais (...). A ideia que se expandiu, então, algumas vezes, foi a de que as formas visíveis revelavam tudo sobre a cultura dos grupos: isto é inexato, como demonstraram os parágrafos precedentes; o que não priva as paisagens de interesse e de pertinência. (CLAVAL, 1999, p. 313).

A profética citação a seguir, de Saint-Hilaire, revela a ordem de mudança promovida pelo trem de ferro na paisagem “triangulina”:

Tempo virá em que cidades florescentes substituirão as miseráveis choupanas que mal me serviam de abrigo, e então seus habitantes poderão desfrutar de uma vantagem que raramente encontramos na Europa, pois saberão com certeza pelos relatos de alguns viajantes, quais foram as origens não apenas de suas cidades mas também dos seus mais insignificantes povoados. [...] E ficarão surpreendidas ao verificarem que, nos locais onde se erguerão então cidades prósperas e populosas, havia outrora apenas um ou dois casebres que pouco diferiam das choças dos selvagens; que onde estarão retinindo nos ares os ruídos dos martelos e das máquinas mais complexas ouviam-se apenas, em outros tempos, o coaxar de alguns sapos e o canto dos pássaros; que, em lugar das extensas plantações de milho, de mandioca, de cana-de-açúcar, e das árvores frutíferas, o que havia eram terras cobertas por uma vegetação exuberante mas inútil. Diante dos campos cortados por estradas de ferro, e talvez mesmo por veículos mais possantes do que nossas locomotivas de hoje, as gerações futuras sorrirão ao lerem nos livros que houve um tempo em que o viajante podia considerar-se afortunado quando conseguia percorrer, numa jornada, quatro ou cinco léguas⁵⁴. (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 14).

⁵⁴ Ao ler esse trecho, e muitos outros da obra de Saint-Hilaire, fui tomado por um sentimento de grande perda, por não ter tido contato com esses escritos nos primeiros anos escolares. (Nota do autor).

Embora Saint-Hilaire faça referência a um período anterior ao processo de instalação das ferrovias, as suas palavras fazem muito sentido no período agora estudado, quando se tornam evidentes e marcantes as modificações na paisagem local e nas representações sobre elas, como mostram as fotografias a seguir:

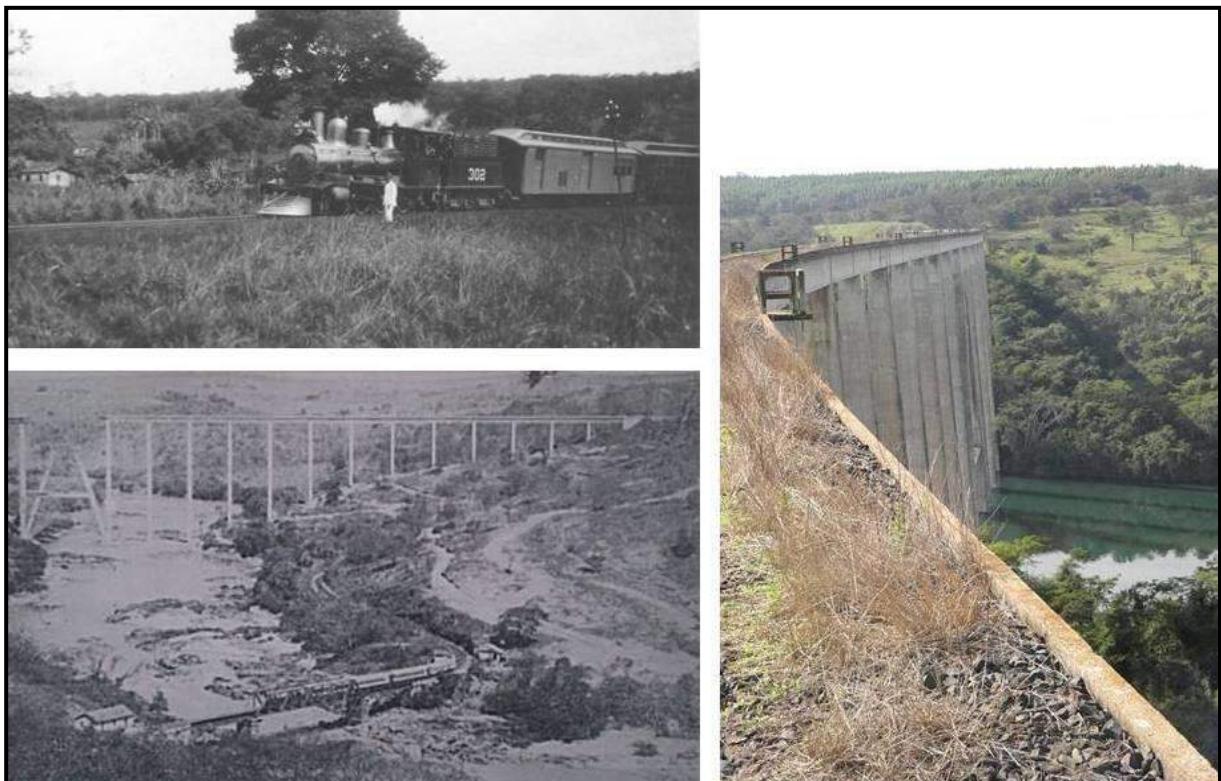
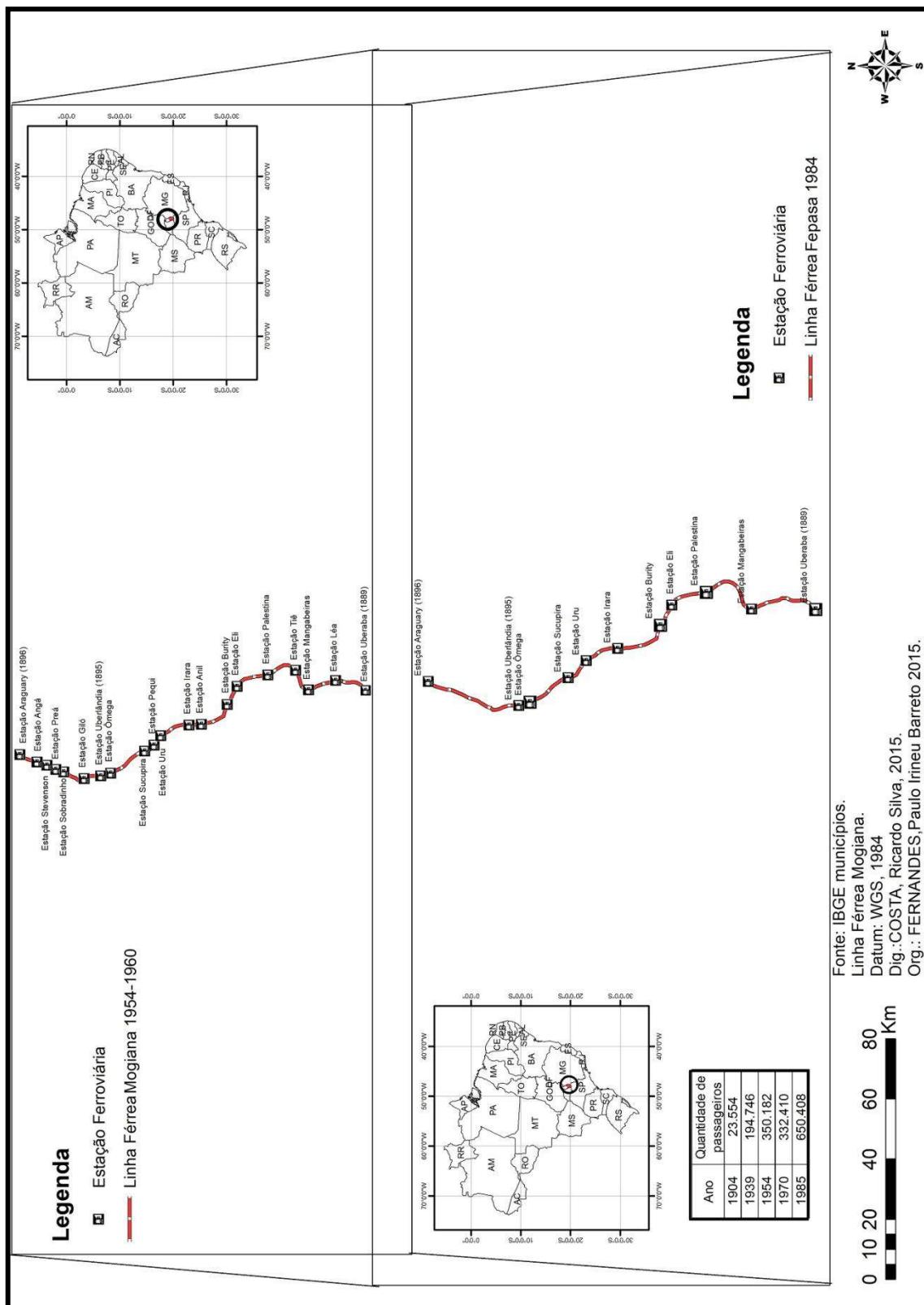


Foto 33 (esquerda, acima): Locomotiva. **Crédito e Fonte:** Arquivo Pub. de Uberlândia.

Foto 34 (esq., abaixo): Pontilhão. Crédito: Gustavo Roberto. **Fonte:** GIESBRECHT, 2010.

Foto 35 (direita): Pontilhão sobre o Rio Araguari. **Crédito e Fonte:** o autor, 2014.

Essas fotos ilustram a ordem de mudanças operadas na paisagem local no período de 1939 a 1969. Na foto 33 temos uma imagem da década de 1930, que mostra o trem de ferro se deslocando, mais lentamente, no que pode ser chamado de “planta baixa” local, próximo às fazendas, pastos e pessoas. Na foto 34, do final da década de 1960, está registrado o momento em que se dá uma revolução dentro da própria revolução promovida pelo trem de ferro. É quando são construídos os pontilhões que vão “distanciar” o trem das pessoas, imprimindo um novo ritmo. Abaixo do pontilhão, vê-se a estação Preá e o trem fazendo uma das últimas passagens sobre a velha ponte. E na foto 35 uma imagem atual do pontilhão, ainda em uso no transporte de cargas.



Fonte: IBGE Municípios. **Concepção:** o autor. **Confecção e digitação:** COSTA, Ricardo S. 2015.

A construção dos pontilhões, realizada pelo Batalhão Mauá⁵⁵, operou uma nova configuração na paisagem local, uma revolução dentro da revolução. O trem – que até aquele momento se deslocava próximo às fazendas e pequenas estações – agora se distancia de todos, começa a passar “lá nas alturas”, diminuindo o número de estações em funcionamento e o tempo de deslocamento [mapa 05]. Esse momento coincide também com mudanças na própria tecnologia ferroviária, que passa a produzir locomotivas mais robustas, com maior força e capacidade de transporte, que já não se adequavam às sinuosidades das primeiras linhas férreas.

Pode-se dizer que é o momento que marca o início do declínio do transporte de passageiros, que se concretiza quando os municípios decidem retirar as estações ferroviárias das áreas centrais das cidades. É o primeiro passo para que elas deixem de ser “estações ferroviárias” de fato, e passem a ser apenas terminais de carga, o que aconteceria em um futuro próximo. No entanto, além das transformações na paisagem local, esse momento forneceu múltiplas e acentuadas mudanças nas representações locais. Trata-se de um progresso dentro do progresso. Nesse momento começou-se a se repensar a questão do transporte de passageiros. O trem já não passa mais perto da porta da casa, a pessoa tem que se deslocar bastante para pegar o trem. E, antes, muitas pessoas transportavam matérias primas e produtos de pequeno porte: leite, hortaliças, dentre outros.

Sobre essa questão, encontramos declarações importantes:

10-Udi: *Então, foi o Batalhão Mauá que construiu [os pontilhões]. Quem fez a picada foi um engenheiro de sobrenome Waack. Essas pontes foram feitas na década de 1960 e inauguradas em 1970. Foi quando inaugurou esse novo traçado, e aí já não passava mais em Jiló, Sobradinho, Preá... Stevenson foi desativada e construída uma nova estação... e o importante de tudo isto é que a locomotiva antes,*

⁵⁵ Era intenção inicial incluir nesta tese um tópico sobre a importância do Batalhão Mauá para a constituição ferroviária na região do Triângulo Mineiro, a partir das informações colhidas naquela unidade militar. No entanto, dadas as dimensões que este trabalho está tomando, preferimos reservar esse material para futuros trabalhos. (o autor).

quando descia nessas estações (Jiló, Sobradinho), puxava 300 toneladas, depois, com o traçado novo, passou a puxar 1.200 toneladas... [...] É, e eles fizeram o planejamento todo... qual o porquê da ponte alta? Para planificar mais... para não precisar descer lá embaixo.. Porque aqui [o primeiro pontilhão] tem 80 metros de altura, aquele de lá tem 95 metros... [...] O trem que saía de Araguari às 7h35m, por exemplo, que chegava aqui às 9 e pouco, trazia o leite de Stevenson e Sobradinho, no que chegava aqui às 10h30m, O P11, mas como ele só tinha três vagões, chamavam ele de Pêzinho, trazia o leite de Irara, de Sucupira. Quando chegava aqui, todos já estavam esperando. Vinha também as malas dos Correios... o "cara" dos Correios já tinha uma "caminhonezinha", já pegava tudo e levava... Então era assim, era animado. Aqui, na época, tinha muitos laboratórios de medicamentos, que mandava para Goiás, em Catalão, Luziania, Anápolis, para todo lado e cada caixinha era um despacho, gastava muito papel (risos).

Lembro-me bem, mocinha ainda, nas poucas vezes que me dirigia a Uberlândia e Uberaba, idos de 1937 até 1945, quando as ferrovias ainda eram o único meio de transporte moderno existente, saia diariamente uma composição ferroviária da estação local [Araguari] às 08:00 horas, com destino a São Paulo. Às 08:20, mais ou menos, havia uma parada na estação Stevenson para receber algumas dezenas de latão de leite, que os pequenos produtores da região faziam chegar até a estação para serem embarcados para Uberlândia. À noite, quando o trem de passageiros que saía diariamente às 19:40hs, de São Paulo, com destino a Araguari, depois de 24 horas de viagem, parava em Uberlândia, os passageiros tomavam refeição (jantar) enquanto eram embarcados os latões vazios e estes eram destinados à Stevenson. (Depoimento de usuário do trem de ferro, feito ao Arquivo Público de Araguari, datado de 06/05/2002 e constante no acervo do referido arquivo).

Sobre essas considerações, é importante salientar que o usuário se refere à antiga estação Stevenson (fotos 37, 38 e 39), que operou no período de 1927, quando foi construída, até 1970 quando, em virtude das alterações que abordamos neste momento, a antiga estação ficou fora do novo trajeto. Foi então construída uma nova estação Stevenson (foto 36), no percurso da nova variante.

O prédio da antiga estação Stevenson, depois de décadas abandonado à beira da rodovia BR 050, no Km 769 do trecho que liga as cidades de Uberlândia e Araguari, passou recentemente por um processo de recuperação/restauro/reforma,

com a intenção de que seja integrado a um projeto⁵⁶ da administração pública desses dois municípios, com finalidades educativas e turísticas. As imagens abaixo mostram diferentes momentos destas estações.



Foto 36 (esq., acima): Estação Stevenson Nova. **Crédito e Fonte:** o autor, 2012.

Foto 37 (dir., acima): Estação Stevenson Antiga (início da reforma). **Crédito e Fonte:** o autor, 2012.

Foto 38 (esq., embaixo): Estação Stevenson Antiga (reforma). **Crédito e Fonte:** o autor, 2012.

Foto 39 (dir., embaixo): Estação Stevenson Antiga (reformada). **Crédito e Fonte:** o autor, 2012.

O tema das transformações ocorridas no processo de desenvolvimento ferroviário na região também foi discutido nas reuniões do LAGECULT, na ocasião em que estudamos o livro *Lógica Formal e Lógica Dialética*, de Henri Lefebvre:

Existem revoluções dentro do próprio processo do trem. Quando foi a chegada do trem, no início, o trajeto “Uberlândia a Araguari”, por exemplo, havia o trem em baixo, que passava em todas as estações, algumas localidades, fazendas... e quando foram construídos os pontilhões, passa a ser um trem alto, que já está distante, a pessoa olha o trem lá em cima, no alto, distante dele. Então, você tem uma

⁵⁶ Pesquisadores da UFRS que estiveram no local classificaram a obra como “reforma” e não como “restauração”, em virtude das mudanças realizadas na obra original, conforme 11-Ari.

revolução dentro da própria revolução, ou do progresso, já com outra significação, já não é o trem que passa na porta de casa, agora ele passa longe, lá no pontilhão...

_ O trem se distancia das humanidades, veja só, e se aproxima das coisas. A lógica aí, então, é a lógica da reprodução... porque ao me distanciar das humanidades, eu não tenho mais aquela poesia...

_ Aquele sentimento quase bucólico do início já não tem mais... até o trem já está apressado, quer dizer, sempre foi apressado, mas ele respeitava o tempo da pessoa. Passava de porta em porta, praticamente. Agora a pessoa tem, mais do que nunca, que se adequar ao tempo do trem.

_ Eu penso que ele rompe com todo um modo de vida, porque veja só, quando você tinha, quando o trem foi lançado, você tinha o carro de boi que era a forma de transporte, então, isso rompe com todo um ciclo e um ritmo de vida. É possível que nesse momento também tenha havido um rompimento nos sistemas de produção dos meios de vida, porque o sujeito agora não está mais produzindo pra a família, ele produz para o mercado, e ele sabe que tem o mercado, só que o trem passa numa perspectiva inclusive de considerar as decisões desses homens (...) o trem vai desmanchando...

_ E se você quiser continuar inserido no processo de produção, você vai ter que produzir mais e mais rápido... tem que se adequar...

_ Eu acho que são essas coisas que devem estar nos nossos textos.

A reflexão que se pode fazer da paisagem “triangulina” e desse conjunto de imagens, representações e falas é muito rica: possibilita uma dialética entre a realidade modificada e suas interpretações. A imagem do trem “subindo” para os pontilhões é a primeira etapa da despedida do trem de passageiros. Isto não quer dizer que não se pode ter trem de passageiros nessas novas condições, o que acontece em muitos países, mas aí não se trata de uma ruptura, e sim de uma continuidade.

5.2.1.1 – As humanidades fora da paisagem do trem

No Brasil, em grande parte de seu território, e especificamente na região do Triângulo Mineiro, a interrupção do transporte de passageiros em trens de ferro significou uma ruptura nas próprias expectativas da modernidade. Mesmo considerando as circunstâncias que cercam o fim desse serviço em grande parte do

território brasileiro, esta ruptura não se limita às questões já anunciadas e estudadas por pesquisadores que a isto se dedicaram. Essa ruptura também inclui elementos contraditórios e inerentes à modernidade. E, em solo brasileiro, o “elemento humano” poucas vezes foi parte essencial do desenvolvimento do trem de ferro e das ferrovias, tendo sido, quase sempre, um “elemento” circunstancial, um apêndice. E ainda continua sendo, é o que temos evidenciado, por dois motivos fundamentais, além da própria descontinuidade do serviço: a falta de zelo para com os patrimônios – material e imaterial – do legado do trem de ferro de passageiros e a falta de reflexão sobre a importância desse serviço para a região e acerca das pessoas que o constituíram, ao longo de décadas.

Essas rupturas, esquecimentos e descontinuidades são elementos também característicos da modernidade, são conhecidos e foram temas de análise de autores de referência. Por exemplo, o fato de que muitos países, sobretudo os do hemisfério norte, tenham investido e dado continuidade no transporte de passageiros nos trens de ferro, na mesma medida em que investiram no transporte de cargas, o que não aconteceu efetivamente no Brasil, pode ser elucidado a partir de uma afirmação de Milton Santos (2009, p. 155):

... os projetos das grandes empresas, impostos pela tirania das finanças e trombeteados pela mídia, acabam, de um jeito ou de outro, guiando a evolução dos países, em acordo ou não com as instâncias públicas frequentemente dóceis e subservientes, deixando de lado o desenho de uma geopolítica própria a cada nação e que leve em conta suas características e interesses.

Nesse caso temos, inclusive, uma proximidade entre o “desenho” dessa geopolítica com as preocupações da geofilosofia, que também inclui elementos geopolíticos, como visto no item 1.3 [p. 63], desta tese. De certa forma, a citação reforça a compreensão de que não são, necessariamente, os clamores das pessoas

que operam o desenvolvimento da modernidade, a não ser em casos bem específicos, mas sim a demandas das grandes empresas e corporações.

Assim, o “descarte” do transporte de passageiros era apenas uma questão de tempo. O recorte de jornal transcrito abaixo revela o incômodo de um usuário do serviço, no Triângulo Mineiro, que reclama das condições da viagem nesse trecho, quando comparada com outros oferecidos pela própria Companhia Mogiana:

Não reclamo pelo fato de se viajar mal acomodado e em vagões bons para transportar animais, menos passageiros, pois essa linha não oferece segurança, não oferece conforto e muito menos higiene. Reclamo pelo pó que somos obrigados a comer quando se viaja entre Uberaba e Araguari. A direção da Cia. tudo tem feito pelo trecho entre Uberaba e Ribeirão Preto, referente a conservação e reparação da estrada; mas quanto ao trecho acima referido, que tenham a santa pasciência, que o desleixo é incrível e incolerizaria até um frade de pedra. Portanto creio que já chegou tempo da célebre Cia. Mogiana perder o amor de uns 2\$500 e mandar pôr pedra no leito da estrada entre Uberaba e Araguari. (Fonte: Jornal “Correio de Uberlândia”, 11/10/1940, nº 557 – Acervo do Arquivo Público de Uberlândia. Pesquisa do autor, em 22/05/2013)

É preciso fazer justiça afirmando que a reclamação acima, até o ponto em que pudemos pesquisar, não é a regra. De fato, as pessoas, em geral, sempre fazem referências elogiosas ao trem, mesmo quando citam as dificuldades. É que uma parcela considerável dos usuários do trem conhecia condições ainda mais adversas, quando da sua ausência.

As transcrições abaixo resumem bem o que foi o “processo do real” nesse período, no contexto do transporte de passageiros em trens de ferro na região. Nele, a modernidade continuou a mesma [sempre avante], mas os significados de “trem de ferro”, “estação ferroviária” e “lugar” sofreram modificações.

É do domínio publico o desejo dos directores da Comp. Mogiana de dotar a cidade de uma estação à altura do seu desenvolvimento e em correspondência com o volume das rendas que aufera aqui. [...] Porque a Mogiana não inicia a execução do projeto, respondendo, assim, afirmativamente, à resposta do “Zé-povo” que, scepticamente, acha que isso é “conversa molle...”? [§] Seja ou não digna do nosso desenvolvimento, a nova estação precisa ser

construída, porque os dirigentes da ferrovia deram-nos esperanças, acenando-nos com a planta da obra, desviando, assim, a atenção do povo do conhecido “caso” dos atraso dos comboios. (Fonte: Jornal “O Repórter”, Uberlândia MG – 21/05/1939 – p. 02 – Acervo do Arquivo Público de Uberlândia. Pesquisa do autor em 22/05/2013).

Cerca de 30 anos depois, o que, ainda hoje, em tempos em que tudo é menos duradouro, é um intervalo de tempo muito pequeno para se considerar obsoleta uma construção. Mas é o que aconteceu. A transcrição a seguir representa o “outro lado” da questão, quando a mesma estação, cuja construção foi cobrada na citação acima, e construída logo depois, em 1940, agora – 1967 – se tornou um entrave:

A cidade vê-se a braços com tal problema não é de hoje... Seccionando suas principais artérias perturbando e congestionando o trânsito, com graves prejuízos para sua economia, uma vez que se perde tempo com o fechamento de porteria [...], prejudicando o aspecto urbanístico daquela magistral “Capital do Interland”, a atual estação da Mogiana é um “monstrengos” a mirar vespertino a Av. Afonso Pena, a estrangular todas as outras avenidas e ruas que paralelas caminham em direção ao aeroporto. (Fonte: Jornal “Correio de Uberlândia”, ano 30, 19/04/1967 – Acervo do Arquivo Público de Uberlândia. Pesquisa do autor em 22/05/2013).

Enquanto a primeira transcrição, de 1937, reclama e cobra a construção de uma nova estação; a segunda, de 1969, exige a sua demolição. Se não fosse um fato plenamente registrado, seria difícil acreditar que as duas notas se referem à mesma estação, em um intervalo de tempo que não cobre uma geração sequer. Mas assim é a modernidade.

Com a “decomposição do real”, realizada desde o tópico 5.1 (p. 263), espera-se que a noção de simultaneidade fixa dos eventos atuais tenha sido flexibilizada, revelando a múltipla temporalidade dos processos de constituição do real, dos lugares e de suas representações, trazendo à tona o caráter de atualidade dos eventos passados. Cabe-nos buscar uma melhor compreensão do momento presente efetivo, com base no método de Lefebvre.

5.3 – O presente compreendido: decadência e “morte” do trem de passageiros no Triângulo Mineiro [1970 a 1997].

Mais do que as conhecidas razões que ocasionaram a decadência do transporte de passageiros em trem de ferro no Brasil, a partir da segunda metade da década de 1960, o que nos interessa são as representações daqueles que presenciaram de perto essa realidade no Triângulo Mineiro. São eles os mais afetados e as suas palavras têm muito a nos dizer, embora suas falas nem sempre sejam concordantes.

O trem de ferro de passageiros não é um componente atual da paisagem do Triângulo Mineiro, tampouco uma personagem contemporânea de suas localidades. Ele fez parte de um capítulo da história da região e foi de suma importância para a constituição desta, como região próspera e rica em representações e significados. E, embora seja muito difícil separar as repercuções da permanência do trem de ferro como meio de transporte para matéria prima e mercadorias, da permanência do trem de ferro de passageiros, nesse momento do estudo ela faz-se muito presente, pois, enquanto aquele ainda continua operando, este não existe mais na região.

No entanto, a presença do trem apenas como um meio de transporte de cargas o despe da humanidade que o caracterizou ao longo do século XX e que forneceu tantas representações. A interrupção do serviço na região também atuou como um silenciador de vivências, relegando a um segundo plano as representações das pessoas locais que fizeram parte daquele cotidiano. Ela confere ao trem um caráter nostálgico, de incompletude. É como se ele agora não passasse de um corpo inanimado, carregando outros corpos inanimados pelos trilhos.

Não pretendemos com essas palavras afirmar que não há humanidade no trem, pois ele continua sendo operado por pessoas, ele transporta produtos

produzidos por pessoas, que serão consumidos por pessoas. Todos os anos formam-se pessoas para executarem nos trens as diferentes funções que a sua operação e manutenção exigem e isto não se pode negar e nem é a intenção do trabalho⁵⁷. Aqui nos dirigimos às representações advindas do trem de ferro, que já não podem ser as mesmas. A tarefa de lidar com ele agora está restrita a um uso muito reduzido e específico de pessoas e o seu uso é totalmente prático, útil. Como fazer poesia ou literatura de um trem de ferro que não transporta pessoas? A não ser que se faça referência justamente à essa falta.

O trem já não promove mais encontros e desencontros. Desprover o trem do transporte de pessoas é, ao mesmo tempo, retirar a sua alma. Aqui não faz mais sentido a bela canção, que evoca mais do que a sua literalidade:

*Todos os dias é um vai e vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais
Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai e quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
E assim, chegar e partir
São só dois lados da mesma viagem
O trem que chega é o mesmo trem da partida
A hora do encontro é também despedida
A plataforma dessa estação é a vida desse meu lugar ...*
(Milton Nascimento)⁵⁸

É preciso lembrar que o compositor pretende dizer mais do que as palavras sugerem, elevando o seu sentido ao plano espiritual. Mas a analogia só é possível porque também podemos compreender a rotina do trem de ferro na estação.

Se terminasse aqui, este trabalho correria o risco de ser qualificado como nostálgico. No entanto, o que nos interessa, finalmente, é a dupla repercussão da

⁵⁷ Nada impede que se faça um estudo das representações advindas da experiência das pessoas que trabalham no trem de ferro de transporte de cargas. Porém, esse não é o enfoque desta tese.

⁵⁸ NASCIMENTO, M; BRANT, F. **Encontros e Despedidas**. Intérprete Milton Nascimento. In: NASCIMENTO, M. Encontros e Despedidas. Barclay, 1985. LP. Faixa 01, lado B.

interrupção do transporte de passageiros em trem de ferro na região. A primeira é a própria interrupção, que privou os habitantes da região de se locomoverem em trens de ferro e o (in)consequente silenciamento das vivências e representações daqueles que viveram o seu cotidiano. A outra é a privação de uma sensibilidade característica de quem vivencia o trem de ferro, que se refere a uma forma peculiar de percepção do tempo-espacô, dos lugares e da paisagem.

Há, inclusive, quem se dedica a estudar estritamente essa possibilidade oferecida pelo trem de ferro, como é o caso de David Bissell (2008, p. 43), que realizou um estudo com o tema: “A visualização de geografias do cotidiano: práticas de visão através de tempo de viagem”, no qual ele afirma:

Este artigo explora um pouco o fluxo de relações entre visualidade cotidiana, materialidade e mobilidade, através de práticas da viagem de trem contemporânea na Grã-Bretanha. Baseado em extensa pesquisa empírica, este artigo explora três práticas visuais diferentes, mas relacionadas, vivenciadas durante o curso de uma viagem de trem. Primeiro, ele analisa a maneira como as formas de visão sublime emergem para produzir uma variedade de efeitos passivos incorporados. Em segundo lugar, ele analisa como as práticas visuais mais atentas estão implicadas na organização temporal da viagem e têm a capacidade para ativar mudanças na rotina. Em terceiro lugar, analisa a forma como a materialidade física interior do vagão serve para mediar o campo visual de forma particular e dá origem a uma série de liberdades e restrições. Enquanto o consumo visual de paisagens visto através de uma janela é muitas vezes considerado como sendo uma parte axiomática da experiência de viajar, este artigo demonstra a importância de apreender como a multiplicidade de práticas visuais afeta a forma como as percepções de tempo, espaço e localização se desdobram ao longo de uma viagem. (Tradução do autor desta tese).

O que foi privado e interrompido em nossa região, as representações da experiência de viajar de trem, transformam-se em material de estudo no caso acima.

Os fatores que culminaram com a interrupção do transporte férreo de passageiros na região, e em grande parte do país, tiveram início no final da década de 1960, quando se passou a priorizar o transporte rodoviário, em detrimento do transporte ferroviário, além de outros fatores de ordem estrutural e política. Mais do

que esses fatores, o que interessa aqui são as repercussões, em forma de representações, das pessoas que vivenciaram de perto essa ruptura. De certa forma, o trem já começara a se distanciar das pessoas da região desde o momento em que as estações foram transferidas para locais distantes dos centros das cidades, conforme visto no tópico anterior. Isto, no entanto, não fez com que o fim do serviço fosse menos traumático. O impasse surgido revela que a modernidade elege suas prioridades sem atender, necessariamente, aos anseios do povo. Caso contrário, no contexto que estamos estudando, o fim do transporte de passageiros férreos não causaria comoção, questionamentos e um sentimento de perda por parte dos usuários, uma vez que a mudança seria para o bem de todos. Justificável, ou não, a interrupção do serviço deixou marcas nas pessoas que merecem ser conhecidas e estudadas, conforme evidenciam as ponderações a seguir:

Você chegava, a estação estava cheinha de gente. Que ia para Araguari, aqui de Uberlândia, que iam para Uberaba também, porque tinha os que iam de Uberlândia para Araguari e para Uberaba, também... São Paulo. Quando eu fui em São Paulo pela primeira vez, foi de trem de ferro. Tinha até o vagão que era restaurante, servia jantar, que nós saímos daqui 5 horas e viajávamos a noite... muito bom (risos). [...] Perderam... as pessoas, elas têm vontade de conhecer, de fazer viagens, para saber como é viajar de trem, mas não têm mais oportunidade, né? (Diálogo com 02-Udi).

Pois é, é isso que eu falo. As pessoas, hoje, vão de avião, dividem, pagam à prestação uma viagem daqui a Salvador, ou daqui para Belo Horizonte e indo de trem, não, é bem mais em conta. Eu achei ruim, achei ruim demais. Eu sei que é o progresso, mas quando tirou o trem daqui, que fizeram a [avenida] João Naves, que foi acabando tudo, eu achei muito ruim. (Diálogo com 05-udi).

A última viagem de trem de ferro na região foi tema de uma matéria de jornal muito contundente e sucinta, que trazia a informação de que não haveria mais trem de passageiros na região devido ao fato de que esse serviço era deficitário e causava prejuízo à FEPASA. Ainda assim, a última viagem foi transformada em um evento, tendo como passageiros, durante um pequeno percurso local, alunos de escolas públicas da região. O fato foi noticiado assim:

A Fepasa desativou, por contenção de despesas, a linha de trens que fazia a rota entre Campinas e Uberlândia há 50 anos. A empresa, segundo a gerente comercial da superintendência de passageiros, [a reportagem cita o nome], avaliou durante seis meses a situação da linha e os eventuais problemas acarretados com a sua extinção, antes de tomar a medida. Por dia eram transportados cerca de 80 passageiros, número insuficiente para cobrir as despesas porque a média de passagens vendidas não passava de 30. O restante eram migrantes que possuíam passes livres. (JORNAL "O CORREIO DE UBERLÂNDIA" – Edição de 11/09/1997).

Embora tenha sido apresentado em um contexto local, o que se noticiou foi a desativação do transporte de passageiros em toda a região do Triângulo Mineiro, que já estava sendo feito, em maior ou menor escala, nas demais localidades há algum tempo.

Foi assim que, a partir de uma decisão unilateral que nem sequer chegou a ser colocada em discussão, ao que tudo indica, teve fim um serviço tão importante para região. A própria maneira como foi dada a notícia precisa ser revista. Talvez na tentativa de amenizar o impacto, foi dito que aquele serviço havia sido oferecido por 50 anos. O Jornal precisaria explicar qual foi a referência, para se atribuir essa duração, pois mesmo que tenha havido várias mudanças de razões sociais nas companhias que geriram o serviço, diferentes gestões e tecnologias, dentre outras questões, o correto é adotar como início do serviço o ano de 1895, quando a cidade recebeu a primeira estação e, consequentemente, o primeiro trem de ferro de passageiros. Pois, desde aquela época, já havia a conexão entre Campinas e o Triângulo Mineiro. A matéria, tudo indica, se vale da pouca relevância dada à memória do serviço, realidade que só pode ser modificada a partir da reflexão e de uma posterior conscientização da comunidade.

Esta tese pretende contribuir para essa conscientização. A sua conclusão depende, neste momento, de uma retomada do percurso teórico-conceitual.

5.4 – Retomada do percurso teórico-conceitual, do qual depende a compreensão do momento presente.

Uma geofilosofia do cotidiano e dos lugares pretende, a partir de pressupostos teóricos das ciências humanas, propor uma reflexão entre o encontro do lugar e do cotidiano, no contexto da modernidade [Capítulo 1]. O lugar é investigado desde a sua origem conceitual ao seu emprego como categoria e também como fenômeno que conduz à representação. Tempo, espaço, lógica e cultura nos auxiliam a compreender as múltiplas dimensões do lugar e, nesse caso, a dinâmica dos processos sociais que marcam o desenvolvimento do serviço de transporte de passageiros em trem de ferro na região do Triângulo Mineiro e suas localidades. A isto, soma-se as correntes de pensamento teórico e arcabouço crítico que orientam a pesquisa, suas fontes e métodos e pesquisa empírica.

O lugar, o cotidiano e a pessoa comum estão contemplados, de maneira específica, no projeto da Modernidade “capitalista” [Capítulo 2]. O lugar e o cotidiano são “invenções” modernas e estão inseridos na Modernidade, mas têm a sua valorização depreciada pelas preocupações globais. Enquanto que as pessoas se vêem subjugadas em uma falsa coletividade, “sem rede, nem cobertor”.

A modernidade está no lugar e no cotidiano [Capítulo 3] e chega ao Brasil e, consequentemente, à região do Triângulo Mineiro, com o trem de ferro, no final do Século XIX. Na sua chegada, o Trem de Ferro altera as temporalidades, cria novos modos de vida, confere uma nova dinâmica à vida local.

O trem de passageiros é abandonado pela “modernidade” escolhida no Brasil e no Triângulo Mineiro [Capítulos 4 e 5]. No entanto, o trem de ferro não é apenas um meio de transporte, mas um elemento social tecnológico da modernidade, que influencia no “modo de vida” das comunidades e dos lugares da região do Triângulo

Mineiro. Ele carrega elementos sociais, humanos e subjetivos que merecem e precisam ser conhecidos e compreendidos, à luz das Ciências Humanas e do método científico (Lefebvre). Faz-se necessário refletir sobre esses fatos, buscando reverter o abandono e esquecimento ao qual foram submetidas as pessoas que viveram o cotidiano do trem. Porque a região não valoriza as representações a respeito de um momento tão importante de sua história e para a sua riqueza atual?

5.5 – O “enigma” reapresentado e a “tese” que se apresenta.

Retomando a proposta do enigma [problema] apresentado na introdução deste trabalho [p. 36]:

Esta tese é um ‘nadar contra a corrente’. Ela propõe um modesto esforço no sentido inverso ao do imposto pelo sistema dominante vigente. Na cultura do global, o sinônimo de sucesso é ser reconhecido, famoso: uma celebridade, ainda que fundamentada na banalidade. Aquilo que não é célebre vai para o túmulo ‘sem rede, nem cobertor’. Desta forma, incentiva-se as pessoas a buscarem conquistar o mundo. Mas conquistar o mundo não equivaleria a perder a si mesmo e a relação com o lugar? Por isto, outras questões surgem neste trabalho: ‘Qual é o lugar do vivido no mundo globalizado?’, ‘Qual é o sentido da memória do lugar, no contexto da globalização?’, ‘Qual é o lugar da diferença e das particularidades na metamorfose do espaço moderno e globalizado?’, ‘Qual é a reflexão (geográfica, filosófica e geofilosófica) possível, para se buscar a compreensão histórica do (prazeroso/doloroso) processo de desenvolvimento e modernização do lugar?’ e ‘O que as localidades da região do Triângulo Mineiro fizeram e têm feito para valorizar a memória de uma atividade [o transporte de passageiros em trens de ferro] que foi fundamental para a sua constituição e o seu crescimento socioeconômico?’.

Juntas, essas questões culminam no “enigma” fundamental desta tese, que fica assim formulado: **Por que na sociedade globalizada ainda existe lugar para o “lugar”?** Isso pressupõe que haja um lugar para o lugar na sociedade globalizada. O que deve ser demonstrado. Ou **“Por que na sociedade globalizada deve ainda existir lugar para o “lugar”?**

Desta forma, esta tese defende que ainda há lugar para o “lugar” na modernidade que pretende ser totalizadora, pois ela não consegue dar conta de tudo. O que a incomoda é deixado sob o “tapete da história”. No que se refere à Cultura, esse “algo” re-existe no lugar e no morador do lugar. São humanidades de difícil alcance que re-existem na pessoa, na forma de representações e sentimentos topográficos, ou não. No entanto, embora a modernidade não consiga alcançar esse valor, ela pode relegá-lo a insignificância, quando valoriza aquilo que é diferente dele. Eis porque se faz necessário e urgente reencontrar o lugar do “lugar”. Em primeiro lugar, esse valor, que existe no lugar e na pessoa do lugar, é o que confere a dimensão cultural [geográfico-filosófica e geofilosófica] do problema; segundo, esse valor, mesmo não encontrando lugar no mundo “concreto” da modernidade efetiva, é, de fato, a maior riqueza que alguém pode possuir, e, no caso das pessoas que viveram o cotidiano do transporte de passageiros em trem de ferro na região do Triângulo Mineiro, reside em suas representações, o que constitui a dimensão subjetiva e particular da pesquisa.

5.6 – O real compreendido: meios e fins e a relação dos lugares com o trem

Uma melhor compreensão da realidade presente, que tomou como ponto de partida uma realidade vivenciada durante um século, demonstra, em grande parte, que temos hoje um modelo de sociedade local adequado ao contexto global, mas

que deve sua lógica a um modelo de sociedade estruturado de maneira local, no passado. O presente global, tecnológico e informacional não conseguiu, embora tenha tentado, anular completamente o passado local, tampouco conseguiu transformar “essencialmente” os lugares estudados, que ainda conservam traços muito característicos e representativos do seu passado secular. Por mais mudanças que tenham vivenciado ao longo do século passado, as localidades estudadas não mudaram radicalmente as atividades e os elementos mais característicos dos seus primeiros anos e, embora essas atividades e esses elementos tenham sofrido grandes modificações neles próprios, continuaram sendo a “coluna” mestra daqueles lugares: Uberaba – a pecuária; Uberlândia – a indústria, o comércio atacadista e a logística e Araguari – a agropecuária. Não se afirma que essas atividades resumam o que é cada um dos municípios, mas são as atividades que os identificam.

A relação dos lugares atendidos pelo trem com o próprio trem nunca foi uma relação imediata, e o trem de ferro de passageiros foi, mais do que um fim em si mesmo, um meio. O serviço sempre foi mediado pelos interesses daqueles aos quais, na impossibilidade de uma nomeação mais específica, nos referimos como sendo os “representantes” da modernidade. Sim, porque, como vimos, a modernidade é “apenas” um universal que, por si mesma, nada pode fazer.

A compreensão do real que importa aqui, no que se refere às representações daqueles que viveram o cotidiano do trem, é a de que o que foi feito com o serviço “transporte de passageiros em trem de ferro”, também foi feito com as representações do trem, bem como os seus elementos materiais e imateriais, salvo raras exceções: serviram como meio para o desenvolvimento da região, das cidades e localidades, e nunca foram tratadas com um fim em si. É por isso que, via de regra, a modernidade é entendida de forma tão agressiva e avassaladora pelas

pessoas cujo presente não é o seu momento mais produtivo, do ponto de vista da lógica do capital. Essas pessoas são consideradas ultrapassadas, em sua humanidade. **A modernidade é rude para aqueles que lhe deram sustentação, para aqueles que a tornaram possível, embora seja aprazível para as novas gerações que, em geral, colhem os frutos dos seus antepassados.**

Entender a lógica da reprodução das relações sociais no espaço-tempo entendendo como fundamento o lugar é o que nos leva a compreender o real, na sua manifestação atual. De acordo com Vieira (2002, p. 18):

Entendemos a realidade como movimento, onde observamos a perpetuação de relações de produção transformadas em novas relações, do mesmo modo que observamos a produção do espaço [e dos lugares] não de uma forma original, mas a partir de uma dada base, que nos garante então uma verdadeira re-produção do espaço. Toma-se, assim, por base o produto do processo produtivo em curso como ponto de partida para uma nova produção, com o significado de que, na essência, as relações de produção estão se reproduzindo, para garantir a permanência da essência. Assim, o novo é criado, não a partir de um marco inicial completamente original, mas sim a partir de um produto que é resultado, também.

Por “essência” não se entende uma realidade, ou entidade, atemporal e ahistórica, mas uma realidade dada historicamente, uma característica própria de um determinado lugar e de sua gente. Reconhecemos que uma origem mais profunda e primeira é de difícil identificação para cada caso. Podemos, no entanto, a partir da aplicação do método, determinar as características fundamentais que fazem com que, parafraseando Milton Santos, o mesmo produto, quando experimentado em lugares diferentes, assume diferentes sabores. É isto o que fez com que o produto [serviço] “transporte de passageiros em trem de ferro” assumisse diferentes características e impulsionasse diferentes rumos nas localidades em que esteve presente na região.

Na região do Triângulo Mineiro, o trem de ferro chegou antes que o automóvel e tem primazia sobre este último nas representações locais:

O primeiro automóvel que veio a Uberaba foi um “locomóvel”, movido a vapor, importado pelo Major Gustavo Ribeiro e pelo Cel. João da Silva Prata, pouco depois da chegada de D. Eduardo. [§] Foi recebido, festivamente, na Estação da Mogiana e, entre alas de povo admirado, transportou o nosso saudoso Bispo e outras pessoas gradas da referida estação até o Palácio Episcopal. [...] Em 1911, o muito saudoso e prezado Sr. Antônio Cunha Campos trouxe a Uberaba um automóvel, marca “Spa”, dando, realmente, início ao transporte urbano em automóveis (antes, eram os carros, puxados por cavalos). (MENDONÇA, 2008, p. 134).

Apesar disto, o automóvel vigorou, não só na região, mas em todo o território nacional. No que tange, especificamente, o trem de ferro de passageiros, a palavra que bem exprime o seu papel, na região, é “sacrifício”. Não no sentido original da palavra, que remete ao sagrado, mas no sentido laico, mas não menos digno, que poderia ser resumido por:

Cumpriu o seu papel, honradamente, e “saiu de cena”.

E o real compreendido revela que, nas três localidades estudadas, permanece um ponto em comum: a ausência de uma longa e profunda reflexão geofilosófica sobre o que representou [e ainda poderá representar, pois só o tempo será capaz de nos responder se ainda teremos esse serviço novamente oferecido na região] o transporte de passageiros em trem de ferro. A partir, sobretudo, do estudo das representações daqueles que viveram essa realidade.

Nesta tese procuramos encontrar o lugar da subjetividade nos lugares estudados e aos poucos fomos identificando os resíduos tanto dessa modernidade “invasora”, quanto da própria reflexão, os quais serão abordados no próximo e último capítulo.

Capítulo 6

Resíduos possíveis da modernidade e da reflexão

Resíduo é o que fica, é o que sobrou de uma época, brota das nossas memórias. O residual tem a possibilidade de (re)inventar as coisas (as relações, as práticas, ...)

Lefebvre - *A vida cotidiana no mundo moderno*

6.1 – Resíduo – uma conceituação. Sobre a difícil tarefa de se romper com um “pré-conceito”

À primeira vista, lidar com o termo “resíduo” produz certo desconforto, causado pela noção presente no senso comum, para o qual “resíduo” significa: “aquilo que não é aproveitado nas ações humanas”; “o que resta”. No entanto, mesmo considerando o senso comum, essa noção de resíduo tem sofrido alterações profundas nos últimos anos, em virtude de uma série de preocupações, relativamente recentes, pautadas em questões ambientais, principalmente. Há um princípio sendo lentamente construído de que, efetivamente, não existe nada que possa ser totalmente descartado e aquilo que era tido como totalmente inutilizável, há algum tempo, encontra o seu lugar, em um novo contexto sócio-econômico e ambiental.

Nos dias atuais, famílias, associações e até comunidades conseguem viver com dignidade lidando com materiais que, há alguns anos, o aproveitamento seria impensável, como é o caso das associações de catadores de papel, em grandes cidades. É preciso admitir também que existem resíduos que de qualquer forma devem ser descartados, por serem prejudiciais aos seres vivos e ao ambiente, como é o caso do lixo hospitalar, resíduos provenientes de subprodutos da mineração, ou de embalagens de defensivos agrícolas, resíduos radiativos, dentre outros. De qualquer forma, não é esse o aspecto do termo “resíduo” que interessa a este trabalho. Ele foi citado como forma de introduzir o tema e para evidenciar que até mesmo no entendimento menos complexo do termo, ele também encontra uma função.

O nosso primeiro contato com o termo, no sentido empregado por Lefebvre e na geografia humana, em geral, foi em uma reunião do LAGECULT, em 2011. A

princípio, não foi fácil romper com o entendimento original aplicado ao termo: sobra, aquilo que restou, entendido como aquilo que pode ser descartado ou desprezado. Ou seja, algo insignificante. O sentido empregado ao termo por Lefebvre confere dignidade à palavra. E esta dignidade do termo “resíduo” se aplica tanto às questões mais abstratas e referentes ao entendimento, quanto ao que chamamos de realidade, aos fatos. Como evidenciam as citações a seguir:

Na superação e enquanto há superação, o discurso e o Logos (inteligência discursiva, razão lógica e analítica) se esforçam por alcançar o devenir analisando-o, descrevendo-o de acordo com iluminações e pontos de vistas diferentes, formalizando-o de todas as maneiras possíveis. Jamais o conseguirão completamente: o devenir se mostrará inesgotável e, no entanto, atual e presente. Diante das operações do entendimento e do discurso, persistirá sempre um resíduo. (LEFEBVRE, 1967, p. 82).

Não era, para Marx, o proletariado, um elemento residual da sociedade capitalista, ao mesmo tempo além e fora dela? Impossível para essa sociedade desfazer-se dele, apesar de seus esforços. Derivado, logo por essência negativo, e negativo de as própria negação, não atinge o proletariado, para Marx, a dignidade de classe universal? Se, no momento, não é mais alto, voltará a sê-lo? Talvez, com novos elementos, em nova situação. Permanece o irredutível dessa sociedade. (LEFEBVRE, 1967, p. 374).

Entendido dessa “nova” maneira, o termo passa a ter uma conotação diametralmente oposta à anterior. Não é algo insignificante, mas, possivelmente, o mais significativo, pois é o que as relações instituídas, no caso da modernidade, no contexto do sistema capitalista, não conseguem dissolver. Para Ana F. Alessandri Carlos, por exemplo, os guetos “são resíduos que se mantêm e que estipulam claramente a luta pelo direito à cidade” (CARLOS, 2007, p. 48). Embora também se possa afirmar um entendimento, aparentemente, diferente. Segundo Caterina Resta (1999, s/nº):

Na “cosmópole” é a técnica que triunfa sem resíduos. O triunfo do gigantismo, um símbolo não só de apologia da metrópole, e a da forma-uniforme de seus clones, que têm o rosto de duas caras. Assim, na cidade mundial, não se pode perder, na impossibilidade de

reconhecer um local em comparação com o outro: o mundo é todo *Trude*⁵⁹, a desesperante “cidade contínua” de Ítalo Calvino, onde os subúrbios são os mesmos que os de qualquer outra cidade, os mesmos.

As duas afirmações são apenas aparentemente diferentes, pois enquanto Ana F. Carlos afirma a realidade dos resíduos, Caterina Resta a nega, afirmando que, na grande cidade, a técnica não deixa resíduos. A aparente contradição está no fato de que o olhar de Ana F. Carlos, naquele momento, foi lançado de dentro do “gueto”, entendido como lugar de luta, e quem luta é a pessoa do lugar. Caterina Resta, ao contrário, transmite a visão global e universal, cujos problemas e limites abordamos desde o início deste trabalho. Vistos de fora, os subúrbios, guetos e demais realidades “marginais” da urbanidade são vistos como todos iguais.

Milton Santos (2008, p. 42) soube resumir bem a ambivalência dos resíduos, ao afirmar que: “Do ponto de vista específico da técnica dominante, a questão é outra; é a de verificar como os resíduos do passado são um obstáculo à difusão do novo ou juntos encontram a maneira de permitir ações simultâneas”.

Nesse caso, temos, primeiramente, o resíduo como o “irredutível”, aquilo que a modernidade e o progresso não conseguem eliminar, tampouco conseguem com ele lidar e, desta forma, ele se torna um obstáculo; por outro lado, apresenta-se o resíduo como possibilidade de ação e mudança. Pensando na complexidade do conceito, e no fato de que toda atividade humana, na medida em que se torna autônoma e cria um sistema, tende, também, a produzir um resíduo, Lefebvre (1967, p. 68) propôs o quadro a seguir:

⁵⁹ Cidade (imaginária) de *Trude*. Ítalo Calvino, *Le città invisibili*. Nota do autor desta tese.

Quadro 08: Resíduos, segundo Lefebvre

Poder / atividade / realidade	Resíduo
A religião	A vitalidade (natural, carnal)
A filosofia	O não-filosófico (o cotidiano, o lúdico)
O político	A vida privada (a privação de tudo o que é tomado pelo político)
O Estado e o estatal	O singular e as singularidades - A liberdade
A centralização	As descentralizações (étnicas, nacionais, regionais, locais)
As matemáticas (o número e a medida)	O drama
A estrutura	O tempo - A história - O movimento dialético - O trágico
A técnica e a tecnocracia	O “insólito” - O “imaginário”
A cibernetica	O desejo - A Subjetividade
A arte (tornada cultura, alimento para o consumo de massa)	A “criatividade” - O estilo (O domínio do cotidiano e sua metamorfose)
A burocracia	O individual
A organização	O “desviante” - O original - Os momentos e suas situações
A razão e a racionalidade (técnica e pragmática)	O “irracional” - O natural
A adaptação. A noção de normal	O Caráter - O não-mimético
A mimêsis	A capacidade poética
A linguagem e o discurso	A palavra - O indizível e o não-dito
A significação (signo, significante, significado)	O insignificante
O perigo nuclear	O estado de sobrevivência - A vida possível além das portas da morte
Resíduo e produto do conjunto social	O cotidiano (que surge da relativização das “entidades” [aparelhos] sociais) (LEFEBVRE, 1991a, pp. 21 e 22)
Resíduo dos resíduos	A consciência (LEFEBVRE, 1967, p. 394)

Elaborado, a partir dos textos de Lefebvre, pelo autor, (2014).

O termo “resíduo” também está presente no pensamento filosófico e matemático. Chauí (1995, p. 131), por exemplo, afirmou que “a tradição filosófica sempre deu prioridade à imaginação reproduutora, considerada como um resíduo do objeto percebido que permanece retido em nossa consciência”. Desta forma, a imagem – e também a representação – seria um rastro ou um vestígio deixado pela percepção. Marcuse (1973, p. 80), por sua vez, afirmou que “o material tradicional

da arte (imagens, harmonias, cores) reaparece somente como ‘citações’, resíduos de significado pregresso num contexto de recusa”.

Na matemática, o conceito “resíduo” foi introduzido em 1826, por A. L. Cauchy, para o estudo de integrais de funções complexas. Lefebvre inclui a matemática em suas considerações sobre o resíduo e estabelece uma interessante relação entre as dificuldades encontradas pelos matemáticos com a realidade concreta, com o real:

E, no entanto, “alguma coisa” escapa às matemáticas. Do ponto de vista dos matemáticos, essa “alguma coisa” não passa de um resíduo cuja redução podem sempre levar mais longe. A ciência, dizia E. Meyerson, racionaliza a natureza: mas essa operação deixa um resíduo, descobrimos que é infinitamente precioso: infinito no finito apreensível pelo entendimento matemático. E o drama (o do indivíduo, o dos grupos, o de toda a humanidade). Não teria a “realidade” humana essa dupla determinação: o número e o drama? Esses dois aspectos são inseparáveis. Ora, Heidegger afasta o número ou dele só percebe as mais irrisórias implicações. Acentua apenas o drama do ser individual, a partir do qual comprehende o destino do homem. (LEFEBVRE, 1967, p. 394).

O drama do ser individual, o destino do homem e os resíduos! Essas três realidades estão presentes nas representações do trem e surgiram na pesquisa, na fala dos colaboradores, nas reuniões do Laboratório (LAGECULT) e nas conversas entre o autor desta tese e seu orientador:

Orientador: *Essa coisa residual me parece que ela vai aparecer no seu trabalho, mas veja só, qual é o destino desses sujeitos portadores de resíduos? É o destino da extinção, porque se o lugar não existe, o que é feito desses sujeitos e de seus resíduos? Ou o que é feito daquilo que ficou de um espaço vivido, portanto de um lugar, que desaparece nessa modernidade e ao desaparecer, como eles se situam, se arranjam, também sendo indiferentes, ou críticos? E aí que comprehendo que reside a possibilidades de nós pensarmos o resíduo, de nós pensarmos o cultural naqueles lugares... é um pouco do que está dito aqui... porque olha “dilacera e que leva embora o seu chão”. Levou embora, dilacerou, mas aí é importante pensar assim... “pode mostrar-se como o inconfessável”. Ao expropriar esse sujeito, apropria para a modernidade, para o processo. Compreendo que essa discussão é interessante, pois é reveladora do lugar, do sujeito e dos seus resíduos...*

Orientador: Então, essa questão do resíduo, ela é bastante interessante para a gente ver essa coisa da ilusão, porque o que fica e o que se fixa, é um pouco dessa ilusão que a gente tem de que uma vez o trabalho fixado, aqui nesse copo [segurando o copo] é a condição do trabalhador. Mas é o tempo isto, e o tempo não é a totalidade da existência do ser, é esse momento. Então, quer dizer, o resíduo não é sobra, é o que potencializa as coisas na relação. E também o sujeito na relação, porque ele não é só aquilo. Daquela relação, sobra, transborda, e aí eu vejo o homem religioso, a criatividade... uma coisa que é interessante é a gente perceber que desse homem que se aliena, não aliena dele elementos do ser, [objeto] da ontologia, por exemplo, a criatividade continua, eu posso capturar, eu posso explorar, mas não... mas sempre sobra, continua... e que vai potencializando, é um pouco essa coisa aqui, né?

Autor da tese: Então, na verdade, não existe mais o aspecto social do trem no Triângulo Mineiro. Existe o aspecto comercial. E aí, com isso, as pessoas que faziam parte dessa rotina, ficam de fora. Famílias, que dependiam da Mogiana, descendentes que têm muita história para contar. O meu trabalho é pegar isso, pensando no lugar e conversar com as pessoas. O que aconteceu com elas, depois que elas perderam o lugar. Isto é um capítulo, que dá espaço para aquelas que abandonam o lugar, o que tem a ver com o andarilho, com o movimento. Se for pensar qual é a raiz, a coluna vertebral? É o lugar, o valor do lugar, o não valor, o amor ao lugar, o desamor, é essa a questão. Aí entra a questão do trem, que é o que propiciou esses lugares.

O resíduo é aquilo que ficou de significativo, que a mudança não conseguiu romper. E lugar, aqui, se refere tanto ao lugar material, lugar vivido e humanizado, quanto ao lugar no seu domínio subjetivo, interioridade e representação, tal qual o maquinista que, ao perder o seu “lugar” na locomotiva, resolve reviver o trajeto do trem, tornando-se andarilho, conforme se verá mais adiante.

Porque o drama humano não pode ser reduzido totalmente ao número, ao factível, ao “moderno”. O resíduo é o que não se reduz sem reflexão e compreensão. A universalização apressada, nesse caso, se manifesta como ilusão: “o mundo não filosófico persiste diante da filosofia e do mundo filosófico, seja como adversário resoluto e realidade tenaz, seja como resíduo dificilmente redutível (“vivido” ou “empiria”). Nesse caso, a universalidade alcançada é apenas fictícia”. (LEFEBVRE, 1967, p. 110).

A compreensão do cotidiano exige que a reflexão [filosófica, geofilosófica, metafilosófica] se posicione perante o mundo, para que o pensamento não se transforme em aporia, pois a universalidade “só se atinge ao preço dessa afirmação dificilmente sustentável: o mundo inteiro é ocupado pela filosofia; a filosofia coincide com o mundo; o ser está esgotado...”. (LEFEBVRE, 1967, p. 110). O que está de acordo com as afirmações estudadas nos itens 2.5.1 e 2.5.2, desta tese. O resíduo também é o aquilo que a universalização não consegue dar conta.

Ainda assim, é possível a reunião dos resíduos. Ela se dá na *poièsis*, que dos resíduos se apodera e “... deve revelar-se criadora de objetos, de atos e, mais geralmente, de situações. [§] A meditação metafilosófica, assim assumida, seria um método e já um estilo mais do que uma forma definida”. (LEFEBVRE, 1967, p. 377).

Ao final desta afirmação Lefebvre inclui, como uma nota, o seguinte texto, que, dada a sua relevância, bem poderia figurar no texto principal:

O barulho foi o resíduo do som. Essa ideia leva a tomar partido pela música concreta, porém não mais enquanto música; enquanto meio para a construção de lugares e tempos específicos, quadros de uma vida a criar (os “momentos”). (LEFEBVRE, 1967, p. 377).

No entanto, todos criticarão tal reflexão sem nome, pois ela lida com o inominável: o conjunto dos resíduos. Isto pode explicar porque não foram, mesmo na modernidade, a filosofia e o conjunto das ciências humanas, em geral, que melhor lidaram com os resíduos, mas sim a arte, ela própria uma forma de *poièsis*. A letra da música abaixo exprime, à sua maneira, as reflexões anteriores, de Lefebvre:

*Banco de estação, lugar de despedida e emoção
Comigo é diferente, apenas vim
Prá ver o movimento que tem
Barulho de trem, parte de um cá
Chegando um expresso, vem de lá
E para completar o original
Há sempre a despedida fatal
Abraço normal,
Feliz de mim*

*Não venho despedir de ninguém
Feliz de mim
Sou livre desse tal vai e vem

Banco de estação,
Lugar de despedida e emoção
Comigo é diferente, apenas vim
Prá ver o movimento que tem
Barulho de trem, barulho de trem, barulho de trem?
(Milton Nascimento)⁶⁰*

A música [composição] parte do banco da estação, mas nem todos que estão na estação estão chegando ou partindo. O barulho do trem é o seu resíduo, assim como o barulho [lembraça] das experiências são as nossas representações [também resíduos incompreendidos de um “ontem” que se foi]. Feliz de quem está na estação [vida] para contemplar o movimento e criar quadros [momentos] de vida e não para se despedir. E “composição” também é um dos nomes atribuídos ao trem de ferro, possivelmente, o mais belo.

O drama, a despedida; o destino, do trem; o resíduo, momentos incompreendidos.

O próprio trem de ferro não faria nenhum sentido sem um destino, que tanto pode ser a próxima estação, ou a estação final. A máxima atribuída a Fernando Pessoa, de que “navegar é preciso, viver não é preciso”, também se aplica ao trem. A precisão [necessidade, exatidão] do trem é o seu percurso com hora marcada de chegadas e saídas. Nenhuma viagem é aleatória, ou casual. Diferentemente, a vida [viagem] da maioria de nós, seres humanos, não exige a mesma precisão. Não conhecemos a nossa estação inicial, tampouco a final. Alguns vivem essa ambivalência residual de maneira mais presente em suas biografias. É o caso dos andarilhos.

⁶⁰ NASCIMENTO, M. **Barulho de trem**. Intérprete Conjunto Holiday. In: CONJUNTO HOLIDAY, Barulho de Trem e outras canções. DEX Discos do Brasil, 1962. Compacto Duplo, Vinil.

6.2 - O andarilho homenageado: “São Bento”, ou seria andarilho “Mogiana”?⁶¹

O que define a condição humana é a sua ambivalência. De acordo com o religioso e escritor uberabense, que também se dedicou à questão do andarilho, Juvenal Arduini (1975, p. 164):

A ambivalência é condição humana. A indefinição acompanha o homem até o túmulo. O ser humano é solicitado por objetivos divergentes, e mesmo opostos. Todos os caminhos estão abertos a seus passos. Ninguém poderia vaticinar, com precisão, qual o rumo que irá escolher. O homem é sempre uma interrogação para si como para os outros. Seu gesto oculta um mistério que nos deixa na expectativa, até que se determine. Do coração humano pode brotar uma onda de amor como uma torrente de ódio.

Seria esta ambivalência a explicação para os atos do andarilho? Seria o movimento uma condição humana indissociável? Neste caso, o andarilho, ao se mover, estaria apenas reproduzindo uma condição humana subjetiva: a impossibilidade de não se movimentar, de não mudar. Heráclito, que como o andarilho também se isolou do convívio humano, afirmou, conforme Platão:

Heráclito diz em alguma passagem que todas as coisas se movem e nada permanece imóvel. E, ao comparar os seres com a corrente de um rio, afirma que não poderia entrar duas vezes num mesmo rio [...] Heráclito retira do universo a tranquilidade e a estabilidade, pois é próprio dos mortos; e atribui movimento a todos os seres, eterno aos eternos, perecível aos perecíveis. (PRÉ-SOCRÁTICOS, 1996, p. 85)

E é a partir dessas citações e das inquietações que elas instigam, que introduzimos o texto com o qual se conclui esta tese. Trata-se de um caso real em que estão postos os principais elementos discutidos nesta pesquisa.

Há, na cidade de Uberaba, Minas Gerais, uma escultura que homenageia um andarilho local, com a intenção de que a mesma seja também uma homenagem a

⁶¹ Algumas ideias desenvolvidas nesse tópico surgiram durante as aulas do antropólogo e professor Carlos Rodrigues Brandão, em disciplina ministrada no Programa de Pós-Graduação do IG-UFU (2011), cujo tema foi “Cultura Popular e Patrimônio Cultural”.

todos os outros andarilhos, em um sentido mais amplo. Trata-se de uma estátua, em tamanho real, construída em 2006 que, desde então, tem sido alvo de julgamentos antagônicos por parte dos habitantes da cidade e dos frequentadores do lugar no qual a estátua se encontra instalada: a Praça Dr. Jorge Frange, reconhecido ponto cultural da cidade.

Na primeira visita ao local, pudemos observar que a homenagem divide as opiniões: para alguns a estátua é justificável, pois homenageia uma personagem simbólica da cidade; para outros, no entanto, ela é questionável, pois pode ser vista como uma apologia ao ócio e à inatividade, uma vez que um andarilho é visto como alguém não produtivo. É como se as pessoas dissessem: “Temos tantos cidadãos trabalhadores, pais de família e cumpridores de seus deveres e a cidade se põe a homenagear um andarilho!”.

Antes de prosseguirmos com o estudo da homenagem ao andarilho São Bento – assim ele era chamado na cidade e região – façamos uma incursão na história da praça Dr. Jorge Frange, lugar que o “acolheu”.

A história da praça Dr. Jorge Frange se confunde com a história da cidade de Uberaba, é um dos pontos de concentração de eventos da cultura popular local e abriga um grande número de atividades. Consta nos registros do Arquivo Público de Uberaba que no início da década de 1940, o terreno compreendido entre as ruas Veríssimo, Conceição das Alagoas e São Benedito foi transformado em praça, recebendo o nome de Praça da Bandeira, em homenagem ao Pavilhão Nacional. Em 1943, a, então, Praça da Bandeira passou a sediar a nova Estação Rodoviária. Em 1957, por meio do Decreto nº 607, a praça passou a ser denominada Praça Jorge Frange. Em 1972, a Rodoviária foi transferida para a Praça Dr. Carlos Terra, sendo desativado e demolido o prédio que ela ocupava na praça Dr. Jorge Frange,

no período de 1977 a 1982.

Em 1983 o espaço foi reformado, revitalizado e reinaugurado. Tempos depois, a Praça Jorge Frange passou a contar com um marco maçônico, um minipalco, banheiros para atender a Feirarte, o Clube de Damas de Uberaba e a estátua do andarilho São Bento, além de contar com um modesto parque infantil de diversões e ser palco de outros eventos culturais realizados na cidade de Uberaba, ao longo do ano. Ocupando um ponto quase central da cidade, a praça, por outro lado, também se tornou um ponto de abrigo para pessoas que vivem na cidade sem uma habitação e sem condições dignas de vida. Em 2006, por iniciativa de um cidadão uberabense, engenheiro e escritor, a praça recebeu a homenagem ao andarilho.



Foto 40 (esq., acima): Homenagem ao andarilho, Uberaba. **Crédito:** o autor, 2011.

Foto 41 (dir., acima): Homenagem ao andarilho, Uberaba. **Crédito:** o autor, 2011.

Foto 42 (esq., embaixo): Homenagem ao andarilho, Uberaba. **Crédito:** o autor, 2011.

Foto 43 (dir., embaixo): Homenagem ao andarilho, Uberaba. **Crédito:** o autor, 2011.

Quem foi a pessoa que deu origem a esta homenagem? Embora a estátua (fotos 40 a 43) seja uma homenagem ao andarilho em geral, ela foi feita a partir da imagem e da biografia de uma pessoa real. Mais conhecido pelo apelido de São Bento, esse andarilho não era uma pessoa violenta e nem possuía vícios como a embriaguês ou o uso de substâncias psicotrópicas. Consta que ele pode ter sido maquinista da Mogiana, conforme Sabino (2005, p. 205).

Conta a lenda, ou há certa verdade no meio, que São Bento foi ferroviário/maquinista da extinta Cia. Mogiana de Estradas de Ferro. Foi também mecânico de caminhões. Certo dia teve uma decepção e esse fato marcou-lhe amargamente. Não querendo cometer um desatino, abriu a porta do mundo e lançou-se nele. Deu a partida e nunca mais parou. Viveu por longos anos indo e vindo. (SABINO, 2005, p. 205).

O apelido de São Bento foi cunhado devido ao fato de o andarilho ter tido o hábito de percorrer, à pé, o mesmo trajeto do ônibus da empresa São Bento, que opera no trecho de Ribeirão Preto – SP a Araguari-MG, passando por cidades como São Joaquim da Barra, Ituverava, Igarapava, Uberaba e Uberlândia.

Na pesquisa realizada *in loco*, ao obter informações sobre a homenagem ao andarilho, os frequentadores da praça Dr. Jorge Frange apresentam opiniões divergentes, entre as quais, destaco duas:

12-Uba: é um absurdo que a cidade homenageie uma pessoa que não trabalhava. Ele era apenas um “coitadinho”, um péssimo exemplo para os jovens.

15-Uba: eu considero a homenagem justa, ele era um ser humano como qualquer outro, só não teve oportunidade. E quanto a ser, ou não, exemplo, qualquer um sabe que ele não é um modelo a ser seguido.

A possibilidade de uma dupla interpretação do que representa a homenagem ao andarilho aponta para o caráter ambivalente da cultura, e também revela o caráter ambivalente do termo “humanidade”. A “Santa Ceia”, de Da Vinci, é uma obra humana, assim como também o é a bomba atômica. O que nos traz à memória

comentários (provocações) do professor Carlos Brandão: “A cultura é uma categoria sempre unívoca ou surgiu dentro de um campo de ambigüidades e contradições?”; “Se existe cultura, ela é uma categoria humana em si, ou uma categoria ‘inventada’, que pode ser dispensada?”⁶².

A conclusão a que chegamos é a de que a homenagem ao andarilho é, por um lado, um contrassenso, pois é uma representação que incomoda uma sociedade que valoriza apenas o êxito, uma modernidade em que nem mesmo o segundo colocado é lembrado. Mas, ao mesmo tempo, ela serve como um alerta para esta mesma sociedade não reflexiva.

O caso do andarilho de Uberaba é muito significativo para o estudo realizado ao longo desta tese, pois contém todos os seus principais elementos: uma modernidade que se pretende totalizadora, mas que não consegue suprimir tudo o que é indesejável, produzindo, assim, os seus resíduos; o cotidiano, entrelaçado nos destinos do andarilho; o lugar, que o andarilho tão decididamente recusa, ou afirma à sua maneira; o trem de ferro⁶³ e suas representações.

No entanto, a atitude do andarilho sugere novo questionamento: Qual é a sua relação com o lugar? Se, para a maioria, o lugar é visto como “morada” e “identidade”, o que leva o andarilho a escolher uma vida sem um lugar definido? Ele leva o lugar consigo? Ou rompe com o sentimento de pertencer a um lugar? Em resposta a esses questionados, foram pronunciadas as palavras a seguir:

03-Uba: *Você sabe que nós que temos uma vida saudável, nós costumamos falar que santo de casa não faz milagres. Entre nós, e agora uma pessoa dessas, que foi empurrada para ser uma pessoa excluída. Alguém vai dizer que ele não deu conta de segurar, por isso ele foi empurrado. A minha opinião é essa. Os pensamentos, as suas defesas psicológicas, as suas falhas. Então, ele sente certa*

⁶² Comentários do Professor Carlos Brandão, durante a aula do dia 09 de maio de 2011. IG-UFU.

⁶³ É importante destacar que, se São Bento foi realmente maquinista da Cia. Mogiana na região (possibilidade que ainda não confirmamos), ao caminhar, ele não estava reproduzindo o trajeto do ônibus, mas o mesmo trajeto de quando era maquinista e do qual, por algum motivo, foi privado. Esta possibilidade oferece material para um amplo estudo de ordem psicossocial.

repulsa do lugar em que ele nasceu. Eu não conheço caso de andarilho que voltou e ficou... quando eu falo andarilho, não é o peregrino, que vai fazer uma ida à Abadia, por exemplo.

O andarilho, em nossa sociedade moderna, opressora e universalizante, é um resíduo, mas, não necessariamente, descartável, e sim um resíduo nesse novo entendimento, como aquilo que escapa, de alguma forma, às garras da sociedade, como aquilo que re(existe).

De acordo com o **quadro 08** (p. 314) elaborado a partir das ideias de Lefebvre, vários são os resíduos nos quais o andarilho se encaixa: a **liberdade**, resíduo do Estado; o **drama**, resíduo da medida; o **imaginário**, resíduo da técnica; o **desejo** e a **subjetividade**, resíduos da cibernetica; o **individual**, resíduo da burocracia; o **desviante**, resíduo da organização; o **irracional**, resíduo da racionalidade e o **insignificante**, resíduo do signo.

O andarilho é tudo isto: livre, dramático, imaginário, desejoso, subjetivo, individual, desviante, irracional e insignificante. Esses dois últimos entendidos não como adjetivos do próprio andarilho, mas da maneira como as pessoas, em geral, os vêem. Eis porque um monumento em sua homenagem chama a atenção.

Tomamos como pressuposto, hipotético, mas plausível, para a construção deste texto, a possibilidade de o andarilho “São Bento” ter sido maquinista⁶⁴ da Cia. Mogiana, a partir de relatos dos frequentadores da Praça Dr. Jorge Frange, alguns do quais contemporâneos do andarilho. Embora não tenhamos conseguido comprovar essa possibilidade, isto não altera o nosso propósito, pois o que será feito neste capítulo é uma teorização a partir da experiência vivida pelo andarilho e com os relatos recebidos por aqueles que viveram o cotidiano do trem. Nesse caso, a história de vida do andarilho é inspiração para o texto, devido às suas relações com

⁶⁴ Embora não tenhamos elementos que comprovem essa possibilidade, ela também não foi de todo descartada.

o tema estudado na tese, o trem de ferro e, neste capítulo: os resíduos da modernidade. Sobre a possibilidade de o andarilho São Bento ter sido maquinista, foram dadas as seguintes informações:

03-Uba: *Então, é o que eu te digo, porque eu suspeito que ele tenha sido [maquinista] e um andarilho por linhas férreas... porque o trajeto de Ribeirão Preto, você sabe que tem hora que você viaja avistando a linha férrea, hoje ela é FCA, mas foi FEPASA e Mogiana, então, não me escapa essa hipótese de ele ter também atravessado a linha férrea, pois em alguns locais, ela passa a 50 metros longe. Que tem um sujeito tirar uma variante e ir lá e andar e andar, entendeu? Tem fazendas em que a ferrovia passa dentro, dizem que viram ele algumas vezes caminhando nas linhas e temos que reconhecer que os primeiros andarilhos, a maioria deles, caminhava sobre trilhos.*

O tempo, e as pesquisas vindouras, podem vir a demonstrar tanto que o andarilho “São Bento” realmente foi maquinista da Cia. Mogiana, como também que não foi. Em ambos os casos, isto não altera profundamente o texto e os seus argumentos, uma vez que partimos da semelhança e da verossimilhança entre os relatos feitos sobre o andarilho e a pesquisa sobre o trem. Se ficar comprovado que o andarilho realmente foi maquinista, o texto fica materialmente justificado, caso contrário, serve com uma narrativa verossímil do que pode ter sido a vida de uma pessoa afetada pelas “violências” da modernidade, transformando-as em impulso para caminhar. Tendo sido realmente maquinista, é importante salientar, o andarilho também fez parte, por algum tempo, desse “outro mundo”, diferente do seu. Ele também foi parte do mundo da técnica, da precisão do horário de chegar e sair e tanto ele pode ter sido negado por essa realidade, como pode ter sido ele o primeiro a romper com ela. A geofilosofia busca a compreensão dessas diferentes lógicas.

Sejam quais forem as razões que levaram “São Bento” a “ganhar as ruas e estradas”, elas, certamente, relacionam-se com algum tipo de decepção com a própria vida. Sabemos, por relatos, que “São Bento” não se enquadrava naquilo que as pessoas denominam por “vagabundo”, ou “mendigo” – não iremos entrar em

detalhes sobre esses adjetivos e os tomamos no seu sentido comum. Além disso, ele demonstrava ser uma pessoa culta, havia até certa nobreza no seu semblante e elegância nos seus hábitos.

O velho guerreiro, negro esguio com quase dois metros de altura, não importunava e nada pedia. Não era dado a falar, era cortês e por todo o povo era querido e conhecido. Usava de sol a sol um surrado paletó de casimira aurora azul não lavado e calça ensebada meia canela. [...] Comia, bebia e vestia o que espontaneamente lhe davam. Não bebia álcool. (SABINO, 2005, p. 205).

Ao aprofundarmos no estudo da biografia do andarilho São Bento, a impressão que fica é a de que estamos diante de uma pessoa que ainda não foi “classificada” por nossa sociedade moderna. O que ele é realmente? Não é um mendigo, peregrino, ou pedinte; tampouco um andante pregador religioso e, menos ainda, uma pessoa perigosa ou ignorante. Por isso, afirmamos que se trata de um resíduo, no melhor sentido da palavra: uma produção da nossa própria modernidade, com a qual essa modernidade ainda não consegue lidar e, por isso, prefere marginalizar, criminalizar e silenciar. Assim como também não consegue lidar com [ou refletir sobre] o fim do serviço de transporte de passageiros em trem de ferro. Ele simplesmente se deu e “ponto final”.

Existem exemplos semelhantes ao do andarilho de Uberaba em outras regiões do país, como a estátua do Juquinha, antigo andarilho que distribuía flores na região do Cipó, distrito de Santana do Riacho, na Estrada Real, um dos principais circuitos turísticos da tradição histórica do Estado de Minas Gerais. A estátua foi produzida em 1987, pela artista plástica Virgínia Ferreira e os depoimentos sobre o andarilho coincidem com os depoimentos sobre “São Bento”: “Era um velho

pitoresco, livre de consumismo e vaidade, um bicho do mato amigo de todos”⁶⁵, afirma a artista plástica responsável pela estátua.

Um dos casos mais conhecidos no Brasil é o do Profeta Gentileza, que, mais do que um Profeta, no sentido forte do termo, foi um andarilho urbano, uma pessoa transformada por circunstâncias da vida, que passou a pregar a paz e o amor pelas ruas do Rio de Janeiro. De qualquer forma, reconhecemos que o exemplo do Profeta Gentileza é diferente do andarilho “São Bento”. A semelhança está apenas no fato de que ambos podem ser considerados como “resíduos” dessa modernidade.

Outro exemplo digno de nota é o do escritor russo Tolstoi que, embora não tenha tido tempo de efetivar o seu projeto de tornar-se um andarilho, despindo-se de todo o apego aos bens materiais, pode muito bem expressar esse desejo. Ele sempre manifestou atração por personagens desapegados, capazes de loucuras para romper com o *status quo*. Tolstoi terminou a sua vida buscando tornar-se um andarilho, tendo, aos 82 anos de idade, tomado um trem em direção ao sul do Cáucaso, com a intenção de não mais voltar.

Compreendemos que já esteja no momento de se criar um conhecimento [ciência, especialidade] capaz de abranger esse tipo de relação do sujeito consigo mesmo, com o lugar e com suas representações. A própria geofilosofia pode incluir essas preocupações no seu escopo de estudo.

A homenagem ao andarilho também é digna de nota e estudo por outra questão abordada nesta tese: ela subverte a máxima de que, no mundo moderno e global, só há lugar para os vencedores, ou para os *indivíduos históricos universais*, os quais, de acordo com Hegel, são os únicos capazes de “fazer a história”, como visto no tópico 2.4 (p. 137) desta tese. E Hegel não dedica uma atenção muito

⁶⁵ Fonte: <http://www.institutoestradareal.com.br/noticias/o-carinho-do-andarilho> (acesso em 08/04/15).

especial ao “cidadão do cotidiano”. Então, se até mesmo o cidadão “anônimo” teve, em algum momento, a sua importância histórica questionada, o que diremos do andarilho, este ser cuja existência se dá no movimento, sem permanência? E o que diremos então de um monumento em homenagem a este mesmo andarilho?

Ao confrontarmos estas indagações com a afirmação de que “*Monumentum* significa: sinal do passado; o que evoca o passado; o que perpetua o passado.” (CHAUÍ, 2006, p. 114), a próxima questão que surge é: Que passado o monumento (estátua) em homenagem ao andarilho pretende perpetuar? Essa estátua não seria a imagem do descaso da nossa sociedade para com estas pessoas? Não seria o reconhecimento do nosso fracasso? São muitas as questões, às quais não sabemos se podemos responder. São questionamentos que persistem aos argumentos nascidos neste estudo. São resíduos da própria reflexão geofilosófica à qual nos propomos. Por isso, concluímos com uma bela poesia escrita por um maquinista aposentado, na qual ele declara o seu amor e exprime a saudade [residual] que sente da sua locomotiva:

Eu e a “Número Um”

Eu e a [locomotiva] “Número Um” voltamos lá no passado
[⁶⁶]
Lado a lado
Eu punha fogo no teu coração para aquecer os seus pulmões
Para mais depressa chegar
Eu ia para as minhas serestas, você ia descansar
Saudades dos meus 18 anos

Quando nós dois nos encontramos pela primeira vez
Lembro-me daquelas noites escuras
Da sua chaminé saltavam aquelas belas fagulhas
Pelos anos, pelos dias, estamos aposentados
Pelo trabalho na Ferrovia que nós dois tínhamos prestado
Sessenta anos depois, você ficou tão bonita

Na Praça dos Ferroviários, o teu trono.
Todos que passam te fitam

⁶⁶ Pode haver mais texto aqui, pois há um corte no áudio, nesse instante.

*Para mim, parece um sonho
Pensei que tu fostes minha
Mas eis o meu desagravo
Você é a minha rainha, eu é que sou teu escravo.*

Poesia escrita por um ferroviário aposentado de Araguari-MG

A simplicidade do conteúdo das linhas evoca a profundidade dos sentimentos que as inspiraram. Muitas “confissões” semelhantes a esta ainda esperam para “virem à tona” e serem conhecidas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esperamos que esta tese possa ser um contributo ao conhecimento científico, à comunidade acadêmica e às pessoas, direta ou indiretamente, associadas aos temas, sujeitos e relações nela citados e estudados . Procuramos, a partir de uma introdução à geofilosofia, tema esse ainda pouco estudado em terras brasileiras, apresentar uma maneira de compreensão sobre como a modernidade afeta a vida das pessoas e de como a ausência de uma reflexão a respeito da própria modernidade torna ainda mais agressivos os seus efeitos, a médio e longo prazo.

A proposta de uma geofilosofia dos lugares, que apresenta um estudo sobre a modernidade, entendida como o sinônimo de “novo”, “o que rompe com um modelo tradicional de existência”, aquilo que condiz com a época em que vive, mas que não deve ser confundido com “contemporâneo” [ver capítulo 2, 2.5] e a maneira como essa modernidade produziu representações acerca do transporte de passageiros em trem de ferro, no período em que esse serviço foi oferecido na região, nos conduziu a um número expressivo de constatações. Algumas dessas constatações são de caráter conclusivo; outras, no entanto, serão subsídios para estudos vindouros, conforme apresentaremos ao final destas considerações.

Este estudo nos proporcionou a compreensão de que a modernidade padece de um mal crônico: ela não promove, e muito menos incentiva, a reflexão sobre o seu próprio processo de desenvolvimento e descansa das possíveis acusações contra essa falta de reflexão no seu caráter de impessoalidade, na falta de sujeito que lhe é característica.

No entanto, esta pesquisa revela que, por mais “impessoal” que seja a modernidade, ela também permite, a partir dos seus agentes, ser conhecida,

reconhecida e nominada, pois tudo o que lhe é característico é, ao mesmo tempo, histórico, público e, em algumas situações, notório.

No entanto, embora seja pública, a modernidade não se desenvolve de maneira linear e equânime, sobretudo o modelo de modernidade ocidental, no qual prevalece o capital. A modernidade criou [cria] o lugar e o cotidiano, nos quais as pessoas são contempladas de maneira específica, de forma que o lugar e o cotidiano são “invenções” modernas e estão inseridos na modernidade, mas têm a sua valorização depreciada pelas preocupações globais. Enquanto que o indivíduo se vê subjugado em uma falsa coletividade.

No caso do Brasil, da sua relativa juventude histórica e da maneira fragmentada como o país vivenciou o processo de modernização, só a partir do final do Século XIX, destaca-se a maneira como o progresso foi setorizado por regiões. A modernidade está no lugar e no cotidiano e chega ao Brasil e, consequentemente, à região do Triângulo Mineiro, com o trem de ferro, no final do Século XIX. Na sua redefinição de tempo e espaço, o trem de ferro altera as temporalidades, cria novos modos de vida, confere uma nova dinâmica à vida local. No entanto, o trem de ferro de passageiros é abandonado pela mesma “modernidade” que o trouxe.

Porém, o trem de ferro não é apenas um meio de transporte. A sua presença dinamizada pelos usos na região do Triângulo Mineiro indica que as mutações chegaram aos modos de vida das pessoas dos lugares. Nesses lugares o trem de passageiros também “transportou” elementos sociais, humanos e subjetivos que merecem e precisam ser conhecidos e compreendidos, à luz das ciências humanas e do método científico.

As conclusões desta tese se referem às consequências e implicações, teóricas e práticas, da maneira como as pessoas viveram e representaram o fim do

serviço e da maneira como o processo foi resolvido, ou não, nas localidades nas quais as pessoas que colaboraram com esta pesquisa vivenciaram, no cotidiano dos lugares, as possibilidades sociais trazidas pelo trem de ferro, bem como das diferentes fontes, primárias e secundárias, que serviram de subsídio para o estudo.

Da mesma maneira que conduzimos a pesquisa, fazendo uma diferenciação entre os elementos gerais e teóricos dos aspectos práticos e empíricos, também o faremos nestas considerações finais.

Primeiramente, apresentamos as conclusões do ponto de vista geral, teórico-metodológico. Temos material suficiente para afirmar que a escolha pela geofilosofia, como arcabouço teórico, somada ao embasamento geográfico e filosófico, mostrou-se capaz de fornecer o suporte para uma pesquisa eficiente, partindo do princípio de que, por mais que a modernidade e o progresso privilegiem os aspectos globais e universais, sempre haverá espaço para o lugar, pois é no lugar que as humanidades se realizam. A geofilosofia, entendida como método, ou opção teórica de abordagem, fundamenta-se no pressuposto de que toda a Terra é um só lugar e uma só é a humanidade que a habita. Apesar disto, lembrando Milton Santos, a modernidade evidencia mais as diferenças, não no intuito de valorizá-las, mas sim para, em nome delas, permitir excessos. No entanto, as diferenças são em menor número do que as semelhanças. Não reconhecer essa realidade é o fardo da modernidade, que a geofilosofia enumera.

Como consequência, ficam justificados(?) todos os abusos da modernidade, pois esse é o preço que se paga pelo progresso. No caso específico estudado, do transporte de passageiros em trens de ferro na região do Triângulo Mineiro, a tarefa da pesquisa, à luz do método de Lefebvre, foi procurar a compreensão das razões pelas quais um serviço tão importante para história e para o desenvolvimento da

região, ao ser desativado, provocou diferentes representações naqueles que foram os seus usuários durante décadas. Não nos atemos aos aspectos práticos da questão, pois essas implicariam em outro tipo de pesquisa, mais numérica e estatística. O que nos moveu foi o intuito de conhecer a maneira como as pessoas que viveram o cotidiano do trem de ferro assimilaram e representaram essa nova realidade modificada, que agora as exclui. E elas não foram excluídas apenas pelo fato de não poderem mais utilizar o trem de ferro, mas porque também tiveram a sua experiência de vida e as suas representações relegadas à insignificância. No entanto, a pesquisa evidenciou que grande é a riqueza de conhecimentos e vivências que repousam, em silêncio, no interior dessas pessoas e de outras fontes que serviram como fundamento para a tese.

Mesmo se tratando de algo que combatemos, não na íntegra, no conteúdo desta tese, as considerações finais são, por definição, generalizações. Por isso, não podemos nos furtar de tecer aqui as inferências gerais às quais chegamos, sobre a maneira como os municípios estudados lidaram posteriormente com a interrupção do transporte de passageiros em trens de ferro. Tais inferências não são e nem pretendem ser absolutas, são tão somente o resultado do estudo das representações que nos foram apresentadas. Assim como qualquer generalização, essas inferências são impessoais e expressam uma tendência coletiva e, até o ponto em que foi possível averiguar, inconsciente, uma vez que nem um dos municípios [incluso aqui a academia, o poder público e a comunidade em geral] realizou uma reflexão, na forma de uma autocrítica, sobre as contradições geradas, tencionadas, além da importância desse serviço, no decorrer das décadas em que ele foi oferecido e tampouco sobre as consequências de sua interrupção.

Cada um dos municípios estudados promoveu um tratamento próprio para

com a memória do trem de ferro de passageiros, acarretando, consequentemente, representações muito características nas pessoas que vivenciaram o dia-a-dia das estações ferroviárias. Sabemos que a história de um município não pode ser resumida em poucas linhas e, como visto neste próprio estudo, há um perigo nas universalizações. No entanto, o estudo que empreendemos nos capacita para fazer as considerações que se seguem, atribuindo a cada um desses municípios uma unidade no que se refere à maneira como foi tratada a interrupção do trem de passageiros na região:

Tendo sido a primeira cidade triangulina a receber o trem de ferro, Uberaba esforça-se para manter viva a sua memória ferroviária, mas esse esforço não está centrado especificamente na materialidade de sua estrutura ferroviária, mas sim na valorização do legado cultural do trem e na inserção ao mundo da cultura que, mais do que qualquer outra tecnologia, ele propiciou ao município.

Uberlândia, por sua vez, enfrenta uma dificuldade enorme em reconhecer a importância ferroviária para a construção do que a cidade é, nos dias atuais. Apenas por um pequeno período, ainda na primeira metade do século passado, a cidade se reconheceu na sua atividade ferroviária. Muito cedo o trem passou a ser um incômodo, um motivo de vergonha. Uma análise mais profunda poderá revelar que o município padece de uma espécie de “recalque histórico”, que o levou, por exemplo, à destruição quase compulsiva das construções ferroviárias antigas, quando, diferentemente, muitas cidades próximas se esforçaram para preservar.

Em Araguari essa realidade se apresentou de maneira bem diferente. Desde a chegada das companhias ferroviárias que sediou, o município incorporou uma personalidade ferroviária que passou a ser a sua própria identidade. Embora o parque da Companhia Mogiana tenha sido demolido, permanece a majestade da

estação sede da Estação Goiás, que hoje abriga a administração pública do município. Em visita a este prédio, já no final das viagens desta pesquisa, um dos funcionários, fortemente emocionado, fez questão de nos mostrar um detalhe marcante do que originalmente eram as bilheterias daquela estação. É digno de nota o cuidado da alvenaria, do piso, do acesso para as pessoas que se dirigiam até ali, para adquirir um bilhete e aguardar a chegada do trem de ferro. Um cuidado hoje esquecido. Uma atenção para com um desconhecido, uma pessoa simples, um “anônimo” que à estação se dirigia, com a intenção de viajar.

No entanto, embora as três localidades, e as estações estudadas, tenham reagido de maneira bem específica quando ao “depois” do trem de ferro de passageiros, todas guardam dois pontos, bem marcantes, em comum, que são manifestações cruéis dessa modernidade perversa que vivenciamos: nenhum desses municípios, até o momento, promoveu uma reflexão para tornar consciente e pública a importância do serviço e, da mesma forma, nenhum deles prestou o digno reconhecimento às pessoas que fizeram a história do trem, salvo por algumas iniciativas bem isoladas, mas não em âmbito geral.

Essas constatações são de caráter subjetivo e expressam o sentimento geral das pessoas que foram ouvidas e não podem ser utilizados como argumento para desqualificar as medidas históricas que levaram à extinção do transporte de passageiros em trens de ferro da região. Disto temos consciência. O que conseguimos trazer à tona é como esse processo foi vivenciado e representado, independentemente se, no campo dos fatos, as razões foram justificáveis. Tomando emprestado um princípio da psicologia, não nos interessou, prioritariamente, se os sentimentos e representações, das pessoas e fontes estudadas, associadas aos eventos citados, são adequados aos mesmos, mas sim que esses sentimentos e

representações existem, causam angústia e sofrimento e merecem ser conhecidos e estudados.

Considerando, desta forma, que se encontram ocasiões para os mais diversos tipos de reconhecimento e homenagens, seria rico e generoso, portanto, um projeto que contemplasse os ex-ferroviários, os seus familiares e as pessoas que vivenciaram o cotidiano do trem de passageiros e a sua importância para o desenvolvimento da região. Que essas pessoas fossem convidadas para falarem de suas vivências nas escolas públicas dos municípios, que se incentivasse a publicação de memórias, que se promovesse um reconhecimento de sua humanidade, que subjaz, sem rede e sem cobertor, naquele esquecimento que transformou a sua biografia em um fardo pesado, quando, de fato, trata-se de uma riqueza incalculável: a sua história de vida que, em determinado momento, coincide com o desenvolvimento das localidades e da região.

Esse reconhecimento, ocorrendo agora, seria tardio, mas ainda em tempo. A sua ausência, no entanto, nos conduziu a outra constatação [inferência] nesta tese: o elemento humano, presente no transporte de passageiros, poucas vezes foi uma prioridade para aqueles que implantaram o trem de ferro na região. Isto se deve, prioritariamente, ao fato de que não se produzia riqueza [lucro] com o oferecimento deste serviço. Ao contrário, mesmo nos períodos de maior intensidade de fluxo de pessoas, os ganhos obtidos com passageiros, a partir da fala das pessoas, eram ínfimos, quando comparados aos ganhos obtidos com o transporte das mercadorias, conforme nos relatou 10-Udi⁶⁷:

Agora, havia alguém que dizia que o trem de passageiros só dava prejuízo. Principalmente no caso do Trem Bandeirante, porque eles davam uma preferência tremenda para ele, porque era de Brasília a

⁶⁷ Apesar de não ser recomendável o uso de citações nas considerações finais, o fazemos aqui, por se tratar de uma fala que corrobora a conclusão à qual chegamos. De qualquer forma, tomamos o cuidado para que nada de novo esteja sendo acrescentado à argumentação já realizada.

São Paulo e, um trem com locomotivas Diesel, com 60 vagões tanques, às vezes ficava duas horas parado em uma estação ou parado num posto de cruzamento, aguardando a passagem do Bandeirante, entendeu? Então, isso era um prejuízo tremendo... três locomotivas, sessenta vagões tanques, parados por duas horas, porque não podia atrasar o Bandeirante, isso era sagrado, não podia atrasar. Na hora em que ele saía de Araguari, a atenção estava toda voltada pra ele, não podia atrasar.

Nesse caso, a prioridade moral dada ao trem de passageiros se tornava um prejuízo econômico, visto que muitas toneladas de mercadoria, que precisavam chegar ao seu destino, ficavam à espera da passagem do trem de passageiros. Vale observar que prevalece um princípio de humanidade, ao se priorizar o deslocamento do Trem Bandeirante, com passageiros, em detrimento do trem de carga. Esse princípio, no entanto, caiu por terra em determinado momento e as expectativas de maior valorização do “elemento” humano [citadas no item 5.1.1] criadas pelo advento da modernidade, com a instalação do trem de ferro na região do Triângulo Mineiro, não se concretizaram.

Por outro lado, é preciso reconhecer que o próprio trem de ferro também proporcionou, na sua instalação, um elemento desagregador, ao impor um novo ritmo, mais acelerado, que não estava, necessariamente, ao alcance de todos, sendo ele próprio um “produtor” de resíduos. Após a sua chegada, ainda continuaram a existir, por exemplo, aqueles que se valiam do carro de boi para transportar a sua mercadoria, mesmo por longas distâncias. Esse fato, no entanto, apenas corrobora um dos aspectos abordados nesta tese: da característica não linear do progresso e desenvolvimento proporcionados pela modernidade.

Passando agora aos encaminhamentos que a pesquisa sugere para estudos vindouros, os dividimos em dois aspectos: teórico e prático.

Do ponto de vista teórico, cabe um aprofundamento na definição, ou definições possíveis, para o termo “geofilosofia”, tendo em vista que esse é um tema

que apenas começa a ser objeto de pesquisa no Brasil. Esse aprofundamento, ao qual pretendemos nos dedicar, poderá nos indicar se realmente há lugar para a geofilosofia, como área específica de estudo e como possibilidade de abordagem metodológico-conceitual, cujos primeiros passos foram aqui esboçados.

Do ponto de vista prático, tendo em vista que as inferências aqui descritas não foram tomadas com base em dados estatísticos, em virtude da própria natureza da pesquisa, que buscou pelas representações, abre-se o espaço para o contraponto deste estudo. Esse contraponto, que pode ser apresentado em um estudo posterior, se ocupará em ouvir o “outro lado”, pensando dialeticamente.

Enfim, este é um trabalho de múltiplos autores, o que explica a irregularidade na redação, na qual o autor refere-se a si mesmo na primeira pessoa do singular e, em determinados momentos, na terceira pessoa do singular. No entanto, o texto remete prioritariamente à primeira pessoa do plural, isto porque a contribuição da “geofilosofia dos lugares”, aqui proposta, nos conduz à necessidade de um reconhecimento das humanidades que foram “enterradas” com o fim do trem de passageiros, como forma de tributo aos lugares, às pessoas e às suas representações. Conforme ilustramos com o exemplo do andarilho, no último capítulo, e como ocorre na maioria das vezes, que esse tributo não seja sempre póstumo.

REFERÊNCIAS

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. Tradução de Alfredo Bosi 2000, p. 987.

ALMANAQUE DE UBERABINHA. São Pedro de Uberabinha (Hoje Uberlândia). Publicado por **Livraria Kosmos**, 1912. (Acervo do Arquivo Público Municipal de Uberlândia).

AGNEW, J.; LIVINGSTONE, D.; ROGERS, A. Introduction to Part V: Space, Time and Spice-Time. In: AGNEW, J.; LIVINGSTONE, D.; ROGERS, A. **Human Geography – An Essential Anthology**. Oxford: Blackwell Publishing Ltd., 1996, pp. 514-524.

AGOSTINHO, S. Confissões. Tradução de J. Oliveira Santos e A. Ambrósio de Pina. **Coleção Os Pensadores**. São Paulo: Nova Cultural, 1987.

ANDRADE, Mário Edson F. **História do Triângulo Mineiro. Colônia – Império**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2013.

ARENKT, H. **A Condição Humana**. Tradução de Roberto Raposo. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724**. Informação e documentação – Trabalhos acadêmicos – Apresentação. Terceira edição. Rio de Janeiro, 2011.

BALDINO, Marco. **Che cos'è la geofilosofia?**. Rivista Italiana di Geofilosofia. Maggio-2013. Versão on-line. Disponível em http://www.kasparhauser.net/geofilosofia/baldino_geofilosofia.html (acesso em 11/07/2014).

BARDI, Pietro M. Lembrança do ‘Trem de Ferro’. In: **Coleção Arte e Cultura**. Vol. 6. São Paulo: Banco Sudameris Brasil S. A., 1983.

BARRETO, Lima. **Feiras e mafuás**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1961.

BARRETO, Pereira. **Soluções positivas da política brasileira**. São Paulo: Escala Editora, 2007.

BARRETO, Tobias. **A questão do Poder Moderador e outros ensaios brasileiros.** Petrópolis: Editora Vozes, 1977.

BISSELL, David. A visualização de geografias do cotidiano: práticas de visão através de tempo de viagem. In: **Transactions of the Institute of British Geographers** - Journal compilation. London: Royal Geographical Society, 2008, pp. 42-60.

BRECHT, Bertold. **Gesammelte Gedichte.** Frankfurt/Main: Ed. Suhrkamp, 1976.

BROGGI, P. **Geofilosofia: oltre la rappresentazione, oltre lo storicismo.** (mimeo). Não informa data. Sem numeração de páginas. Disponível em: <http://www.paridebroggi.com/2011/06/28/geofilosofia-oltre-la-rappresentazione-oltre-lo-storicismo/> (acesso em 04/07/2011).

BRUNHES, Jean. **Geografia Humana.** Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

BUENO, Silveira. Prefácio à Odisséia, de Homero. In: HOMERO. **Odisséia.** Tradução de Manoel Odorico Mendes. São Paulo: Atena Editora, 2009, p. 6-11.

CACCIARI, Massimo. **Geofilosofia dell'Europa.** Milano: Adelphi, 2008.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá – Empresário do Império.** São Paulo: Companhia Das Letras, 1998.

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

_____. A. **O lugar no/do mundo.** São Paulo: FFLCH, 2007.

CAVALCANTE, Flávio R. **1854 - 2004 – Planos Ferroviários.** As ferrovias construídas. Disponível em <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferroviarios/desenvolvimento-maximo-das-Ferroviias.shtml> (acesso em 04 de janeiro de 2014).

CAVALCANTI, L. **A geografia escolar e a cidade:** Ensaios sobre o ensino de geografia para a vida urbana cotidiana. Campinas: Papirus Editora, 2008.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano – artes de fazer.** Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

CHAUÍ, Marilena. **Cidadania Cultural:** o direito à cultura. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2006.

_____. **Convite à Filosofia.** São Paulo: Ática, 1995.

CLAVAL, Paul. **A Geografia Cultural**. Tradução de Luiz Fugazzolli Pimenta e Margareth de Castro Afeche Pimenta. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.

_____. A volta do cultural na Geografia. In: Mercator – **Revista de Geografia da UFC**, ano 01, número 01, 2002, p. 19-28.

_____. **História da Geografia**. Tradução de José Braga Costa. Lisboa: Edições 70, 2006.

_____. **Terra dos homens** – a geografia. Tradução de Domitila Madureira. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

CORNELLI, Gabriele. **A descida de Parmênides**: anotações geofilosóficas às margens do prólogo. ANAIS DE FILOSOFIA CLÁSSICA, Vol. 1 nº 2, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, I. E., GOMES, P. C. C & CORRÊA, R. L. [orgs.] **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, pp. 15-47.

COUTO, Ronaldo Costa. **Brasília Kubitschek de Oliveira**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

CURADO, Bento Alves Araújo Jayme Fleury. **Nos passos do transporte beiçudo: cortando o estradão do tempo e da memória goiana**. 2013. 120f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais. Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

CURY, Paulo Rogério. **Histórico da Companhia Mogiana**. 2000. Disponível em http://www.cmf.com.br/pp_fundacao.htm (acesso em 15/11/12).

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

DIAS, Leila C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: **Redes, sociedades e territórios**. Orgs. DIAS, Leila C., Rogério Leandro L. da Silveira. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005, 260pp.

EBERL, J. T. & DECKER, K. S. **Star Trek e a Filosofia**: A Ira de Kant. Tradução de Ana Death Duarte. São Paulo: Madras, 2010.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese em ciências humanas**. Tradução de Ana Falcão Bastos e Luis Leitão. Lisboa: Editorial Presença, 2007.

ERASMO. **Elogio da Loucura**. Tradução de Paulo Neves. Porto Alegre: L&PM, 2004.

FERNANDES, Paulo Irineu B. A dimensão subjetiva do conceito “lugar” e a complexidade dos deslocamentos forçados. In: 1º SIMPÓSIO INTERNACIONAL SAÚDE AMBIENTAL E A CONSTRUÇÃO DE CIDADES SAUDÁVEIS, 2010, Uberlândia. **Anais do 1º Simpósio Internacional Saúde Ambiental e a Construção de Cidades Saudáveis**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2010. p. 28-34.

_____. **Ensaio sobre The Dark Side of the Moon e a Filosofia**. Uberlândia: Composer, 2009.

FERREIRA, Eliza Bartolozzi & ALMADA, Márcia. **Mogiana: os trilhos da modernidade**. 1989. (mímeo). Cópia impressa disponível no Arquivo Público de Uberaba.

FOUCAULT, Michel. **Nietzsche, Freud e Marx**. Tradução de Jorge Lima Barreto. São Paulo: Editora Princípio, 1987.

GASCHÉ, Rodolphe. **Geophilosophy**. Evanston: Northwestern University Press, 2014.

GERODETTI, João E. e CORNEJO, Carlos. **As Ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

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

GLEZER, R. Tempo e História. In: **Ciência e Cultura**. Ano 54, n. 2, Out/Nov/Dez 2002, pp. 23-24.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de Região e sua discussão. In: CASTRO, I. E., GOMES, P. C. C & CORRÊA, R. L. [orgs.] **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, pp. 49-76.

HARDMAN, Francisco F. **Trem Fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

HARTMAN, Robert S. Introdução. In: HEGEL, G. W. F. **A Razão na História**. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: Editora Centauro, 2004.

HEGEL, G. W. F. **Filosofia da História**. Brasília: Editora UNB, 1995.

HEIDEGGER, M. O fim da filosofia e a tarefa do pensamento. In: **Os Pensadores**. Tradução de Ernildo Stein. São Paulo: Abril Cultural, 1984, 71 – 81.

HOBSBAWN, Eric. **A Era do Capital (1848 – 1875)**. Tradução de Luciano Costa Neto. Versão Digital. Não informa data.

HOLZER, Werther. O lugar na Geografia Humanista. **Revista Território**, ano IV, nº 7: 67 – 78, 1999.

HOMERO. **Odisseia**. Tradução de Manoel Odorico Mendes. São Paulo: Atena Editora, 2009.

HUSSERL, Edmund. **Meditações Cartesianas – Introdução à Fenomenologia**. Tradução de Frank de Oliveira. São Paulo: Madras Editora, 2001.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Banco de Dados Agregados**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br>> (Acesso em 09/09/2014)

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. **Antropologia de um ponto de vista pragmático**. Tradução de Clélia Aparecida Martins. São Paulo: Editora Iluminuras, 2009.

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

_____. **Crítica da Razão Pura**. Tradução de Manuela Pinto dos Santos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.

_____. Crítica da Razão Pura e outros textos filosóficos. Seleção de Marilena de Souza Chauí Berlink. **Coleção Os Pensadores**. São Paulo: Victor Civita, 1974.

_____. **A Metafísica dos Costumes**. Tradução de Edson Bini. São Paulo: Folha de São Paulo, 2010.

KINN, Marli Graniel. **Lugares e Territórios camponeses em iniciativas turísticas: os usos do espaço no entorno dos lagos da hidrelétricas Amador Aguiar I e II – Triângulo Mineiro – MG.** 2010. 341f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

KONDRATIEFF, N. D. The Long Waves in Economic Life. In: Foundation Reprint. **Cycles**, july-1982, pp. 151-154. (Publicado originalmente em: **The Review of Economic Statistics**. Volume XVII, No 6. Harvard University: November, 1935.

LACOSTE, Yves. **A Geografia – Isso serve, em primeiro lugar, para fazer a Guerra.** Tradução de Maria Cecília França. Campinas: Papirus, 1989.

LAGECULT. Laboratório de Geografia Cultural e Turismo. Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia. **Registro de atas de reuniões acadêmicas.** Uberlândia, 2014. Atas. Mimeografado.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno.** Tradução de Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991a.

_____. **Introdução à Modernidade.** Tradução de Jehovanira Chrysóstomo de Souza. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

_____. **Lógica Formal, Lógica Dialética.** Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991b.

_____. **Metafilosofia.** Tradução de Roland Corbisier. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1967.

_____. Perspectivas da sociologia rural. In: MARTINS, José de Souza (Org). **Introdução Crítica à Sociologia Rural.** São Paulo: Hucitec, 1986a, pp. 163-177.

_____. Problemas de sociologia rural. In: MARTINS, José de Souza (Org). **Introdução Crítica à Sociologia Rural.** São Paulo: Hucitec, 1986b, pp. 144-162.

LEITE, Adriana F. O lugar: Duas acepções Geográficas. **Anuário do Instituto de Geografia**, Vol. 21: 9 – 19, 1998.

LUFTI, Eulina P., SOCHACZEWSKI, S., & JAHNEL, Teresa C. As representações e o possível. In: MARTINS, José de S. (Org). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética.** São Paulo: Hucitec, 1996, pp. 87-97.

LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. **A Oeste das Minas**: Escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista – Triângulo Mineiro (1750-1861). Uberlândia: Edufu, 2005.

_____. **Das Fronteiras do Império ao Coração da República**. 2007. 306f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

MACHADO, Celso. (Dir. Editorial). **Almanaque – Uberlândia de Ontem & Sempre**. Ano 4, número 07. Uberlândia: Nós Projetos, 2014.

MAGEE, Bryan. **História da Filosofia**. Tradução de Marcos Bagno. São Paulo: Edições Loyola, 2000.

MARCUSE, Herbert. **A Ideologia da sociedade industrial**. Tradução de Giasone Rebuá. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. (Foi consultada também a edição em língua inglesa: One-Dimensional Man: Studies in the Ideology of the Advanced Industrial Society. 1 ed. Boston: Beacon Press, 1964).

_____. Comentários para uma redefinição da cultura. In: MARCUSE, H. **Cultura e Psicanálise**. Tradução de Wolfgang Leo Maar e outros. São Paulo: Paz e Terra, 2001, pp. 78 – 111.

_____. **La Sociedad Industrial y el Marxismo**. Traducción: Alberto José Massolo. Buenos Aires: Editorial Quintaria, 1969.

_____. **Razão e Revolução** – Hegel e o advento da teoria social. Tradução de Marília Barroso. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1988.

MARTINS, José de S. **A Sociabilidade do Homem Simples**: Cotidiano e História na modernidade anômala. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

MARTINS, José de S. As temporalidades da história na dialética de Lefebvre. In: _____. (Org). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996, pp. 13-23.

MARX, K. **O Capital. Crítica da Economia Política**. Vol. 1. Tradução de Régis Barbosa e Flávio Kothe. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996. (Edição digital).

MARX, K. & ENGELS, F. **O Manifesto Comunista**. 1999. Edição Eletrônica. Disponível em www.jahr.org (acesso em 02/02/2012).

MENDONÇA, José. **História de Uberaba**. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro. Bolsa de publicações do Município de Uberaba, 2008.

MORAES, Antonio C. Robert. **A gênese da geografia moderna**. São Paulo: Editora Hucitec, 1989.

_____. **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990. (Coleção Grandes Cientistas Sociais).

MORUS, Thomas. **A Utopia**. Tradução de José Marinho. Lisboa: Guimarães Editores, Lda., 1985.

NIETZSCHE, F. **Humano, demasiado humano**. Traducción de Jaime Gonzales. México: Editores Mexicanos Unidos. 5^a Ed. 1986.

PEIXOTO, J. A. & VIEIRA, A. G. C. **A Ferrovia em Araguari**. Goiânia: Kelps, 2012.

PLATÃO. **Apologia, Banquete e Fedro**. Tradução de Edson Bini e Albertino Pinheiro. São Paulo: Folha de São Paulo, 2010.

PRE-SOCRÁTICOS. Pré-Socráticos. **Coleção Os Pensadores**. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996.

RAND, Ayn. **A revolta de Atlas**. Tradução de Paulo Britto. São Paulo: Arqueiro, 2012. Versão on line. Disponível em: www.4shared.com (acesso em 02/11/2013).

RESTA, Caterina. 10 teses de Geofilosofia. Mimeo. Publicado originalmente: **Appartenenza e locatitá: l'uomo e il territorio**, a cura di L. Bonesio, Milano, 1996. Disponível em: http://geofilosofia.it/terra/Resta_geotesi1.html - acesso 26/03/2011.

_____. Estrangeiros na metrópole. In: SANTOS, Rosselvelt J. Santos e FERNANDES, Paulo Irineu B. (Orgs). **Paisagens da cana sem doce**. Obra no prelo, ainda não publicada. Publicado originalmente como “Stranieri nella metropoli”, em: ANTEREM: Rivista di Ricerca Letteraria n.58 - ETEROTOPENIE, 58, 1999, pp. 81-84.

_____. **Ricordare l'origine. Riflessioni geofilosofiche**. “DRP”, 4, 2002, pp. 11-18. Mimeo. Disponível em http://www.geofilosofia.it/pelagos/Resta_falce1.html - acesso em 26/03/2011.

RITTER, Carl. **Comparative Geography**. Translated by William L. Cage. Philadelphia: J. B. Lippincott & Co., 1865.

RIVAL, Michel. **As grandes invenções da humanidade**. Tradução de Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Larousse, 2009.

ROSA, Ernesto. **Sertão da Farinha Podre – Romance histórico dos primórdios.** São Paulo: PAEd, 2013.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **A Origem da Desigualdade entre os Homens.** Tradução de Ciro Mioranza. São Paulo: Editora Escala, 2007.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à Província de Goiás.** Tradução de Regina Regis Junqueira. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1975.

_____. **Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela Província de Goyas.** Tomo Primeiro. Tradução de Clodo Ribeiro de Lessa. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **O Espaço do Cidadão.** São Paulo: Edusp, 2007.

_____. O Tempo nas cidades. In: **Ciência e Cultura.** Ano 54, n. 2, Out/Nov/Dez, 2002, pp. 21-22.

_____. **Por uma outra globalização.** Rio de Janeiro: Record, 2009.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo, 1994. (Versão digital).

SANTOS, Milton e HARAZIM, Dorrit. O mundo não existe. In: HISSA, Cássio E. Viana (Org). **Conversações de artes e de ciências.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, pp. 169-176.

SANTOS, Rosselvelt J. **Gaúchos e Mineiros do Cerrado.** Metamorfoses das diferentes temporalidades e lógicas sociais. Uberlândia: EDUFU, 2008.

_____. Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia. **Registro de orientação acadêmica com discente.** Uberlândia, 2014. Atas. Mimeografado.

_____. Pesquisa empírica e trabalho de campo: algumas questões acerca do conhecimento geográfico. **Sociedade & Natureza.** Uberlândia, II (21 e 22), jan/dez 1999, pp. 111-125.

SANTOS DUMONT, Alberto. **O que eu vi, o que nós veremos.** 1918. Versão digital. Disponível em www.nead.unama.br (acesso em 09/04/15).

SARTRE, Jean-Paul. **Questão de método**. São Paulo: Difusão européia do livro, 1966.

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

SILVA, Antônio P. **Velhos Italianos de Uberabinha**. Uberlândia: Iconography, s/ano.

SILVA, Armando C. **O Espaço fora do Lugar**. São Paulo: Hucitec, 1978.

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

SILVA, Franklin Leopoldo. Apresentação da edição brasileira de Antropologia de um ponto de vista pragmático. In: KANT, Immanuel. **Antropologia de um ponto de vista pragmático**. Tradução de Clélia Aparecida Martins. São Paulo: Editora Iluminuras, 2009.

SILVEIRA, Márcio R. **Estradas de Ferro no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Interciênciia, 2007.

SOUZA JR, Hailton P. de. **O lugar do progresso**: família, trabalho e sociabilidade de produtores de café no cerrado mineiro. Rio de Janeiro: E-papers, 2011.

SPOSITO, Eliseu S. **Geografia e Filosofia**: contribuição para o pensamento geográfico. São Paulo: Unesp, 2003.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. Espaço geográfico uno e múltiplo. **Scripta Nova – REVISTA ELETRÓNICA DE GEOGRAFIA Y CIENCIAS SOCIALES**, nº 5: 93 – 105, 2001.

TAVOLARO, Sérgio B. F. Existe uma modernidade brasileira? Reflexões em torno de um dilema sociológico brasileiro. In: **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. vol. 20. n. 59. São Paulo. Oct. 2005. Versão On-line. Disponível em www.scielo.br – acesso em 13/08/2014. (não informa numeração das páginas).

TELLES, Pedro C. da Silva. **História da Engenharia Ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia & Cia., 2011.

TROLL, Carl. A Paisagem Geográfica e a sua investigação. In: **Espaço e Cultura – NEPEC**. Rio de Janeiro, n. 02, p. 1 – 7, jan. 1996.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução de Lívia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

_____. Space and Place: Humanistic Perspective. In: GALE, S. e OLSSON, G. (eds.). **Philosophy and Geography**. Dordrecht, Reidel Publ. Co., 1979, pp. 387-427.

_____. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. Tradução de Lívia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1974.

VIEIRA, Sidney G. **O Centro Vive. O espetáculo da revalorização do centro de São Paulo: sobrevivência do capitalismo e apropriação do espaço**. 2002. 480f.

Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista, Campus de Rio Claro. Rio Claro.

VIRGÍLIO, Oscar. A Síndrome de Bonsai. In: MACHADO, Celso. (Dir. Editorial). **Almanaque – Uberlândia de Ontem & Sempre**. Ano 4, número 07. Uberlândia: Nós Projetos, 2014, pp. 8-9.

VITTE, Antônio Carlos. (Org.). **Contribuições à História e à Epistemologia da Geografia**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. Influências da Filosofia Kantiana na Gênese da Geografia Física. In: **Revista Mercator**, Vol. 7, n. 14, 2009, 57-66. (versão on-line disponível em <http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/viewArticle/39>). Acesso em 14/05/11.

FILMES

ENCONTRO COM MILTON SANTOS. Direção: Sílvio Tendler, 2006. (89 min).

MORTE E VIDA SEVERINA. Direção: Walter Avancini. Globo, 1982. (58 min).

STAR TREK – The Cage. The Original Series (A série clássica). Produção de Gene Roddenberry. Los Angeles: Desilu Productions, 1964. (74 min).

TITANIC 100 year. Seconds From Disaster: Sinking of The Titanic. Producer/Director: Alex Dunlop. National Geographic Channel, 2006. (47 min).