

AVISO AO USUÁRIO

A digitalização e submissão deste trabalho monográfico ao *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia* foi realizada no âmbito do Projeto *Historiografia e pesquisa discente: as monografias dos graduandos em História da UFU*, referente ao EDITAL N° 001/2016 PROGRAD/DIREN/UFU (<https://monografiashistoriaufu.wordpress.com>).

O projeto visa à digitalização, catalogação e disponibilização online das monografias dos discentes do Curso de História da UFU que fazem parte do acervo do Centro de Documentação e Pesquisa em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia (CDHIS/INHIS/UFU).

O conteúdo das obras é de responsabilidade exclusiva dos seus autores, a quem pertencem os direitos autorais. Reserva-se ao autor (ou detentor dos direitos), a prerrogativa de solicitar, a qualquer tempo, a retirada de seu trabalho monográfico do *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia*. Para tanto, o autor deverá entrar em contato com o responsável pelo repositório através do e-mail recursoscontinuos@dirbi.ufu.br.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE HISTÓRIA**

**A EXTINÇÃO DOS TRENS DE PASSAGEIROS NA
CIDADE DE UBERLÂNDIA 1970- 1997**

RONALDO ADRIANO GOMES DO NASCIMENTO

2805

S. G.
(C)

AV. ANTÔNIO CARLOS - UBERLÂNDIA - M. G. - BRASIL
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA
CAMPUS "SILVIO MOURA" - BLOCO 10 (ANTIGO MINERÁIS)
AV. UNIVERSITÁRIA S/Nº

RONALDO ADRIANO GOMES DO NASCIMENTO

**A EXTINÇÃO DOS TRENS DE PASSAGEIROS
EM UBERLÂNDIA-MG 1970 - 1997**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em História da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em História, sob a orientação da Profa. Dra. Dilma Andrade de Paula.

Uberlândia, Julho de 2004.

RONALDO ADRIANO GOMES DO NASCIMENTO

**A EXTINÇÃO DOS TRENS DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE
UBERLÂNDIA-MG 1970 - 1997**

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Dilma Andrade de Paula - Orientadora

Profa. Dra. Christina da Silva R. Lopreato

Profa. Ms. Ana Paula Cantelli Castro

Agradecimentos

Agradeço a orientadora Prof^ª. Dra. Dilma Andrade de Paula pela atenção e acompanhamento do processo de construção deste trabalho. À minha mãe Maria das Graças Gomes Nascimento e Irmãos Kátia e Henrique. Às tias Clarice Araújo e Dircéia Passos. Às amigas Nilza Aparecida de Oliveira e Gleides Márcia Pereira. Aos colegas e professores do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia e do Arquivo Público Municipal de Uberlândia (Ylana, Elieni, Regiane, Larisse, Elizete, Ivani, Luciana, Tadeu, Valéria, Josefa (Jô), Marluce, Nádia, Zé, Luis, Luiza, Cleusa, Lurdes, Neide e Eurípedes). Aos entrevistados: Olímpio, Antônio Queiroz, Antônio Castro, Noêmia, e Lair. À amiga Norma e seu esposo Márcio pela indicação das pessoas que foram entrevistadas. À Prof^ª. Heloísa Gomides Pereira Garcia pela correção do texto.

Sumário

Apresentação	09
Capítulo 1 – O fim do transporte de passageiros	15
1.1 - Construção de ferrovias – a história da Mogiana	16
1.2 – A mudança na política de transportes: extinção de vários ramais ferroviários	19
1.3 – Uberlândia: 1979-1997 a desativação do transporte de passageiros	25
Capítulo 2 - A memória dos usuários dos trens de passageiros	32
Considerações finais	45
Bibliografia	46
Anexo	50

Índice de ilustrações :

Fotografia nº 1: Interior da estação Mogiana 1970	34
Fotografia nº 2: Inauguração da estação Mogiana 1970	34
Detalhe A, Fotografia 2	35
Fotografia nº 3: A nova estação da Mogiana 1970	38
Fotografia nº 4: Vista aérea da estação Mogiana 1970	39

RESUMO

As memórias dos usuários dos trens de passageiros apresenta-nos a importância da ferrovia para a vida social no momento em que o Estado criava políticas de extinção desse meio de transporte. O significado dos vagões de passageiros entrelaça-se para outras esferas das atividades humanas como as artes, o trabalho, as memórias, ao lazer por exemplo, não ficando vinculado apenas ao aspecto mercantil. Embora ter sido extinto este meio de transporte pelas políticas governamentais, esta pesquisa tem como preocupação ressaltar o significado dos trens de passageiros em Uberlândia-MG para o conjunto da sociedade. Além de servir de deslocamento para a população, o trem de ferro fazia parte da construção das experiências de vida dos usuários nos lugares onde existiam ferrovia.

APRESENTAÇÃO

A escolha do tema de uma pesquisa não é uma tarefa muito fácil, principalmente quando inúmeros questionamentos aparecem, por exemplo, será que é isso mesmo que quero pesquisar?

Contudo, percebi durante a elaboração do projeto de pesquisa na disciplina MTPH– Métodos e Técnicas de Pesquisa em História, que a escolha de um tema está relacionado com a vivência de quem se propõe a realizar o trabalho. O tema que desenvolvi durante esta disciplina é sobre ferrovia. O bairro que morei na cidade de Ibiá em Minas Gerais é cortado até hoje por estrada de ferro. Para qualquer lugar que se desloque é necessário atravessar os trilhos.

Assim, o tema ferrovia já estava definido, não sabendo portanto, sobre o que pesquisar. Entretanto, o objetivo desta pesquisa nasceu com a observação do movimento dos trens de ferro. Eu percebia que havia apenas o transporte de mercadorias, inexistindo o serviço de passageiros.

O objetivo, então, é estudar a ferrovia do ponto de vista do transporte de pessoas. Assim, a pesquisa é sobre a desativação do transporte de passageiros em Uberlândia de 1970 a 1997.

A origem deste objetivo explica-se pelos questionamentos acerca da continuidade do transporte de cargas, mas da extinção dos vagões de passageiros.

Para realizar esta pesquisa, entendo que o conhecimento histórico é uma construção elaborada pelo pesquisador no tempo presente. Compõem esta construção os sentimentos e indagações do pesquisador, não sendo possível, neste sentido, estabelecer critérios de uma história-ciência concebida pelo positivismo. “Todo critério de objetividade se reporta a esse lugar de onde o pesquisador fala”.(VIEIRA;EIXOTO;KHOURY, 1989:52)

A construção do conhecimento histórico é feito através do diálogo que o pesquisador estabelece entre as fontes e o que deseja investigar. “A interrogação e a resposta são mutuamente determinantes, e a relação só pode ser compreendida como um diálogo”.(THOMPSON, 1981: 50)

É neste diálogo que os historiadores se diferenciam das demais áreas do conhecimento humano. “Um tipo diferente de lógica, adequado aos fenômenos que estão sempre em movimento, que evidenciam manifestações contraditórias”.(Idem, p.48).

Desta forma, compreendo o que é História como sendo uma construção social composta de diferentes atividades humanas, numa relação de conflitos e poderes que se transformam com o tempo. “Essas ações e relações deram origem a modificações, que se tornam objeto de investigação racional”.(THOMPSON, 1981: 50)

A importância de trabalhar com as fontes na produção da pesquisa em História é fundamental porque posso constatar diversas concepções de sociedade, tanto no passado quanto no presente. As fontes que utilizei nesta pesquisa apresentam-se como possibilidades de várias interpretações de acordo com o momento social em que foram produzidas. Assim, entendo que as fontes escritas, orais e visuais são elaboradas no momento de conflitos sociais presentes nas relações desiguais entre as pessoas. “Na composição da memória, o espaço transforma-se em território das relações de trabalho, expressando o modo como se concretizava a divisão social”.(CALVO, 2001:270)

Os depoimentos, então, são tratados nesta pesquisa como memória que traduzem em significados de vida para o entrevistado. “Compomos nossas reminiscências para dar sentido à nossa vida passada e presente”.(THOMSON, 1997:56) Entendo também que as memórias são relatos selecionados da experiência de vida no espaço de luta de classes, “[...]em quaisquer lembranças, sempre existirá algum tipo de luta ou tensão entre nossas experiências pessoais e essas lembranças”.(Idem, p.79) A memória não é só lembrança, mas também um lugar de contradições, conflitos da história vivida. “[...] buscar modos de aprender a dinâmica social em sua complexidade, estudando experiências e memórias compartilhadas, divididas e contraditórias, em convívio e em confronto”.(ALMEIDA; KHOURY, 2001: 30)

Nas leituras que fiz sobre ferrovia apresento alguns trabalhos que tratam deste tema.

Diana Maria de Faro Leal Diniz (1975) analisa a importância da implantação do transporte ferroviário para a cidade de Rio Claro no Estado de São Paulo no sentido de benefício econômico para os fazendeiros que produziam o café.

A implantação da ferrovia na cidade atendeu aos interesses dos produtores de café que tiveram os custos menores ao escoarem suas mercadorias para outras regiões através do

trem de ferro. Nesse sentido, a ferrovia: “[...] possibilitou o progresso do município, facilitando o escoamento da produção [...] e o desenvolvimento da própria cidade de Rio Claro”.(DINIZ, 1975: 825).

Porém, à medida que outros lugares foram implantando a ferrovia, a cidade de Rio Claro foi perdendo o prestígio econômico. Segundo a autora:

[...] o prolongamento da ferrovia além de Rio Claro não trouxe mais progresso para a cidade e sim vantagens para os fazendeiros situados mais para oeste. O prolongamento da ferrovia criou novas zonas cafeicultoras, onde a ferrovia e a conseqüente facilidade de transporte atuaram como agentes de transformação da produção agrícola. (Idem,p.843 e 845)

Célia Rocha Calvo (1994) estuda a relação ferrovia e cidade enfocando as ações dos trabalhadores da Companhia Paulista e a organização desta empresa em Jundiaí no Estado de São Paulo.

Através das falas dos aposentados dessa ferrovia, a autora compreende da importância da Companhia Paulista para a cidade e também para as vidas dos funcionários, uma vez que o trabalho ferroviário estava sendo desvalorizado.

Os significados das falas criaram uma identidade entre os trabalhadores da ferrovia Paulista. Segundo a autora:

O entrelaçamento de valores de “lealdade, assiduidade, dedicação” ao cumprimento dos serviços, suas iniciativas espontâneas estarem sempre à disposição para ajudar novos colegas, revela suas preocupações, de reafirmar no exercício diário de suas tarefas, a identidade de trabalhadores ferroviários paulistas.(CALVO, 1994:10)

Para Calvo, estudar a relação ferrovia, cidade e trabalhadores ultrapassa o limite de fazer o trabalho. As novas formas de trabalhar desenvolve-se em um tempo de mudanças que afetava a sociedade brasileira. Essas mudanças são referentes não apenas à questão tecnológica, mas, sobretudo, a transformação do viver das pessoas a partir do momento que são ferroviários. Assim,

[...] a implantação das ferrovias representou também um novo sistema de trabalho caracterizado por um ritmo intenso, exigindo um novo perfil de trabalhador. Esse

ritmo, bem como a sua organização, impunham aos trabalhadores a submissão a longas jornadas de trabalho, horários fixos, novos comportamentos, o que implicava na mudança no modo de viver e de trabalhar. (Idem, p. 12)

Nesse sentido, a mudança na forma de trabalhar também transformou o modo de viver das pessoas. Sendo assim, a autora enfatiza o aspecto da experiência de vida dos trabalhadores da ferrovia Paulista, que é apreendida nas falas dos aposentados onde viver e trabalhar se misturam criando um novo significado para o cotidiano desses funcionários. “A minha impressão foi de que, para eles, a vida era o trabalho na Paulista”.(Idem, p. 11)

A preocupação da autora foi compreender essas experiências, uma nova forma de viver que foram sendo construídas no momento de mudanças: um novo tipo de trabalho em função de serem ferroviários da Paulista. “Procurei analisar a formação do trabalhador ferroviário [...] perseguir as residências e assimilações individuais e coletivas por parte dos trabalhadores na sua relação com a empresa”.(Idem)

A autora expõe também que a moradia próxima da estação, a criação de escolas e cooperativas beneficentes destinadas a melhorar as condições de vida dos funcionários, são estratégias para manter os trabalhadores ajustados ao trabalho. Dessa forma, a autora conclui em sua reflexão que essas estratégias criadas pela Paulista são atitudes políticas direcionadas para retirar da relação trabalhadores-empresa os conflitos e contradições impondo um padrão de comportamento pautado pelo dever e pela moral.

Valéria Maria Queiroz Cavalcante Lopes (2002) cita a ferrovia Mogiana a partir das transformações que o espaço urbano de Uberlândia foi sofrendo, conduzida pelo discurso do “moderno” e do “progresso”. Esse discurso é apropriado pela elite local desde o início da administração do município. “A história da cidade de Uberlândia, desde sua emancipação, foi pautada na idéia de progresso, modernização e desenvolvimento. Estas foram as bases que sustentaram e justificaram a materialização do discurso [...]” (LOPES, 2002:127)

É nesse sentido, argumenta a autora, a Estrada de Ferro Mogiana, que antes era símbolo de progresso, agora, com as mudanças do espaço urbano realizada pela elite política da cidade, transformou-se em entrave. “Os trilhos de ferro que serpenteiam e cinde a área central da cidade são caminhos a serem transformados, [...] é um jogo de interesse político e econômico [...]” (Idem, p.5)

Assim, segundo Lopes, as mudanças físicas ocorridas no espaço urbano da cidade foram realizadas em função de lutas de classes, como também de projetos políticos forjados pela elite local para manter o domínio econômico e seus interesses.

Essa autora aborda a Mogiana a partir do processo de modernização que a elite política impôs à cidade:

[...] uma série de medidas que foram beneficiando a área que se valorizou no mercado imobiliário e, automaticamente, justificando os insistentes pedidos de mudança dos caminhos de ferro. Os projetos elaborados pelas elites e pelas associações de classe que as representam, vão costurando o espaço urbano e imprimindo-lhe uma cartografia impregnada de significados. (Idem, p.112)

Dessa forma, a autora conclui em sua pesquisa que os loteamentos, a limpeza dos terrenos vagos, a construção de passeios e rede de esgoto, as desapropriações de terrenos, as iluminações e os calçamentos de avenidas foram sendo implementados ao longo da Mogiana para consolidar os interesses do poder público e dos comerciantes.

Além disso, a autora utilizou as memórias das pessoas que moravam próximo à estação Mogiana. Os depoimentos remetem a um tempo que não existe, mas que era importante para as pessoas que acompanharam a transformação da cidade. Essas memórias expressam significados de solidariedade, vivência e convivência construídas no espaço onde a Mogiana foi demolida. “A Mogiana, para seus critérios, era somente um espaço físico de grandes dimensões; [...] o que eles não conseguiam ver é que era também, e especialmente, um lugar social”.(Idem)

Flávio Azevedo Marques Saes (1986), ao estudar as mudanças sociais e econômicas que estavam ocorrendo no Brasil a partir da segunda metade do século XIX até o início do século XX, aponta o surgimento das grandes empresas de serviços públicos sobretudo, as organizações ferroviárias e entre outras.

O autor considera que essas mudanças sociais e econômicas, por exemplo a origem das empresas ferroviárias, a introdução do trabalho assalariado e a industrialização, foram possíveis em função da expansão e desenvolvimento da economia cafeeira verificada no Estado de São Paulo no final do século XIX e início do século XX.

Na segunda metade do século XIX, em especial a partir de 1870, surgem em São Paulo várias empresas com características semelhantes: técnicas modernas (originárias da Revolução Industrial), grande capital e organização sob a forma de sociedade por ações, além do emprego de trabalho assalariado. Essas empresas atuam em setores que chamamos de serviços públicos: transporte ferroviário, transporte urbano, empresas portuárias, [...] a formação destas empresas de serviços públicos se dá no bojo da economia cafeeira. (SAES, 1986: 64)

O autor observa que o surgimento das ferrovias no Estado de São Paulo foi sendo implementado aos poucos, em substituição ao transporte realizado por mulas. Essa substituição de mulas por ferrovia tinha como meta a diminuição dos preços. Além disso, existia uma relação conflituosa entre fazendeiros, dirigentes das empresas ferroviárias e Estado. Os principais conflitos eram os locais onde a linha da ferrovia iria passar, os preços das tarifas cobradas, o monopólio concedido a algumas empresas ferroviárias gerando privilégios.

Ao estudar a relação café-ferrovia, o autor buscou compreender o conjunto produção e circulação no processo de desenvolvimento do capitalismo no Brasil. As exportações de café geraram aumento de receitas para as empresas ferroviárias. Com isso, o desenvolvimento do transporte está atrelado ao modo de produção. Assim, o autor diz que : “[...] enquanto continuação do processo produtivo, a indústria de transporte não pode ignorar a base de sua produção, no caso, a própria produção de café”.(Idem, p.79).

Com relação a minha pesquisa, busco analisar a ferrovia Mogiana através da desativação dos serviços para passageiros. Nesse sentido, recorro também às entrevistas de pessoas que utilizaram a Mogiana como meio de se deslocarem.

No presente trabalho, procuro analisar como ocorreu e porquê se deu a extinção dos trens de passageiros e qual era o tipo de relação que os usuários da ferrovia Mogiana mantinham com esse meio de transporte quando a estação situava-se no centro de Uberândia.

No primeiro capítulo, ressalto as políticas de transportes criadas pelos administradores das empresas ferroviárias e dos agentes governamentais que apontavam para a extinção do serviço de passageiros.

No segundo capítulo, enfatizo a importância do uso da memória como fonte de pesquisa, no sentido de obter outras possibilidades de interpretação sobre a transferência da estação Mogiana e principalmente a função da existência dos trens de passageiros.

CAPÍTULO 1 – O FIM DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Neste capítulo, busco compreender a extinção do transporte de passageiros em Uberlândia. O fim desse serviço abarca a esfera da política, principalmente tratando-se dos direitos da população que sem trens de passageiros paga caro pelo uso do ônibus em estradas mal conservadas, colocando vidas em risco.

Percebo o quanto é importante ressaltar o transporte ferroviário para além da função de escoamento de mercadorias, que interessam geralmente apenas para o governo, comerciantes e industriais.

Entendo que atribuir às ferrovias exclusivamente a função de transportar cargas visando o mercado externo, constitui-se em uma política que desconsidera as necessidades da população brasileira.

Com a privatização das ferrovias a partir de 1995, os interesses do mercado externo tornaram-se hegemônicos chegando ao ponto de cortar o transporte interurbano de passageiros em vários locais. De fato, as ferrovias já vinham sendo relegadas ao abandono desde as décadas de 1930/40. Muitos ramais foram desativados e parte do que sobrou do transporte de passageiros sofreu o golpe final a partir de 1995.

O discurso dos dirigentes ferroviários presente em artigos do jornal *Correio*¹ de Uberlândia de 1979 a 1997, apresenta-me como um sintoma de descaso do Governo de São Paulo para a questão do transporte público. Assim, é possível perceber que existe um conflito de interesses entre o Governo e a população de Minas Gerais. Se para o Governo o ideal era manter as ferrovias lucrativas, ao contrário, a população dependente da ferrovia foi vitimada com o corte do serviço para passageiros. Segundo Nítolo (1999) :

O que resta no país são as surradas composições suburbanas e uma e outra linha especial, como as que interligam Vitória a Belo Horizonte ou São Paulo a Santos.

¹ Durante o período de pesquisa com esse jornal, foi possível perceber que atende aos interesses dos empresários da cidade e região. A maioria dos artigos relacionados com a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro decorrem do comportamento desses empresários e políticos em administrar a cidade. A natureza histórica desse jornal foi analisada a partir do artigo que noticiou os 62 anos de sua existência. Pela leitura que fiz, a fala do Jornalista José Expedito da Silva expressa os interesses vinculados às atividades dos grupos empresariais : “Quanto ao conteúdo do material por ser um jornal de filosofia empresarial, sempre foi muito criterioso e com assuntos diversificados.”(Correio, 06/02/2000 p.C1). “Em 1986, o jornal passou ao controle acionário do grupo Algar.” (Idem, p.A8).

Todo o restante das ferrovias brasileiras serve exclusivamente para o transporte de cargas. [...] Esse recuo, diga-se, é um fenômeno universal. A diferença é que em outros países, notadamente nas nações mais desenvolvidas, o trem continua cumprindo o papel de realce tanto no transporte de cargas quanto no de passageiros, chegando mesmo a competir em pé de igualdade com o caminhão e o ônibus.²

Enfim, refiro-me também à industrialização que se tornou meta de vários governantes. A influência da política industrial no setor de transportes configurou uma função estritamente mercantil para as ferrovias, implicando na extinção dos trens de passageiros em todo Brasil.

Início o capítulo com um breve histórico da Companhia Mogiana, ressaltando a instalação de um ramal em Uberlândia.

1.1 - Construção de ferrovias – a história da Mogiana

Ao iniciar a pesquisa sobre a desativação dos trens de passageiros na cidade de Uberlândia, muitas foram as questões com as quais me deparei com relação às ferrovias de uma forma geral.

A principal preocupação esboçou-se num quadro em que as estradas de ferro mantêm uma permanência vital com a relação presente-passado. Portanto, pesquisar os trens de passageiros é um estudo também do presente e não apenas do passado como muitas pessoas pensam.

O nascimento das companhias ferroviárias é quase sempre analisado a partir do desenvolvimento tecnológico, como uma esfera parcial do novo modo de acumular riquezas através da produção industrial verificada na Grã-Bretanha no século XVIII. A partir daí, as ferrovias desempenham um papel estratégico de elo, adaptados aos interesses dos industriais.

No caso da ferrovia Mogiana, o seu surgimento esteve atrelado aos interesses dos produtores agrícolas do Estado de São Paulo, principalmente os cafeicultores. Segundo Saes (1981, p.38-67), as ferrovias paulistas nasceram na segunda metade do século XIX

² Miguel Níto. Privatização moderniza ferrovias, mas passageiro continua sem vez. **Revista Problemas**

para atender as dificuldades do transporte de produtos agrícolas, como o algodão e o café. A construção de ferrovias era uma alternativa que satisfazia os interesses dos fazendeiros de São Paulo, pois as estradas de rodagem eram ruins e o uso de animais era caro e lento. “Dessa forma, Paulista, Mojiana e Sorocabana podem receber o rótulo de estradas do café.” (Idem,p.41).

Em 1872, nascia a empresa Mogiana com capital nacional e particular para escoar a produção de café do interior paulista para o porto de Santos. Nessa época, o café era a principal mercadoria transportada pela Mogiana para o mercado internacional.

A partir de 1880, vários ramais da Mogiana foram construídos no interior de São Paulo e Minas Gerais com a garantia de 5% de juros do Governo Imperial e mais 2% do Governo das Províncias por onde instalaria o traçado férreo.

Os acionistas selecionavam as regiões que pudessem manter uma atividade mercantil lucrativa para a empresa. Em anexo, o mapa 1, situa o traçado da ferrovia Mogiana nos Estados de São Paulo e Minas Gerais.

É interessante pontuar que o surgimento e expansão da Companhia Mogiana reflete o processo de desenvolvimento capitalista vinculado à produção de café. Segundo Saes (1986), existia uma relação conflituosa entre fazendeiros, dirigentes das empresas ferroviárias e Estado durante a construção de estradas de ferro. Os principais conflitos eram os locais onde a linha da ferrovia iria passar, os preços das tarifas e o monopólio concedido à algumas ferrovias gerando privilégios:

[...] o interesse da empresa ferroviária pode, [...]divergir do interesse predominante dos fazendeiros [...] as empresas ferroviárias como grandes empresas, fixam seus próprios objetivos e buscam alcançá-lo lançando mão, se preciso for da influência política que pudessem ter. (idem, p.69)

Assim, beneficiando-se das leis que garantiam o pagamento de juros e temendo a concorrência de outras empresas de capital internacional, a Mogiana contribuiu para que o país entrasse na economia de mercado ao se estruturar em áreas estrategicamente selecionadas onde existissem mercadorias que atendessem a demanda de consumo e enriquecimento de seus proprietários. Em Minas Gerais:

[...] os representantes políticos da oligarquia regional passaram a exercer forte pressão sobre o poder nacional para que os trilhos da Companhia Mogiana de Navegação fossem estendidos até o Triângulo Mineiro. (GOMIDE, 1993:29).

O ramal de Uberlândia foi construído em 1895 para fomentar o movimento da Mogiana, principalmente com o transporte de sal, de gado e de cereais (arroz, milho, feijão). Lima (1996), argumentando sobre a implantação do ramal da Mogiana na cidade ressalta a importância dessa ferrovia relacionada com o desenvolvimento econômico regional :

A instalação da Mogiana na região e, em particular, em Uberlândia está intimamente ligado às transformações econômico-sociais pelas quais passava a Europa e o Brasil, sobretudo em virtude da expansão da agro-indústria cafeeira. Os trilhos de ferro ao passarem por Uberabinha deslocam o pólo de desenvolvimento na região, assinalando, assim, a dupla trajetória de duas das mais importantes cidades do Triângulo Mineiro, a saber : Uberaba e Uberabinha. Enquanto a primeira, gradativamente, vai perdendo a hegemonia comercial que até então desfrutava, a segunda inicia a sua ascensão econômica. Ligando o Triângulo aos estados de Mato Grosso, Goiás e São Paulo, trazendo e levando mercadorias, transportando passageiros e correspondências ... , a Mogiana proporcionou, no início do século, a gradual ascensão econômica da região. (LIMA, 1996)³

Além de dinamizar a economia regional, a instalação da ferrovia Mogiana modificou as relações sociais dos moradores:

Um ex-passageiro da antiga Mogiana, empresa responsável pelo transporte ferroviário na época, o aposentado Honor Machado, 77, conta que a estação, construída com o objetivo de servir como um entreposto (depósito de mercadorias) entre Araguari e Uberlândia, era utilizada também para embarque e desembarque de passageiros. Ele lembra que pegava, quase todos os dias, a antiga Mogiana (o trem), para trabalhar e estudar em Uberlândia. O aposentado explicou que da cidade vizinha saíam dois trens. Um de passageiros sempre às 8 horas (único do dia) e um destinado à carga, esse sem horário certo.⁴

Assim, a atividade ferroviária em Minas Gerais não estava associada somente com o transporte de mercadorias. A Mogiana influenciava no cotidiano dos habitantes ao disponibilizar o transporte de passageiros, seja para a escola, o trabalho e entre outras

³ Trecho da palestra de Sandra Cristina Fagundes Lima, apresentado na Exposição Objeto e Memória no Museu Municipal de Uberlândia no período de 29/08/1996 a 20/12/1996.

necessidades. A importância da Mogiana em Uberlândia e região estava relacionada também com o modo de vida de seus moradores.

1.2 - A mudança na política de transportes: extinção de vários ramais ferroviários

A extinção de vários ramais ferroviários no Brasil está associada à política de transportes verificada principalmente após 1945. No pós-guerra, o setor de transporte foi reestruturado para manter a continuidade do processo industrial que estava em curso no país desde 1920/30. Segundo Natal (1991: 85-105), o modelo ferroviário começava a enfraquecer devido às mudanças da relação capitalista no final do século XIX. Os Estados Unidos passaram a ser a potência hegemônica do Capitalismo com o desenvolvimento acelerado da eletrônica e da química. Além disso, a instalação das montadoras Ford e General Motors no Brasil proporcionaram as condições para a definição do transporte rodoviário-automobilístico:

A extroversão dos capitais dos países cênicos para a periferia do sistema econômico mundial, destacando-se aí os da indústria automobilística em meados dos anos 50, foi decisiva à consolidação do novo padrão nacional de transportes do Brasil (que vinha se ensaiando desde os anos 30), o rodoviário-automobilístico. (NATAL, 1991:130).

Através de investimentos de capitais estrangeiros, principalmente na indústria de automóveis, instalava-se no Brasil uma política de transportes adequada aos interesses das montadoras.

[...] a partir dos anos 30, com o início da industrialização, a ferrovia começou a perder terreno para a rodovia, processo que se intensificou com o nascimento da indústria automobilística, no final dos anos 50.⁵

⁴ FRANCIS, Fabrício. História abandonada. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, MG, 22 Set. 2003, *Correio* Revista nº 19.519 p. B3.

⁵ Miguel Nítolo. Privatização moderniza ferrovias, mas passageiro continua sem vez. *Revista Problemas Brasileiros* nº 331, jan/fev 1999 p.5

Foi-se constituindo uma tendência a favor do transporte rodoviário com o apoio do Estado brasileiro. A política de transportes foi sendo planejada para atrair os investimentos de capitais estrangeiros:

A tarefa de que o Estado brasileiro se atribuíra, no jogo das alianças, era a de prover a infra-estrutura, mas, fundamentalmente, de rodovias (federais), para que a indústria automobilística pudesse se instalar no País e não o de qualquer alavancagem decisiva a partir do modal ferroviário. (NATAL, 1991:155)

As estradas de ferro que serviam basicamente para transportar passageiros e a produção agrícola passam a serem consideradas “obsoletas” pela política industrial que intensificava-se a partir de 1950 :

Particularmente para o Brasil, a década de 50 mostra-nos esse esforço em prol da industrialização, com políticas definidas a nível federal e reforçadas em alguns Estados com administrações planificadas nessa direção. Expressão das contradições inerentes ao capitalismo, essas políticas ressaltam a positividade da produção, o caminho para a modernização do país, que passaria usufruir do avanço tecnológico, encobrindo a essência da relação social, marcada por condições especiais de exploração que garantiam a acumulação. Nesse processo, o Estado assume papel central ao ser condutor da política desenvolvimentista e autor das propostas modernizantes, em que incluem também os de democracia e justiça social, expressões formais da fase neoliberal do capitalismo. (CARDOSO, 1998: 43).

Em Minas Gerais, por exemplo, de acordo com Oliveira (2001:101), a industrialização ocorrida nos anos 70 começou na verdade no início do século.

Nos anos 30, a infra-estrutura do Estado era precária, tanto as estradas de rodagem como as ferrovias estavam em péssima conservação. Os governos Milton Campos e Juscelino Kubitschek priorizaram a construção de rodovias para industrializar o Estado:

“Do lado dos transportes, o Estado privilegiou o sistema rodoviário. A ação seria desenvolvida pelo DER, tendo o governo JK procurado reforçar aquele departamento” (Idem,p.103).

Logo, percebemos que a política industrial desses governos influenciava na infra-estrutura de transportes. Segundo Cardoso(1998:32-36), o objetivo do programa industrial do candidato Juscelino Kubitschek ao governo de Minas Gerais em 1951 era investir na

construção e reforma de estradas em regiões estratégicas do Estado. Os trajetos das estradas foram elaborados para transformar a capital mineira em centro industrial, econômico e político. Em anexo, o mapa 2, mostra as cidades do Estado de Minas Gerais que foram priorizadas pelo plano rodoviário de Juscelino Kubitschek.

Assim, é perceptível que o abandono de várias ferrovias no Brasil é uma questão política. Portanto, não é só a mudança tecnológica que limitou o transporte ferroviário. Houve também a interferência do poder público que fortaleceu o transporte rodoviário adequando as estradas para a economia industrial e, ao mesmo tempo, desestimulou o transporte ferroviário provocando o sucateamento das estradas de ferro. Assim, “[...] Sem investimentos, sem melhorias técnicas, evidentemente que as ferrovias perdiam a concorrência para ônibus e caminhões, [...]” (PAULA, 2000: 45).

A partir de 1950, implantar indústrias e construir rodovias era sinônimo de “desenvolvimento” para o Estado. As políticas para o setor de transportes criadas pelo governo, técnicos, engenheiros, industriais apontavam as rodovias como infra-estrutura “ideal” para consolidar a industrialização:

A partir da segunda metade da década de 1940, se intensificou a construção rodoviária. Construíam-se estradas paralelamente aos traçados ferroviários. Ao invés de se estimular a integração inter-modal de transportes, acirrava-se a competição entre rodovias, ferrovias e navegação de cabotagem. (PAULA, 2000: 125-126).

É importante perceber que foi a política estatal que provocou a desativação do transporte ferroviário em várias regiões do país, sobretudo naquelas em que as atividades econômicas eram predominantemente agrícolas.

A expansão das rodovias no Brasil mostra-nos a mudança da política do governo com relação aos transportes para se adequar ao novo padrão de acumular capital, ou seja, a industrialização.

Não obstante, as condições das ferrovias que desde a 1ª e 2ª guerra mundial sofriam as conseqüências da falta de investimentos, tornado-se deficitárias, agora são prejudicadas pela política industrial do Governo Federal que enfatiza a construção de rodovias. Segundo Paula (idem, p.24-33), à medida que o tempo passava, fortalecia-se o apoio para a construção de rodovias em vários órgãos ligados ao transportes, por exemplo, DNER,

DNEF, RFFSA⁶. A política “desenvolvimentista” com base na industrialização foi o início da preocupação com o setor de transporte no Brasil porque : “Fortalecia-se igualmente, uma outra tendência: o demonte das ferrovias”(idem, p. 24).

Além disso:

[...] o setor ferroviário, por ser estatal, envolvia diretamente as condições de financiamento do setor público. Todavia, a questão central, era a da impossibilidade da definição de uma nova política ferroviária no jogo concreto dos interesses econômicos estabelecidos. A opção politicamente posicionada, ao nível nacional, era a rodoviária-automobilística . Ela articulava os interesses das montadoras e de outra frações do capital forâneo e de várias frações do capital nacional, sob a égide do Estado que, do ponto de vista produtivo, 'entrava' com suas companhias siderúrgicas, petrolífera, etc...(NATAL, 1991:154)

Com a industrialização expressando uma nova forma de acumular capital, emergia uma política de transportes perversa para as ferrovias no Brasil.

O principal discurso do Governo Federal para desativar o transporte ferroviário em vários lugares do país considerava apenas os custos financeiros das estradas de ferro. Segundo Paula (idem, p.194-202), durante o governo Juscelino Kubitschek 1956-1959, foi criado um programa de extinção de vários ramais ferroviários. A referência adotada por esse programa para justificar a desativação desse transporte vinha dos estudos elaborados pelos técnicos da Comissão Mista Brasil – Estados Unidos. “É fundamental observar que é no Relatório da CMBEU que aparece, pela primeira vez, o termo “antieconômico”⁷ no discurso referente às ferrovias.(Idem, p.193). Foi nesse relatório que os técnicos colocavam a necessidade de extinguir os ramais que não fossem importante para o mercado externo. “A comissão afirmava que, transformados em rodovias, esses ramais deixariam de onerar deficitariamente as empresas e ainda se manteria o fluxo de transportes.” (Idem).

Mas, é com o golpe militar em 1964 que o programa de extinção dos ramais “antieconômicos” foi executado de forma progressiva. Segundo Paula (idem, p.201-16), logo após a constituição da Rede Ferroviária S/A em 1957, o Governo Federal criou vários

⁶ DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro. RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A.

⁷ O termo “antieconômico” foi criado pelos técnicos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para diagnosticar a situação das ferrovias no Brasil. A partir de 1957, o Governo Federal dilapidou vários ramais

Grupos de Trabalhos para tratar dos “déficits” das ferrovias brasileiras. O objetivo desses Grupos eram eliminar os ramais “deficitários” e “antieconômicos” e preservar aqueles destinados à exportação de grãos e minérios.

[...] As áreas que teriam prioridades no transporte ferroviário seriam aquela de mineração e da produção de bens agrícolas para a exportação, como a soja, por exemplo. (PAULA, 2000:213)

Apesar de terem sido construídos trechos estratégicos , por exemplo, ligação entre Brasília, Goiás e Minas Gerais, o que prevaleceu foi a extinção de várias linhas : “[...] no quinquênio 1966-1970 eliminaram-se 3.926 km de vias férreas” (idem, p.209).

A política de transportes construída durante o Governo Militar(1964-1985) propiciou todas as condições para que o programa de erradicação de ramais “antieconômicos” continuasse.

De 1966 a 1974, os tecnocratas – engenheiros e militares na direção do GESFRA⁸ atuaram de forma intensa para realizar esse programa recomendado pela Comissão Mista Brasil Estados Unidos.

Ao GESFRA, competia : a) Tratar de toda matéria relacionada com a política de erradicação de linhas férreas antieconômicas; b) Providenciar e assessorar a implantação dessa política. [...] Em 1970, progredia a extinção de linhas e ramais, de trens de passageiros de “baixa produtividade”, o fechamento de estações (55, em 1970), de depósitos de locomotivas e de pequenas oficinas. (idem, p.216).

Essa política estatal que extinguiu os ramais “antieconômicos” foi aplicada em todo Brasil satisfazendo os interesses dos industriais e do capital estrangeiro.

Analisando os efeitos do pós-1964 no setor ferroviário, Natal (1991), diz que :

O modal ferroviário experimentou neste período, aparentemente, seu limite de esvaziamento. A extensão das vias férreas em tráfego declinou de 32.182 km em 1967 para 30.429 em 1973. O número de passageiros de transporte interior (1.000.000), diminuiu de 5.9000 para 4.641. [...] O transporte de mercadorias

ferroviários justificando-se nesse termo. A prioridade era manter o transporte ferroviário direcionado para as indústrias e para o mercado externo.

⁸ GESFRA – Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos. Segundo Paula(2000:24) : “Esse grupo passou a ter a função permanente no comando das operações de desativação de ramais e foi decisivo nesse processo.”

(1.000.000 t/km), no entanto, se elevou de 19.700 para 42.508, o que, em termos percentuais significava uma elevação de 0,7% para 2,1%. O número de vagões para passageiros diminuiu de 4.315 em 1967 para 3.517 em 1973. O número de pessoal empregado caiu de 182.271 para 143.315. (NATAL, 1991:212/14)

Esse autor argumenta que durante o regime militar o Governo privilegiou o modal rodoviário para assegurar a circulação de mercadorias e manter a “segurança” do país.

A questão dos transportes assume uma característica estratégico-militar para satisfazer os interesses dos golpistas. Os discursos dos militares apontavam a necessidade de controlar o território nacional para fortalecer o Capitalismo.

A ligação ferroviária facilitaria o deslocamento das tropas de repressão e fixação da população em regiões afastadas dos grandes centros urbanos, reproduzindo-se assim, a política norte-americana de combate ao Comunismo. Esse autor cita como exemplo, o Plano Nacional de Viação (PNV) de 1973, cujo objetivo era interligar a capital Federal às demais regiões do país através das rodovias.

Dessa forma, a infra-estrutura rodoviária foi uma política imposta pelas forças armadas consoante com o Governo dos Estados Unidos para manter o Capitalismo na América do Sul. Nesse período, aumentaram a produção de automóveis, de caminhões e a pavimentação de rodovias federais, embora, ter-se verificado uma maior quantidade de mercadorias transportadas pelo trem de ferro. Por outro lado, o transporte ferroviário deteriorava-se em função da política industrial.

A extensão do traçado férreo diminuía no país devido aos estudos da Comissão Mista Brasil Estados Unidos que desde 1951 indicava a eliminação de ramais “deficitários”. Essa mesma proposta continuou com a criação do Ministério dos Transportes e dos Grupos de Trabalhos. Esses estudos aconselhavam investimentos (troca das máquinas a vapor pelas diesel e eletrificação das linhas) somente nos traçados “economicamente importantes”.

Além disso, a crise do Petróleo em 1973⁹, não contribuiu para fortalecer o setor ferroviário. A política de transportes do Governo Geisel concentrou os investimentos nas

⁹ Segundo Paula (2000,228-36), embora ter ocorrido a crise internacional do petróleo em 1973, que foi a elevação do preço do barril em função do crescimento do consumo e dos interesses políticos, o programa de transportes do governo militar continuou a erradicar ramais ferroviários no país. O transporte de passageiros foi progressivamente sendo eliminado. Por outro lado, o governo federal enfatizava investir somente em trechos considerados “vitais” para a exportação. Além disso, foi extinto o Departamento Nacional de Estradas

linhas que exportavam minérios, beneficiando o capital multinacional. Embora, a intenção desse Governo fosse de valorizar o transporte ferroviário em função da crise energética (Petróleo 1973-1979), na prática, acontecia o crescimento do transporte rodoviário, tanto de passageiros quanto de cargas.

E por fim, a permanência do transporte de passageiros em trens de ferro não constava da agenda do Governo uma vez que priorizou a política estratégico-militar de “integração nacional ” via rodovias.

Logo, percebemos que a reestruturação do transporte ferroviário pós-1964, principalmente com a extinção dos trens de passageiros, define um contorno político sustentado por motivos geo-econômicos dos militares associados à expansão do Capitalismo controlado pelos Estados Unidos.

No caso do ramal de Uberlândia, a FEPASA¹⁰ remodelou-o para o transporte de grãos, soja e milho por exemplo, principalmente para exportação. A política de corte dos vagões de passageiros durante o regime militar foi aplicada na cidade desde o final da década de 1970, sendo completada em 1997 quando essa empresa foi privatizada.

1.3 - Uberlândia: 1979-1997 – a desativação do transporte de passageiros.

Em 1997, os diretores da FEPASA extinguiram o transporte de passageiros na cidade. O argumento para a extinção desse serviço caracteriza a política de transportes do Governo Federal adaptada para Minas Gerais :

*Segundo a gerente comercial da superintendência de passageiros da Fepasa , Andréa Paes Leme, a redução de custos teria sido realmente o principal fator de fechamento da linha. “A baixa demanda não cobre o custo operacional”, explica. [...] Segundo a Fepasa a linha Uberlândia Campinas era deficitária.*¹¹

de Ferro, enfraquecendo os interesses do setor ferroviário. Enfim, a crise do petróleo interferiu na política de transportes que cada mais prejudicava grande parcela da população brasileira com a extinção dos trens de passageiros e vagões de cargas que abasteciam os mercados inter-regionais.

¹⁰ FEPASA – Ferrovias Paulistas S/A.

¹¹ FIM de linha para trem que liga Campinas a Uberlândia. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, MG, 11 de Set. 1997 nº 17.586 p.9

Esse discurso mostra-nos que os dirigentes da Fepasa analisavam como sempre, apenas os custos contábeis de funcionamento do ramal de Minas Gerais. Sem preocupar-se com a dificuldade de deslocamento da população, a FEPASA produzia uma política de transportes que cada vez mais distanciava da importância social da ferrovia:

“[...] o volume de passageiros que utilizaram o serviço nos últimos anos, antes da desativação do serviço, ocorrida em 1997, já não era suficiente para manter os custos de transporte, manutenção e funcionários [...]”¹².

Assim, a desativação do transporte de passageiros em Uberlândia foi legitimada pela política econômica do Governo de São Paulo. Para a FEPASA, o importante era que Uberlândia e região se mantivessem como produtoras de grãos para o mercado externo, aumentando assim os lucros da empresa.

É interessante observar que a FEPASA manteve o transporte ferroviário em Uberlândia para escoar soja e milho, enquanto que, os vagões de passageiros foram suprimidos. Então, a proposta da FEPASA para esse ramal é manter apenas o transporte que interessavam-lhes.

Dialogando com o Sr. Barreto sobre o fim do transporte de passageiro no ramal de Minas Gerais, enfatiza uma discussão de natureza política:

Mas aquilo que você falou, o acabamento dos trem de passageiro, hoje foi fraqueza dos políticos. A estrada de ferro não é pra lucro pro governo, é pra dar oportunidade pro povo. É má administração governamental. O trem acabou por falta de administração governamental, não foi pelo povo, por prejuízo, dá despesa, nada disso. Política. Faltou ali sangue do brasileiro mesmo. Eu acho que foi falta mesmo do interesse político. Porque se há interesse político, eles melhora a linha, melhora o trem, as máquinas, melhora as máquinas, mais possante, essas coisas. A verdade é essa. A turma quer ver o lado deles.”¹³

A importância dessa fala é a valorização da luta política que dependendo do interesse em jogo poderá beneficiar a população. Por exemplo, em 1982, o trem de passageiro foi motivo de discussão na comunidade de Araguari e Uberlândia devido a queda da ponte rodoviária entre essas duas cidades. Diante da dificuldade de deslocar-se, a

¹² TRANSPORTE de passageiros em trens é inviável. Idem. 22 de junho 2002 nº 19.071 pA4

¹³ Sr. Antônio Queiroz Barreto, 81 anos. Aposentado da Estrada de Ferro Mogiana. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Nov. 2003.

população regional foi atendida provisoriamente com a volta do transporte ferroviário¹⁴. Assim, a extinção desse serviço está ligada diretamente à administração pública que deixou a população sem esse meio de transporte.

A política estatal que extinguiu os vagões de passageiros acarretou mudança na forma de deslocar-se da população. Mas também, produziu uma memória que busca explicar o embate existente entre população e governo. Na lembrança do aposentado Castro e Silva, o fim do transporte de passageiros foi:

*[...] um golpe que deu no povo. Pode ser também de acordo com os donos de empresas de ônibus. Como vai saber? Pode ou não pode. O Brasil é essa política porca. Isso é política pra beneficiar uns e prejudicar os outros. O governo privatizou, privatizou. O quê aconteceu? Foi acabar com os empregados, foi o primeiro ato deles. Daí começou a bagunça. Hoje, nós temos cemitério de máquinas pra tudo quanté canto. Não tem conservação, não tem nada. O governo esqueceu. Imagine isso, é uma coisa que não podia ter acabado.*¹⁵

Essa interpretação expressa um sentimento de desgosto com a política liberal que causou morte às máquinas. Para Castro e Silva, o abandono das ferrovias foi um ato arbitrário do Governo que prejudicou os usuários, passageiros e trabalhadores. O sentido da privatização das ferrovias distanciou-se das necessidades da população, pois, o objetivo era atender os industriais e comerciantes nacionais e estrangeiros com o transporte de grãos e minérios.

O processo de privatização das empresas estatais conduzido pelo presidente Fernando Henrique Cardoso em 1995, produziu prejuízos para a população brasileira, ao permitir que serviços essenciais como energia, transportes, telecomunicações, etc., fossem transferidos para grupos empresariais nacionais e/ou estrangeiros. Segundo Biondi (1999), a população de baixa renda – grande parcela dos brasileiros – foi prejudicada com a venda dessas empresas.

Durante a realização desse processo, que continua até hoje, o Governo Federal aumentou as tarifas dos serviços de água, luz, telefone, transporte, etc., fez demissões de

¹⁴ TREM dos estudantes começa a circular amanhã entre Uberlândia e Araguari. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 31Mar 1982 nº 13.355 p.12.

¹⁵ Sr. Antônio Castro e Silva, 75 anos. Aposentado da Estrada de Ferro Goiás. Entrevista realizada m sua residência, Uberlândia, MG, Out.2003

funcionários públicos para beneficiar os futuros compradores. Além disso, as estatais foram vendidas quase que de graça e com facilidade de pagamentos durante trinta anos.

Dessa maneira, o lucro dessas empresas foi garantido e imediato, pois, o Governo propiciou todas as condições necessárias que interessavam aos empresários.

[...] o famoso processo de privatização no Brasil está cheio de aberrações. Não foi feito para “beneficiar o consumidor”, a população, e sim levando em conta os interesses – e a busca de grandes lucros – dos grupos que “compraram” as estatais, sejam eles brasileiros ou multinacionais.¹⁶

Portanto, a privatização das empresas públicas, por exemplo, das ferrovias, realizou-se de acordo com a lógica de mercado, visando estritamente beneficiar os interesses dos compradores. Essa política liberal que concede autonomia ao mercado nas relações sociais permitiu que o transporte de passageiros fosse cortado em todo país.

Durante a pesquisa, percebi que o transporte de passageiros em Uberlândia e região não recebia investimentos da FEPASA. O descaso com a disponibilidade desse serviço era claro. As reclamações iam além da infra-estrutura dos vagões de passageiros. O traçado do ramal foi alvo de críticas, principalmente a bitola estreita e a grande quantidade de curvas. Se existiam algum investimento na infra-estrutura dessa ferrovia foi para atender os interesses dos empresários de São Paulo.

A população usuária do transporte de passageiros em Uberlândia e região cada vez mais ficava prejudicada com essa política que valorizava apenas as relações comerciais pautadas pelo mercado. Portanto, o fim do transporte de passageiros não foi devida à falta de passageiros, ou porque o trem demorava, mas sim, em função da política do Governo Paulista que deteriorou progressivamente esse serviço justificando assim a sua extinção.

Em 1979, a população regional de Minas Gerais ficou sem o trem noturno : “A partir de 1979 os trens noturnos foram desativados. Queda do movimento por ter sido retirado os trens noturnos.”¹⁷

Inúmeras estações que abrigavam o embarque e desembarque de passageiros foram abandonadas, inclusive destruídas. “É importante lembrar que o alvo do desmonte,

¹⁶ Aloysio Biondi. Um balanço do desmonte do Estado. *Revista O Brasil privatizado*. Edit. Fund. Perseu Abramo. São Paulo, 1999, p.6

¹⁷ CEPES – Centro de Estudos, Pesquisas e Projetos Econômicos-Sociais – Universidade Federal de Uberlândia. Pasta FEPASA 0.010/02, 02 jan. 2001.

inicialmente, foi principalmente o transporte de passageiros do interior “ (PAULA, 2000:268).

Logo, é importante perceber que a política do Governo de São Paulo é não oferecer boas condições de transportes para os passageiros no ramal de Minas Gerais. Primeiramente, a FEPASA manteve os trens de passageiros irregulares por um longo período, para depois justificar a desativação em 1997.

Por outro lado, os dirigentes da FEPASA ressaltam a função mercantil da ferrovia:

[...] existe um grande interesse do Governador de São Paulo , Paulo Salim Maluf, para que a FEPASA amplie seu volume de transporte, e este centro industrial terá uma importância bastante acentuada, não apenas para os produtores, como também para a FEPASA, que poderá atingir 2 milhão [sic] de toneladas.¹⁸

Dessa forma, o ramal é mantido exclusivamente para transportar a produção agrícola do Triângulo Mineiro. Essa política “particular” assegura os interesses dos empresários capitalistas e Governo de São Paulo através da atividade ferroviária lucrativa.

No decorrer da pesquisa, foi muito comum encontrar estudos que associam o transporte ferroviário apenas com mercado. Por exemplo, em Saes (1981) ao estudar as condições de funcionamento das ferrovias paulistas de 1870-1940, enfatiza a função dessas estradas de ferro ligada unicamente à economia agrária com base principalmente na produção de café. Embora o volume de café transportado trouxe um período de ótima rentabilidade para as ferrovias paulistas no início da República, o aspecto social, por exemplo os trens de passageiros foi desprezado :

O transporte de passageiros não assume, nas estradas de ferro estudadas, papel de importância. [...] Esta participação situa-se, sempre, em torno de 20% mostrando o caráter secundário na formação da receita” (idem, p. 72).

A preocupação de Saes com a “rentabilidade” das ferrovias paulistas adquiridas com a exportação de café mostra-nos o aspecto da lógica racional que beneficia a permanência da acumulação de capital ao condicionar as atividades ferroviárias exclusivamente para o transporte de mercadorias. Nesse sentido, a importância social do

¹⁸ ELETRIFICAÇÃO da FEPASA só de Uberaba a Santos. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, MG, 21 de Maio 1980 nº 12.892 p.7

transporte de passageiros foi abandonada para valorizar o discurso da análise econômica que nesse caso, importa-se apenas com números.

Contudo, as estradas de ferro estão integradas no conjunto da vida social. Historicamente, o setor de transportes foi estruturado de acordo com a produção e organização sócio-cultural variável a cada época.

No caso específico das estradas de ferro, de forma geral, estão atreladas ao movimento de pessoas e mercadorias que no desenvolvimento das relações humanas constitui-se em um importante meio de transporte. Assim,

A emergência de novas relações sociais no universo das cidades mantinha um vínculo estreito com a ferrovia. Importante assinalar que a partir do movimento cotidiano desses lugares, o transporte ferroviário se fortalecia cada vez mais. (CALVO, 1994:38/39).

A presença das ferrovias nos lugares onde passam seus trilhos produz uma pluralidade de experiências humanas que transpõe o limite da produção agrícola e industrial. A ferrovia também modificava o modo de vida dos moradores através do serviço de passageiros :

O preço acessível das passagens de segunda classe abria expectativas para um conjunto maior de pessoas, ampliando um universo até então restrito. Muitas pessoas passaram a ter no transporte, a possibilidade de fazer negócios, visitar parentes e amigos, conhecer outros lugares, enfim, estabelecer novas e diferentes relações que antes ficavam reduzidas a um pequeno número de pessoas. (CALVO, 1994, 30).

O aspecto social das ferrovias se fortalece quando ressaltamos a sua influência na maneira de viver das pessoas. Assim, o transporte ferroviário entrelaça-se para as complexidades das relações sociais, permitindo um novo tipo de sociabilidade. Nesse sentido, a instalação da infra-estrutura ferroviária em uma determinada localidade abrange diferentes aspectos da vida social como o trabalho, a memória, as artes, etc. não permanecendo restrita apenas ao transporte de mercadorias.

Por exemplo, através da memória, Seixas descreve um espetáculo circense que marcou sua infância em Ribeirão Preto. Os artistas do circo Irmãos François produziram uma apresentação cênica cujo tema era o operário e o ferroviário:

O enredo descrevia uma desavença, [...], entre um operário de uma pequena cidade e um guarda chave da estação. As cortinas de veludo do palco se abrem e o comboio nº 6, com todas as características de um verdadeiro trem, repleto de passageiros, desponta na curva e vem se aproximando lentamente da estação. (SEIXAS, 1991:91)

É importante perceber também que o transporte ferroviário movimenta o campo da cultura. O exemplo desse espetáculo circense mostra-nos que existe uma relação dinâmica entre ferrovia, cidade e seus habitantes.

Embora, hoje não exista o transporte de passageiros e a situação das estradas de ferro no Brasil estejam precárias em função das políticas de transportes adotadas pelo Estado, foi essencial perceber a importância do transporte ferroviário na vida dos moradores servidos pelas ferrovias.

A extinção dos trens de passageiros teve um propósito político definido pelos Governantes em manter as ferrovias lucrativas para os empresários nacionais e estrangeiros com o transporte apenas de mercadorias rentáveis.

Além disso, o critério adotado pelos agentes governamentais e instituições ligadas ao setor de transportes colocavam em evidência apenas os custos financeiros da atividade ferroviária no país, provocando assim, um esvaziamento da discussão política de ter ou não os trens de passageiros.

Dessa forma, no próximo capítulo, utilizarei as memórias principalmente das pessoas que tiveram algum contato com os trens de passageiros para analisar que mudanças acarretaram para o conjunto da vida social a desativação desse transporte em Uberlândia.

CAPÍTULO 2 – A MEMÓRIA DOS USUÁRIOS DOS TRENS DE PASSAGEIROS

A Mogiana na estação era cheiinha, tinha muito carro esperando os passageiro, tinha muita charrete. A gente custou a des acostumar viu, de saber que não tinha mais o trem prá passar. A gente não via barulho, não via o trem mais.¹⁹

Dialogando com a senhora Lair, 63 anos, usuária dos trens de passageiros, sobre a estação Mogiana antes de ser demolida no centro de Uberlândia, lembra com satisfação de um tempo em que o espaço ocupado por essa ferrovia era intensamente movimentado, não só com relação aos trabalhadores nos troles e charreteiros como também o barulho produzido pelas atividades ferroviárias.

Através das memórias é possível construir uma interpretação do cotidiano, tendo como enfoque as perspectivas de cada fala.

Por exemplo, no caso dessa citação da senhora Lair, apesar de não existir a estação Mogiana no centro da cidade e os trens de passageiros, a sua lembrança permitiu-me construir uma imagem do movimento da estação tão significativo para os moradores dessa região.

Essas lembranças apontam para uma constante elaboração do passado, mas de acordo com a ausência da estação e do barulho que tanto conviveu, sentiu, viu e ouviu nos quarenta anos que mora na Avenida João Naves.

Portanto, a sua memória aguça o tempo presente, ou seja, o hoje em que ela vive, “A gente não via barulho, não via o trem mais”. Dessa forma, percebo na sua narrativa que não é saudosismo da época dos trens de passageiros e da localização da Mogiana no centro de Uberlândia. As suas lembranças foram sendo construídas na complexidade das relações sociais e também no seu desejo presente nas experiências pessoais. Quando ela fala “custou a des acostumar viu, ... não tinha mais o trem, ... não via barulho” compreendo o tipo de memória que reporta a sua própria vivência, ou seja, não existe mais os trens de passageiros com a estação como também a sociabilidade que está presente agora apenas na memória.

¹⁹ Sra. Lair Gonçalves, 63 anos, Dona de casa. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Junho 2003.

Thomson (1997), ressalta a importância da memória como elemento dinâmico constitutivo do viver social. É importante saber o porquê as pessoas lembram “daquilo” que narram. As lembranças não são estáticas, pois, movimentam e mudam de acordo com o modo de vida de cada pessoa. Dessa forma, a memória está fundamentada no tipo de vida e na identidade de quem lembra mediada pelos anseios, desejos, angústias e emoções da experiência individual.

No caso da entrevista da senhora Lair, o barulho, o trem e os diferentes sujeitos sociais que compõem a estação significa a sua própria maneira de lembrar a estação Mogiana. “Compomos nossas reminiscências para dar sentido à nossa vida passada e presente.” (Idem, p.56).

Hoje, andando no centro de Uberlândia, referindo principalmente às avenidas João Naves e Monsenhor Eduardo, percebo no primeiro instante que não existe algo que possa indicar-me que nesses lugares conteve a estação Mogiana com seu traçado férreo. É nesse sentido que compreendo ser essencial a fonte oral nesse capítulo, para ressaltar outras histórias sobre o tipo de relação que alguns moradores de Uberlândia mantinham com a ferrovia Mogiana.

Além das memórias como fontes históricas, busco utilizar algumas imagens para reforçar as narrativas dos entrevistados e também para auxiliar a minha própria interpretação.

Percebi durante a pesquisa um número escasso de imagens do interior dos vagões de passageiros. A maioria das fotos que tive acesso retratam a estação e muito pouco, as pessoas esperando os trens.

Por exemplo, das fotos vistas, existem duas que chamou-me a atenção por causa da presença de uma passageira que estava na estação quando era no centro e que sendo possível deduzir, pode ser a mesma pessoa presente no dia da inauguração da Mogiana no bairro Custódio Pereira:



Foto 1: Interior da Estação Mogiana



Foto 2: Inauguração da Estação Mogiana



Detalhe A, Foto 2

Na foto número um, uma senhora em pé, com trajes simples, com chinelos, sombrinha e sacolas próxima ao banco de passageiros. Na foto número dois, há possibilidade de ser a mesma senhora no lado direito da imagem com semelhante aspecto físico ao da foto número um. (Detalhe A, Foto 2)

Através dessas duas imagens é possível pensar que ela era uma usuária assídua da ferrovia Mogiana. Será que usava constantemente o trem para ir trabalhar, por exemplo? Se for ela na foto número dois, por que a inauguração da Mogiana era importante para sua vida? Ou ainda, qual era o significado do trem de ferro

para a sua vida?

Nestas duas fotos, a minha intenção é de situar a importância dos trens de passageiros na vida das pessoas que usavam-no, principalmente porque a estação Mogiana foi destruída no centro e transferida para uma área isolada e também por não existir o transporte de passageiros. Será que a destruição da Mogiana fez com que muitos passageiros deixassem de usar o trem em função da distância à nova estação?

Nesse capítulo, as memórias vão ser problematizadas no sentido em que a transferência da estação e extinção dos trens de passageiros são um problema social, principalmente quando reflito sobre a vida dos moradores envolvidos com a Mogiana.

Portanto trabalhar com memórias sejam elas fotográficas ou orais, coloca em evidência quais são as lembranças que vão tornar públicas. Tanto nas fotos quanto nas entrevistas selecionei as passagens que penso ser mais importante para essa pesquisa.

Durante a pesquisa, acompanhando os noticiários do Jornal Correio de Uberlândia em 1970, muitas foram as reportagens que tratavam do transporte ferroviário na cidade. A principal discussão que esse jornal expunha para a população era a mudança da estação Mogiana para um local afastado do centro da cidade.

Para o poder público municipal, comerciantes e produtores agrícolas e industriais, retirar a Mogiana do local onde é hoje o Terminal Central de Transporte Coletivo, bem como o traçado da Avenidas Monsenhor Eduardo e João Naves, era uma ação que

colaborava para o “progresso” e “desenvolvimento” de Uberlândia. Nessa época, o prefeito Renato de Freitas preocupou-se em industrializar Uberlândia através de incentivos fiscais e concessão de terrenos com toda a infra-estrutura. O aspecto urbano da cidade modificava com o asfaltamento das avenidas principais, construção de ruas e destruição dos trilhos e da estação Mogiana para fortalecer o comércio e conseqüentemente os seus próprios interesses.

Ao meu ver, esses foram uns dos principais objetivos dos dirigentes municipais em mudar a Mogiana do centro de Uberlândia. Quando busquei utilizar as memórias como fonte para construir esse capítulo, percebi que em determinadas passagens das falas dos entrevistados coincidiam com as mesmas justificativas apresentadas pelos poderes municipais de que a transferência da estação Mogiana era sinônimo de “melhorias” para a cidade. No momento em que perguntei para a senhora Lair sobre esse processo de mudança da ferrovia, ela diz que :

Eu também acho que foi muito bom. Foi. Porque deixou a cidade mais bonita, mais conforto, né. Porque com a Mogiana aqui não tinha conforto nenhum, é. Ajudou, melhorou muito, porque se não tivesse tirado não tinha shopping, não tinha Carrefour, não tinha nada não. Eu só acho ruim assim: se a linha tivesse aqui, nós não tinha a João Naves. Ninguém tinha casa boa por aqui. Ia continuar Uberlândia, principalmente esse pedaço aqui na mesma pobreza que era. Era só gente pobre. E cada um tinha uma casinha que fazia dó. Nós mesmo, morava nessa casinha de três, quatro cômodo. Foi depois que tirou a linha que a gente foi melhorando a casa. Foi pra melhorar mesmo.²⁰

Nessa narrativa, é possível constatar que a materialização do discurso dos políticos de “melhorias” para a cidade com o asfaltamento de ruas e avenidas adaptando-as para o comércio ganha sentido para a senhora Lair que mora a mais de quarenta anos na avenida João Naves. A sua memória foi sendo reelaborada a partir de elementos que permitiu-lhe afirmar uma positividade nesse processo. O fortalecimento das atividades comerciais e a melhoria da sua própria residência carregam justificativas que para a senhora Lair foram importantes para expressar o significado da transferência da estação. Além disso, o seu esposo Oswaldo, tinha um pequeno armazém na avenida João Naves, essencial na manutenção da família. Nesse sentido, o ato político que transferiu a Mogiana representou

um benefício para a família da senhora Lair através da valorização que ela concedeu ao aspecto físico do lugar onde mora, depois da retirada dos trilhos da ferrovia. O resultado dessa mudança aparece para ela através do “conforto”, ou seja, do que é hoje o antigo traçado da Mogiana : prédios, residências e lugares comerciais.

Essa narrativa é importante porque apresenta-nos que a memória não é estática. A memória evidencia um aspecto do viver social constantemente reelaborada no cotidiano. Se para a senhora Lair esse processo de mudança significou “conforto” é porque ela identificou-se nele através da avenida João Naves, da sua casa e dos comércios. É na materialização dos discursos dos políticos que a senhora Lair aponta o mesmo significado contruído pela elite de Uberlândia.

Por outro lado, retomando a fala da senhora Lair que iniciei o capítulo, a estação Mogiana e o local onde estava instalada configuram como um lugar de memória tão importante para a sua vida porque constrói um tempo significativo que viveu e que portanto, expressa um sentido de vida: “A gente custou a desacostumar viu, de saber que não tinha mais o trem pra passar”.

Nora (1993), problematizando os lugares de memórias, afirma que um lugar só é de memória se contiver algum significado simbólico e/ou ritual importante na prática de vida que algumas pessoas viveram. No caso da estação Mogiana é um lugar de memória porque permite transmitir e solidificar uma determinada lembrança sempre de acordo com quem fala. Para a senhora Lair, lembrar da Mogiana significa expor sua própria vida, seja no momento de usar o trem ou quando passava próximo à sua casa e ainda, através da ausência da estação.

Entretanto, essa ação política de transferência da Mogiana para longe do centro não considerava as relações de vivências dos moradores que habitaram nas áreas próximas à essa ferrovia.

Calvo (2001, 200-62), analisando a transformação do espaço urbano bem como as relações sociais e trabalho a partir das memórias das pessoas que habitaram em torno da Mogiana, constata que existia “uma outra cidade” diferente daquela apresentada e elaborada pelos grupos sociais hegemônicos, ou seja, a cidade moderna – uma metrópole.

²⁰ Sra. Lair Gonçalves, 63 anos, Dona de casa. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Junho 2003.

A cidade que é lembrada pelos entrevistados tem como referência o espaço da linha de ferro. Nesse sentido, a estação é um lugar de vivências e experiências construídos no processo social através do trabalho, da amizade e do divertimento. Logo, a destruição da Mogiana no centro de Uberlândia provocou um corte nas relações de vidas desse moradores porque :

[...]tirar a ferrovia dali implicou no deslocamento de uma rede de relações, que constituía nas práticas de morar, trabalhar e se divertir daqueles que viviam naquele lugar. (CALVO, 200:205)

A foto número três, mostra o novo local que o prefeito Renato de Freitas com o apoio do Governador, Deputados de São Paulo e do Ministro Rondon Pacheco impuseram a estação Mogiana:

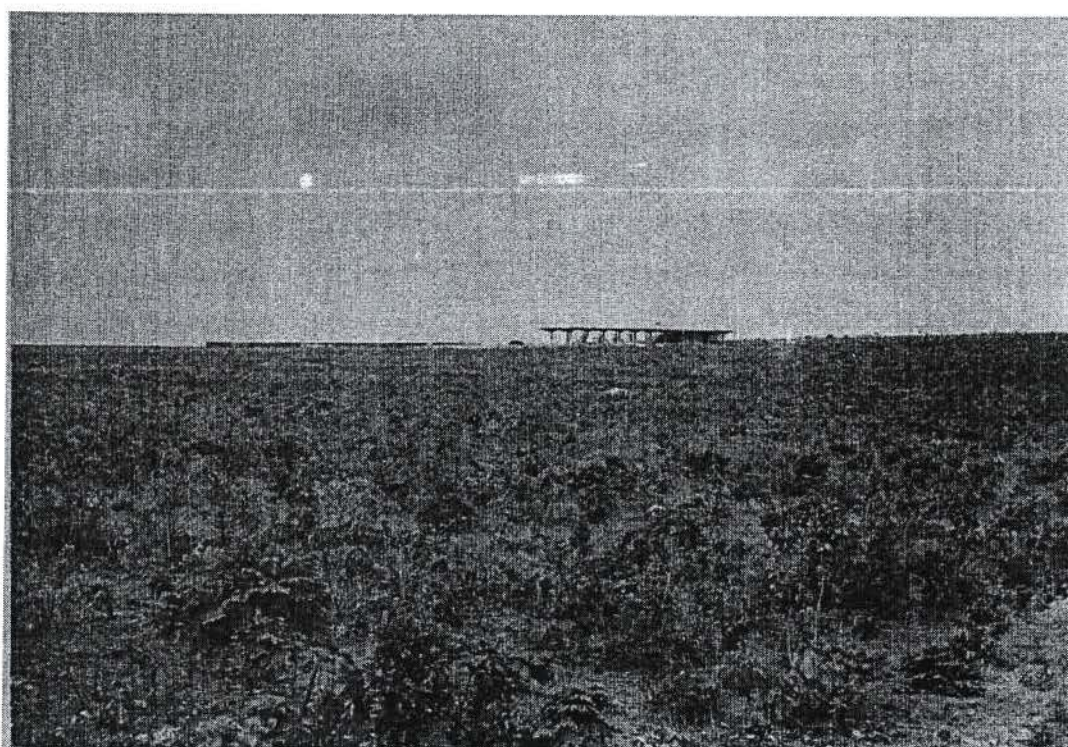


Foto 3: A nova Estação Mogiana - 1970

Através desta imagem, é possível concluir que os interesses desses políticos divergiam das necessidades dos moradores que dependiam do transporte da Mogiana, pois,

grande parcela dos usuários dos trens de passageiros foram prejudicados devido à própria dificuldade de acesso à nova estação e também por situar numa área praticamente deserta.

A nova estação da Mogiana está retratada pela foto número quatro, situada em um lugar que não possuía infra-estrutura adequada para atender os usuários:

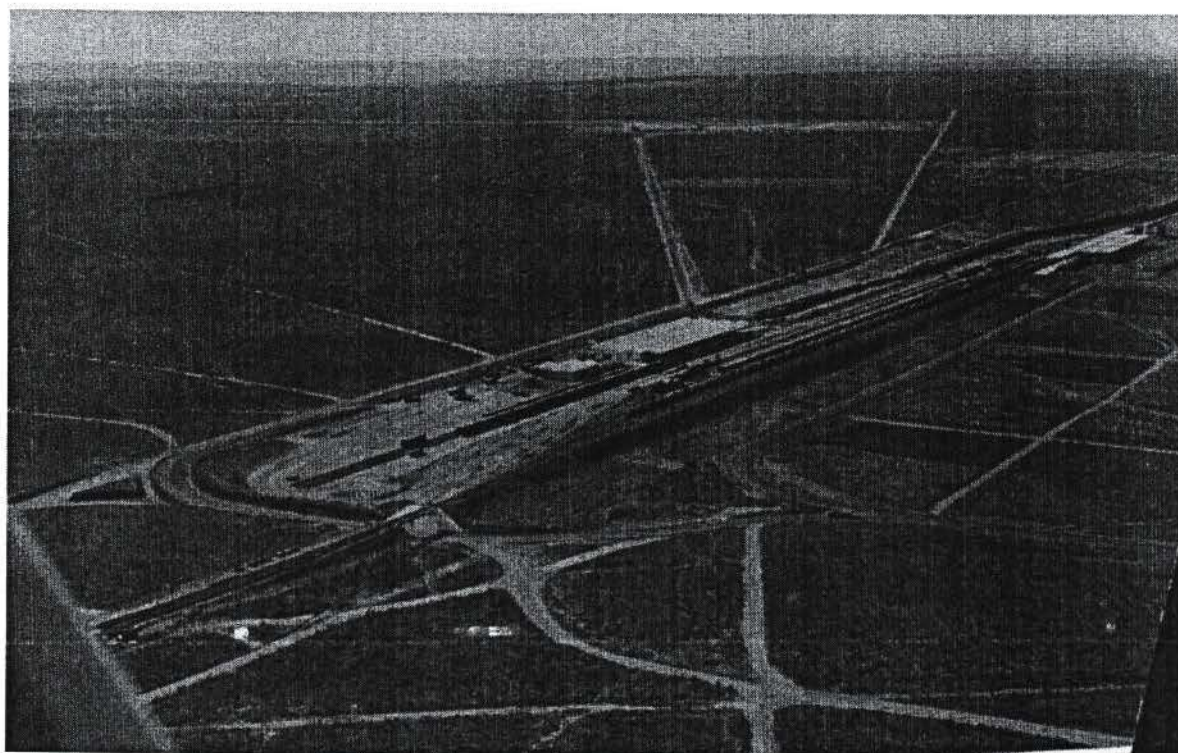


Foto 4: Vida aérea da Estação Mogiana – 1970

Longe do centro, ou seja, sem o movimento das pessoas, com precário transporte coletivo e a longa distância a percorrer, os políticos influentes não se preocuparam com o transtorno causados aos moradores, trabalhadores e passageiros. Possivelmente, o objetivo da elite uberlandense em produzir essas fotos, sejam para valorizar ainda mais o domínio de vastas áreas de terra que possuíam na cidade. A estação Mogiana nesta região exposta pelas fotos, manteria a acumulação de riquezas com a construção de rodovias, indústrias e melhorias na infra-estrutura urbana para solidificar o comércio.

O senhor Olímpio, 64 anos, aposentado da Companhia Mogiana, caracterizou o novo espaço dessa ferrovia na cidade:

A gente sentiu de vir prá cá, que era tudo mato. Aqui era mato. Quando fiz minha casa aqui, aqui era tudo mato. Só tinha duas casinha aqui. Não tinha luz aqui. Aí subiu a ferrovia pra cá, aqui era muito grande. Aqui onde mora a comadre Norma, esses fizeram, era mato quando fizeram aquelas casas ali, popular, entende? Aí depois foi crescendo prá cá, aqui era tudo mato. Só tinha aeroporto e a rodovia.²¹

Além dessa caracterização espacial que significou o isolamento da Mogiana com relação aos moradores de Uberlândia, a expressão “A gente sentiu de vir prá cá” traduz um sentimento de preocupação, de mudanças de hábitos e de perda que iria ocorrer com a transferência da estação para “fora” do centro urbano.

Quando interroguei-o sobre o que sentiu com a mudança da estação, ele diz :

Uai, achei muito péssimo, né. Porque lá era perto, eu morava na Roosevelt, então tinha que subir. Naquele tempo era bicicleta, corria, subia de lá prá cá.²²

Esse depoimento do senhor Olímpio expõe a existência da diversificação de significados produzidos pela transferência da Mogiana. Para os usuários, moradores e trabalhadores esse processo político de mudança causou um corte nas práticas de vida das pessoas ligadas ao transporte ferroviário.

Nessa fala “achei muito péssimo”, compreendo que há um outro tipo de interpretação que difere dos interesses tradicionais dos políticos e comerciantes da cidade que enfatizavam constantemente através do jornal Correio, desde o início de 1960, que a mudança da Mogiana era um “progresso” para Uberlândia.

Portelli (1996), problematizando a interpretação das narrativas da fonte oral, ressalta a importância da subjetividade para os pesquisadores compreenderem o sentido da História oral. À maneira como as pessoas falam, seja com emoção ou angústia, o sentimento delas com relação a um determinado acontecimento – no caso por exemplo, o senhor Olímpio em estado de negação e repulsa – pode ajudar-nos a compor uma memória que através de palavras, das pausas, das repetições e dos gestos desnudam as contradições do processo social. Assim, “achei muito péssimo”, representa essa dificuldade para o senhor Olímpio de “subir e descer” todos os dias com destino à estação da Mogiana e ao mesmo tempo

²¹ Sr. Olímpio Silva, 64 anos, aposentado da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Junho 2003

²² Idem

criava um embate entre a necessidade dos usuários, moradores e trabalhadores e a administração municipal.

Nessa perspectiva de agressões aos modos de vidas dos usuários do transporte ferroviário causadas pela transferência da estação Mogiana, a senhora Noêmia, 77 anos, recompõe a vivência dos moradores :

*Ai [praça Sérgio Pacheco] tinha a colônia da Mogiana. Ai era tudo rodeado de colônia, o pátio, tinha a caixa d'água, eles abastecia os vagão, né. Nós fazia festa. Só do povo daí da colônia tinha cada casa três residência.[...] Eu sabia o nome daquele pessoal todí.[...]Inclusive, uma vez eles começaram desmanchar o muro, era tudo cercado de muro. Ocê passava por dentro das casas pra ir lá no pátio, né. E meus meninos brincava com os meninos da colônia e entrava lá, tinha um pé de, até pouco tempo, tinha um pé de, daquele trem, como que chama? Tinha pé de goiaba. As meninas fazia casinha, sabe?*²³

Essas lembranças da senhora Noêmia expressam uma determinada forma de vida que existia nos arredores da estação Mogiana antes de ser destruída. As brincadeiras das crianças e também as festas compõem um passado cuja referência estava nas ações dos moradores da colônia :

Lugares que foram apagados da paisagem urbana, mas que permanecem nas memórias como histórias, que foram lembradas porque perderam a referência no viver urbano.(CALVO, 2001:201)

A emoção presente em sua fala quando lembra das festas, das brincadeiras na colônia, coloca em evidência a própria maneira de lembrar-se do passado, um tempo que era bom, caracterizando-o de divertido e interessante. Por outro lado, a sua insatisfação apontava para outro significado contrário à transferência da Mogiana:

Pois é, levou lá pra cima. Todo mundo chorou. Eu não achei bão não. Porque a gente era pertinho pra gente pegar, né, pra embarcar. Ocê vê, depois, lá no campo de aviação, né, ficou longe demais. Lá eu acho que nunca fui. Não gostei não. Apesar de que era uma poluição com aqueles carvão, com aqueles trem, sabe?, mas dava pra O quê que adianta. Aqui em casa, por exemplo, tem esse sinaleiro ali, fica, hoje tá quietinho. Ocê passa a mão assim e sente o preto. É os carros parado ali, a poluição. Bão, inclusive uma vez nós tivemos que trocar o piso, trocar

²³ Sra. Noêmia Maria da Silva, 77 anos, Dona de casa. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Outubro 2003

o teto por causa que não faz bem pra saúde. Sabe? [...] Eu não achei muito bom não. Era divertido. Quer dizer a gente não tinha costume com essas coisas. Que morava lá pra roça, fazendo lá né. Não esse movimento. A gente achava interessante, porque não tava acostumado com esses trem né. Era mais uma vaidade²⁴.

As suas palavras recompõem um tipo de vivência que existia na área central de Uberlândia ocupada pela Companhia Mogiana. Assim, a mudança da Mogiana provocou um transtorno, principalmente quando pensava no deslocamento que teria que realizar até chegar na nova estação. Quando a senhora Noêmia diz: “Eu não achei muito bom não” de forma repetitiva, ela busca expor o quanto a Mogiana foi importante na sua vida. A sua memória constrói um significado contrário à transferência da estação a partir do cotidiano que vivenciou através de festas, dos movimentos dos trens e também da poluição em função do carvão que abastecia as máquinas. Além disso, as viagens de trem de ferro permitiu recompor um tipo de vida em que esse meio de transporte era útil e necessário para as pessoas, principalmente quando viajou para Belo Horizonte para rever os familiares e retornou de Uberaba em função da cirurgia que submeteu.

Nas memórias das senhoras Lair e Noêmia, lembrar as viagens de trem de ferro é expor a sua função social que atendiam às diferentes necessidades dos usuários e passageiros:

Tinha o trem das nove que eles falava aqui. Passava de menino, mas, vinha mais era criança de escola. Soltava tudo na estação de lá. Cada um pegava escola. É de fazenda, vinha demais, né. Punha o menino lá dentro da estação, era o trem das nove. E, quando era tarde os meninos ia tudo embora. No outro dia, o trem das nove trazia tudo. Era nove em ponto, por aí, nossa já é nove hora, o trem já em vem.²⁵

Durante a pesquisa percebi que as memórias que se colocavam contrárias à retirada da Mogiana no centro de Uberlândia foram sendo construídas em função da experiência do cotidiano: o hábito de usar o trem para trabalhar, estudar e viajar. O significado do trem das nove compõe o cotidiano rural e urbano identificado nas práticas coletivas dos

²⁴Sra. Noêmia Maria da Silva, 77 anos, Dona de casa. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Outubro 2003

²⁵Sra. Lair Gonçalves, 63 anos, Dona de casa. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Junho 2003.

moradores. Assim, a intensidade do uso desse meio de transporte produziu um hábito plural de pensar as relações humanas.

A ausência da estação e do trem de passageiro construiu uma memória que permitiu compreender qual era o significado desse meio de transporte na vida dos entrevistados.

No caso da narrativa da senhora Lair, a mudança da estação foi ruim por causa da distância:

*Ah, parece que a gente ficou...e ainda falei pro Oswaldo [esposo]: Nossa, se algum dia a gente for precisar de via... conforme o dia fui levar minha mãe, que a minha mãe teve aqui, que ela ia pegar o trem pra ir embora. Eu tive que levar ela lá em cima. E, chiveno e chegou lá o trem atrasou. Tinha o problema de atrasar né. O trem atrasou, quando eu falei : mãe como vai fazer? Eu não posso esperar o trem passar agora, chegar, porque vai ser a última corrida do coletivo. Tive que largar minha mãe sozinha lá e vim embora. E ainda falei pro Oswaldo : Nossa, tão ... minha mãe ficou lá sozinha, até uma hora da manhã. Mas, não podia ficar, o que eu vinha embora?*²⁶

Essa narrativa expõe também a semelhança de significado encontrado na fala do senhor Olímpio e apontada pela senhora Noêmia: a dificuldade de usar os trens de passageiros na nova estação em função da distância.

Em ambas entrevistas, compreendi que essas memórias acompanham um sentimento contrário à mudança da estação a partir da vida quotidiana dos usuários produzidas no momento de intensa propaganda política para transferir a Mogiana. Embora que em determinadas passagens das entrevistas, a transferência da Mogiana foi mencionada como um “melhoramento” para a cidade, percebi que o discurso da história oficial encontrado no Arquivo Público Municipal também fazia presente na história individual desses entrevistados. Isso mostrou-me as diferentes possibilidades de interpretação do fazer social de um lugar.

A ferrovia no centro de Uberlândia modelou o convívio social presente nas ações desses moradores. O trem de ferro atendia as necessidades dos usuários seja para o trabalho, o lazer, a escola e até mesmo deslocar para o hospital da cidade mais próxima. Assim, o significado do transporte de passageiros ultrapassava a função estritamente associada à necessidade do dia a dia, como por exemplo, o deslocamento para escolas,

²⁶ Sra. Lair Gonçalves, 63 anos, Dona de casa. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Junho 2003

hospitais e trabalho. A presença da ferrovia na vida das pessoas também abarcava a esfera do lazer :

Ela [Mogiana] pegava o Terminal e daqui seguia, né, até Araguari. Então, era uma coisa assim que, antes disso, a gente fazia, eu pegava muito a mo..., o trem que passava aqui pra gente ir fazer piquenique. Nós pegava aqui na estação ia até na cidade, cidade não, como é que falava? Na estação, uns falava na estação do jiló. Tinha outro, acho que é Anhanguera mesmo, pertinho uma da outra. E lá o trem parava lá né, ficava até de tarde. E era gente demais. O povo não tinha nada pra gente ir aqui, a gente ia fazer piquenique era fora. Tinha uns que levava barraca. Punha lá sexta-feira de tarde. Ficava sábado, domingo, e domingo a gente pegava o trem vinha embora²⁷.

O estudo das memórias permitiu-me compreender que o transporte de passageiros nos lugares onde existiam estradas de ferro transpõe o limite da atividade comercial, principalmente porque as ferrovias não transportam apenas mercadorias.

A trajetória das memórias coletadas nesse trabalho apontam para um passado em que o transporte ferroviário era um bem social útil para a população de uma forma geral. O transporte de passageiros expressa uma sociabilidade porque estava intrínseco às histórias de vidas das pessoas que o utilizaram. Por isso, quando os políticos destruíam a estação Mogiana no centro da cidade, muitos moradores tiveram de alguma forma uma perda. O hábito de usar o trem de passageiro para trabalhar, estudar, viajar e entre outros, moldou memórias que possuem um sentido de vida para os usuários do transporte ferroviário.

Através do uso das memórias como fonte de pesquisa compreendi a importância da História oral na elaboração de diferentes interpretações sobre as relações humanas. Além disso, as entrevistas trazem a possibilidade de outras histórias diferentes daquelas apresentadas pelos jornais, por exemplo. Essas outras histórias, significam a experiência de vida de quem fala na sua maneira de narrar, sentir, viver e compreender o social.

²⁷ Sra. Lair Gonçalves, 63 anos, Dona de Casa. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Junho 2003.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao produzir essa pesquisa, foi muito interessante perceber a importância das relações humanas na constituição do social. Compreender o “jogo” de interesses que movimenta uma determinada organização humana, foi fundamental para desenvolver esse trabalho.

Aprendi que a extinção dos vagões de passageiros foi devido à atuação de pessoas, agentes sociais, que defendendo seus próprios interesses, principalmente financeiros, produziram um discurso que distanciava esse meio de transporte dos usuários, ou seja, não importavam com a população dependente desse serviço.

Além desse discurso, esses agentes produziram também o abandono do transporte ferroviário em todo Brasil. Através de máquinas velhas, trilhos e estações mal cuidadas e de vários acidentes, foi-se definindo uma situação em que minha Orientadora Dr^a. Dilma Andrade de Paula chama de “latência da memória”.

A definição de uma política que provocou o fim do transporte de passageiros foi sendo construída paulatinamente pelos industriais, governos (Estado), comerciantes, técnicos e entre outros, visando atender seus objetivos em ter a ferrovia rentável e eficiente com o escoamento de mercadorias que lhes interessam. Nesse sentido, as estradas de ferro continuaram como fonte de acumulação de riquezas, beneficiando muito poucos.

O objetivo dessa pesquisa foi expor a importância dos trens de passageiros para o conjunto da vida social, em Uberlândia. Se para o Estado esse meio de transporte não era “importante economicamente”, para passageiros e usuários era fundamental, principalmente quando pensamos na utilidade que esses trens proporcionavam para a população e no tipo de relação que as pessoas mantinham com os vagões de passageiros.

Através das entrevistas, constatei a função social do transporte ferroviário para pessoas, ou seja, o significado desses vagões de passageiros na vida dos usuários ainda que a ferrovia seja vista apenas como escoadora de mercadorias.

Portanto, se por um lado não temos os vagões de passageiros, por outro, podemos refletir sobre este serviço tão importante para a comunidade de uma forma geral que está presente nas memórias das pessoas ligadas à ferrovia.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Paulo Roberto de; KHOURY, Yara Aun. História oral e memórias, entrevista com Alessandro Portelli. *História e Perspectivas*, Uberlândia (25 e 26) Jul/Dez 2001/Jan/Jul2002.

BARBOSA, Marta Emisia Jacinto. Os famintos do Ceará. In: FENELON, Dea Ribeiro; MACIEL, Laura Antunes; ALMEIDA, Paulo Roberto de; KHOURY, Yara Aun (orgs.). *Muitas Memórias Outras Histórias*. São Paulo: Olho d'água, 2004.

BIONDI, Aloysio. *O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado*. São Paulo: Perseu Abramo, 1999.

CALVO, Célia Rocha. *Muitas memórias e histórias de uma cidade-Experiências e lembranças de viveres urbanos Uberlândia 1938-1990*. Tese (doutoramento em História) . São Paulo:PUC , 2001.

_____. *Trabalho e Ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista 1890-1925*. Dissertação (mestrado em História) . São Paulo: PUC, 1994.

CARDOSO, Heloísa Helena P. *Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50*. Tese (Doutoramento em História). São Paulo: DHFFLCH/USP, 1998.

DINIZ, Diana Maria de Faro Leal. Ferrovia e expansão Cafeeira: um estudo dos meios de transporte. *Revista de História*. Out/Dez Vol.LII nº 104 Ano XXVI 1975.

FENELON, Dea Ribeiro. O historiador e a cultura popular: história de classe ou história do povo? *História e Perspectivas* (6), Uberlândia/MG UFU 1992.

GOMIDE, Leila Regina Scia. O triângulo Mineiro: História e Emancipação- um estudo sobre a perspectiva da história regional. *Caderno de História Especial*. EDUFU. Vol4, nº 4 Jan 1993

KOSSOY, Boris. *Álbum de Photographias do Estado de São Paulo/ 1892*.Estudo Crítico. Companhia Brasileira de Projetos e Obras – CBPO. São Paulo:Kosmos, 1984

_____. *Fotografia e História*. São Paulo: Ática, 1989.

LE GOFF, Jacques. Memória. In: *História e Memória*. 3ª ed. Campinas, SP: Unicamp, 1994.

LOPES, Valéria Maria Queiroz Cavalcante. *Caminhos e trilhas: transformações e apropriações da cidade de Uberlândia 1950-1980*. Dissertação (mestrado em História). Uberlândia: UFU, 2002.

LUCENA, Célia Toledo. *Memórias de famílias migrantes: imagens do lugar de origem*. Projeto História 17. Trabalhos da Memória. São Paulo. Educ/FAPESP, 1998.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Pesquisa e Ensino*. In: História, Pensar e Fazer. Rio de Janeiro: Laboratório Dimensões da História, 1998.

MELHRY, José Carlos Sabe Bom. *Manual de História oral*. 2ª ed. Edições Loyola. São Paulo, Brasil 1996.

NATAL, Jorge Luis. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Tese (Doutoramento em Economia). Campinas: UNICAMP, 1991.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Trad. Yara Aun Koury. In: Projeto História. PUC.SP. São Paulo, nº 10, 1993.

OLIVEIRA, Selmane Filipe de. Minas Gerais na ditadura militar, lideranças e práticas políticas 1971-1983. Uberlândia/MG, Rápida Editora, 2001.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha. A extinção de ramais da estrada de Ferro Leopoldina 1955-1994*. Tese (Doutoramento em História). Niterói, RJ: UFF, 2002.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, V. 2, nº3, 1989

PORTELLI, Alessandro. As fronteiras da memória: o massacre das fossas ardeatinas. História, mito, rituais e símbolos. In: *História e Perspectivas* (25/26). Uberlândia MG: EDUFU, 2001/2002.

_____. *A filosofia e os fatos. Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais*. Tempo. Rio de Janeiro. Vol4 nº 2, 1996.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira 1850-1930*. São Paulo, Hucitec, 1986.

_____. *A ferrovia de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 981.

SEIXAS, Manoel Rodrigues. *Crônicas de um Ferroviário*. São Paulo: Edicon, 1995.

THOMSON, Alistair. *Recompondo a memória*. Projeto História, São Paulo 15 Abr. 1997.

THOMPSON, E.P. Intervalo: a Lógica Histórica. In: *A miséria da teoria; ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. *A pesquisa em História*. Editora Ática, 1989

FONTES

a) Impressas:

Jornal Correio de Uberlândia, 1970-1997– Acervo Arquivo Público Municipal.

Revista Problemas Brasileiros nº 331, jan/fev 1999.

b) Iconografia:

Fotógrafos: Roberto Cordeiro
Osvaldo Naghetini
Acervo Arquivo Público Municipal de Uberlândia.

Fotografias:

Foto 1– Interior da Estação Mogiana – Roberto Cordeiro nº 0499 RC ,1970.

Foto 2 – Inauguração da Estação Mogiana – Osvaldo Naghetini nº 2609 ON, 1970.

Foto 3 – A nova Estação da Mogiana – Osvaldo Naghetini nº 0365-95 AE ON, 1970.

Foto 4 – Vista aérea da Estação Mogiana. Osvaldo Naghetini nº 0360-95 AE ON, 1970.

c) Fontes Orais:

Antônio Castro e Silva. Aposentado da Estrada de Ferro Goiás, 75 anos. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Out.2003.

Antônio Queiroz Barreto. Aposentado da Estrada de Ferro Mogiana, 81 anos. Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Nov.2003.

Lair Gonçalves. Dona de casa, 63 anos.

Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Junho 2003.

Noêmia Maria da Silva. Dona de casa, 77 anos.

Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Out. 2003.

Olímpio Silva. Aposentado da Estrada de Ferro Mogiana, 64 anos.

Entrevista realizada em sua residência, Uberlândia, MG, Junho 2003.

Anexo

