

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 Nº 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.

MARCOS FERREIRA DE BRITO

ENTRE TRILHOS E AVENIDAS: VIVERES ENTRE FERROVIA E CIDADE

Hist / cidade / memória

3694

UBERLÂNDIA – MG
2008

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
Centro de Documentação e Pesquisa em
História - CDHIS
Campus Stª Mônica - Bloco 1Q (Antigo Minas)
Av. Universitária S/Nº
Cep 38400-902 - Uberlândia - M. G. - Brasil

MARCOS FERREIRA DE BRITO

ENTRE TRILHOS E AVENIDAS: VIVERES ENTRE FERROVIA E CIDADE

Monografia apresentada ao Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em História.

Orientadora: Prof. Dr^a. Dilma Andrade de Paula

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
Centro de Documentação e Pesquisa em
História - CDH
Campus São Moisés - Bloco 1Q (Antigo Mineirão)
Av. Universitária S/Nº
Dm 38400-002 - Uberlândia - M. G. Brasil

UBERLÂNDIA – MG
2008

ENTRE TRILHOS E AVENIDAS: VIVERES ENTRE FERROVIA E CIDADE

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a: Dilma Andrade de Paula

Prof.^a. Dt.: Ivanilda Aparecida Andrade Junqueira

Prof.^a. Dr.^a: Regina Ilka Vieira Vasconcelos

*À minha família e
amigos por fazerem parte da
minha história.*

AGRADECIMENTOS

Esse trabalho não encerra apenas o final de um curso. Talvez seja cometer um excesso empregar o termo “encerrar”, uma vez que a obra num todo faz parte de um processo maior, marcada por várias etapas não apenas como aluno a dar seus primeiros passos como pesquisador, mas na vida como um todo. Hoje, ao final dessa etapa percebo as mudanças que aos poucos foram sucedendo, de forma a compreender que o conhecimento vai sendo apreendido lentamente.

A elaboração desse texto não foi criada num momento mágico. Foi fruto de estudos, de pesquisas, de conversas e de muitas noites em claro. Não foram poucas as vezes que reescrevi este trabalho que coroa o curso. Essa é a versão final de muitas outras versões que guardo, pois, são meus manuscritos.

Entretanto, não sei se consegui alcançar o objetivo, mas ao longo da produção monográfica, me propus a seguir uma linha de pesquisa, fazer meus questionamentos, ou seja, como um bebê que começa a engatinhar tentei andar com minhas próprias pernas. Reconheço que neste texto, existe tanto esforço de minha orientadora quanto de mim, e seria muito egoísmo dizer que fiz todo o trabalho. E é aqui que entra o todo.

Em primeiro lugar, gostaria de dedicar este trabalho a minha mãe que, proveniente de um ambiente familiar pobre (materialmente) mas, muito rico espiritualmente e no compartilhar de suas histórias, sempre desejou que seus filhos almejassem os próprios sonhos, pois, mesmo sendo uma mulher de pouca instrução escolar, aprendeu o que muitos diplomados jamais aprenderão: que o conhecimento adquirido não pode ser roubado. Este trabalho é integralmente dedicado às suas lutas como mulher e, principalmente, como figura humana.

Gostaria de agradecer também à minha orientadora, professora doutora Dilma Andrade de Paula, pelo nobre auxílio de conhecimento e presteza enquanto agente educadora, sempre compreensiva com as minhas necessidades e as dificuldades que tive ao longo destes anos. Uma historiadora que enxergou muito além dos olhos alheios, acreditando sempre que, aqueles que a ela vão buscar outros caminhos não sairão sem algum tipo de ajuda. Até aqui ela tem sido para mim uma segunda mãe.

Não poderia deixar de agradecer aos meus amigos, os verdadeiros, que sempre estiveram ao meu lado ao longo do curso, *intra murus* e *extra murus*. Amigos que não apenas compartilharam comigo do vinho, mas também das lágrimas e das letras. Serviram,

assim como os servi, de escudo e espada, de corpo e alma. Fica então na memória todos os momentos vividos, e a saudade do tempo que se passou apertado o peito. Henrique, Luciana, Ângelo, Alexandre, Eliane e demais que aqui não preciso citar, o meu muito obrigado! Especialmente ao Henrique, Luciana, Eliane e Alexandre, que muito me apoiaram ao longo deste curso, ajudando-me sempre que necessário, independentemente em qual fosse a situação.

Não poderia deixar de agradecer também aos outros amigos que intitulo, “Panssários”, que ao longo de muitos anos estiveram ao meu lado sem jamais questionar a minha fidelidade a eles. Quero dizer a vocês que o tempo passa, e que muitas vezes a distância se interpõe entre as relações afetivas, mas como historiador tenho algo a dizer a vocês, que não cabe apenas ao historiador a incumbência de se tornar guardião da memória, pois, de fato, somos o tesouro da humanidade. É importante preservar a relação que existe entre nós e com quem seja, caso não queiramos esquecer ou que sejamos esquecidos.

Quero agradecer também a todos aqueles que ajudaram no meu trabalho monográfico, não apenas na tessitura do mesmo, mas em todo o processo que envolveu idéias, pesquisa e múltiplas correções. Tudo poderia ser mais difícil, mas é justamente a existência de todas essas pessoas, que fazem com que muitas coisas na vida sejam mais fáceis e prazerosas. Espero não ter dado muito trabalho a vocês. Obrigado!!!

Trem de Ferro

Café com pão

Café com pão

Café com pão

Virge Maria que foi

Isso maquinista?

Agora sim

Café com pão

Agora sim

Voa fumaça

Corre, cerca.

Ai seu foguista

Bota fogo

Na fornalha

Que eu preciso

Muita força

Muita força

Muita força.

Manuel Bandeira In: Estrela da vida inteira. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1993.

“Você pega o trem azul, o sol na cabeça

O sol pega o trem azul, você na cabeça

Um sol na cabeça”.

Lô Borges In: Trem azul.

RESUMO

O presente trabalho procura fazer análise abarcando os diversos registros memorialísticos acerca da presença dos trilhos da C. M. E. F. e N (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação), no município de Uberlândia - MG. Trata-se, em particular, do processo de destruição da antiga estação ferroviária e da construção da nova sede, na década de 1970. As fontes trabalhadas foram: periódicos e relatos memorialísticos, bem como estudo de especialistas envolvendo questões ferroviárias e a história local.

Palavras-chave: Brasil, ferrovia, Mogiana, História local, São Pedro de Uberabinha, Uberlândia.

SUMÁRIO

Introdução.....	10
-----------------	----

Capítulo I:

Seguindo um caminho: os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro até São Pedro de Uberabinha.....	14
---	----

I. 2 - Breve olhar sobre a história: A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro entre as décadas de 1930 e 1940	22
--	----

Capítulo II: 32

O processo de retirada dos trilhos do centro da cidade de Uberlândia.....	
---	--

Considerações Finais.....	50
---------------------------	----

Fontes.....	53
-------------	----

Bibliografia.....	54
-------------------	----

INTRODUÇÃO

A temática ferroviária é pertinente, pois, representou uma série de transformações no alvorecer do mundo moderno, acarretando por sua vez, mudanças significativas na política, economia e demais estruturas sociais. Muitos estudos nos permitem verificar sua importância histórica, onde muitos países desenvolveram-se com o advento da chegada do trem de ferro. Ligava-se a ele uma imagem do que havia de mais moderno e dinâmico. O trem era o arauto da modernidade,

Foi o trem que ajudou a criar nossa percepção do passar do tempo. A estrada de ferro implantou um tempo universal, abstrato, suprimindo as marcações locais. Trouxe a experiência do ritmo, da sequência, elementos que seriam constitutivos do depósito e da linguagem cinematográficos, como o **travelling**. O trem inaugura o processo de aceleração das cidades, a rápida sucessão de estilos arquitetônicos, que caracteriza a metrópole contemporânea.¹

As ferrovias vieram dar contribuição para a dinamização da modernidade, como também expandir o capital.

Na Inglaterra, em particular, o aumento da produção industrial e a sua concentração regional produziram uma pressão crescente sobre os meios de transportes, traduzindo-se numa melhoria das vias de comunicação, em particular das redes de canais. Com a introdução da máquina a vapor e com a disponibilidade do ferro a baixo preço, houve uma verdadeira revolução nos transportes, criando-se as ferrovias.²

Os trilhos encurtaram distâncias, unindo lugares nunca antes imaginados. Pequenas cidades tornaram-se significativos centros comerciais, onde a lógica do mundo moderno visava a expansão e superação de barreiras. Essa bela invenção denominada locomotiva, também causava espanto por sua grandiosidade. Carregava em seus trilhos e dormentes, notícias que corriam mundo afora e as esperanças de quem fica e de quem vai. Reordenador do espaço, o trem impôs um novo ritmo,

¹ PEIXOTO, Nelson Brissac. A Beleza compulsiva. Mais! Folha de São Paulo, 29/10/1995, p. 05. *Apud*: PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina 1955 – 1994**. 2000. 344 f. Tese (Doutoramento em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2000, p. 35.

² PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina 1955 – 1994**. 2000. 344 f. Tese (Doutoramento em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2000, p. 31.

[...] o horário do trem sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja. As diferenças de minutos passaram a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificado. 'Perder o trem' tornou-se expressão de incompetência e ridículo.³

Nesta pesquisa, abordamos a temática ferroviária em temporalidades diferentes. Sabemos que existe um universo temático que engloba diferentes questões, e jamais foi nossa intenção fazer uma análise historiográfica que esgotasse o assunto e seus temas correlatos. Também é sabido que uma incursão um pouco mais ampla, poderia fazer com que o estudo viesse a se tornar genérico. Entretanto, é preciso escolher a maneira com que se deseja trabalhar o estudo.

Deste modo, estruturamos essa pesquisa monográfica partindo de momentos históricos diferenciados. No capítulo I, escolhemos percorrer um caminho como se quiséssemos partir de uma origem, justificando a partir daí, elos sequenciais. Diversos foram os países que abrigaram em seu seio a cultura ferroviária. No Brasil, o mesmo aconteceu, principalmente nos estados de São Paulo e Minas Gerais.

Estruturado em duas partes, esse capítulo tratará das questões referentes à criação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Nagaveção, as disputas políticas por concessões ferroviárias, estudos econômicos que abordam a região do Triângulo Mineiro, apontando elementos que justificaram tal localidade, como passadouro inevitável de produtos agropecuários de Goiás para São Paulo, e de manufaturados de São Paulo para o sertão. Esse caminho resultou numa contenda que durou muitos anos, pois, tanto a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, como a Companhia Paulista, desejaram explorar essa rota que abarcava o Triângulo Mineiro e parte de Goiás. Já na segunda parte, confrontamos argumentos diversos, demonstrando que existe outra interpretação que não seja a da história local, pois esta justifica a chegada dos trilhos em São Pedro de Uberabinha, como sendo de autoria da força política local. Há também um preâmbulo sobre questões de como a ferrovia vai aos poucos se tornando um empecilho para o centro da cidade.

O capítulo II, é fruto de uma pesquisa anterior ao que é trabalhado na primeira parte deste estudo. Entre os anos 2004/2005, tive a oportunidade de me ingressar no programa de bolsas do CNPq/UFU, sob orientação da professora Dilma Andrade de Paula,

³ PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina 1955 – 1994**. 2000. 344 f. Tese (Doutoramento em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2000, p. 41.

no intuito de trabalhar com parte da história e memória ferroviária de Uberlândia. Até então desconhecia completamente que, no local onde hoje se encontra o Terminal Central, localizava até início da década de 1970, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. A surpresa foi muito grande, devido ao fato de que nasci e fui criado nessa cidade.

Foi então que, através do curso de história e da oportunidade do estudo em questão, comecei a perceber como determinadas forças políticas atuam no cenário urbano, e conseqüentemente nos modos de vida das pessoas.

O segundo capítulo, portanto, é fruto de um amadurecimento daquele momento. Aqui, trabalhamos com o processo de retirada dos trilhos do centro da cidade de Uberlândia, envolvendo a destruição da antiga e a mudança para um outro local, o Bairro Custódio Pereira. Este estudo teve como foco principal o periódico local de maior tiragem, o jornal **O Correio de Uberlândia**, gazeta que sempre esteve ligado às elites locais, que disputam entre si a hegemonia política, atuando diretamente através deste agente de comunicação, nos modos de viver e valores da sociedade. Deste forma, tentamos traçar uma linha historiográfica partindo do viés elite – dominação, mas jamais ignoramos a importância de outras análises e de outros sujeitos históricos. Como dito anteriormente, não foi nossa intenção abarcar o todo, mas nas páginas que se seguem tentamos esboçar brevemente um pouco dessa multiplicidade historiográfica.

CAPÍTULO I

Seguindo um caminho: os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro até São Pedro de Uberabinha.

Em Santo André, correndo paralelo ao rio Tamanduateí, o trem parece ser um obstáculo mais difícil de transpor que o rio. É essa a imagem mais forte que a cidade tem do trem: o trem divide, separa, dificulta a integração.

Silvia Helena F. PASSARELLI *O Diálogo entre o trem e a cidade: O caso de Santo André.*

A epígrafe acima comporta um dos muitos discursos acerca dos trens, ferrovias e estações ferroviárias, espalhados não apenas pelos estados brasileiros, como por todo o mundo. Elemento por excelência do século XIX, a imponência do trem ou máquina de ferro, permitiu que toda uma estrutura ferroviária ocupasse não apenas os campos e centros urbanos, mas talvez, principalmente, o imaginário humano. Essa idéia de que a figura do trem tenha seu espaço garantido no imaginário do homem é tão persistente que, para Francisco Foot Hardman, um dos grandes pesquisadores da ferrovia Madeira – Mamoré,

Chegamos ao território do trem-fantasma. Sua permanência é tão viva no imaginário popular que já virou atrativo obrigatório nos parques de diversões. O aspecto lúdico dessa representação está profundamente inscrito no inconsciente coletivo da sociedade industrial. O trenzinho – de madeira ou elétrico – é um dos brinquedos mais persistentes, um dos meios de transporte mais acessíveis ao mundo encantado da infância. E não tem sido poucas as imagens literárias, pictóricas ou fotocinematográficas que identificam a locomotiva como animal antidiluviano. Essa máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada, agora, para trás. É expulsa do terreno da história. Dinossauro resfolegante e inclassificável, a locomotiva está condenada a vagar incontinente pelos campos e redutos aflitos da solidão. Iluminada de forma surreal, suas aparições serão repentinas, no meio de noites escuras e imprevistas, inteiramente alheia à tabela de horários. Núcleos de habitantes mais isolados terão boas chances de surpreender o espetáculo de sua rápida passagem. Trilhos nos sertões. Comboios vazios. Cidades mortas, estações abandonadas. Cemitérios de trens. Máquinas nas selvas, trabalhadores desterrados de todo o planeta em novas babéis. Fantasmagorias, dispersão.⁴

O trem, como um dos principais elementos da modernidade, entra para o rol das invenções fantásticas e fantasiosas – anunciou aos homens o despertar de novos tempos. Segundo Peter Hall, planejador urbano e teórico norte-americano, em sua obra **Cidades do**

⁴ HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva.** São Paulo: Cia. Das Letras, 2005. p.52.

Amanhã⁵, aponta que a cidade de Londres no início do século XX, sofria de “excesso e adensamento populacionais”⁶. Ainda, nos dizeres de Hall, no ano de 1901,

[...] Charles Booth publicou outro documento, exaltando agora as virtudes da ‘melhoria nos meios de locomoção como um primeiro passo para a solução das dificuldades de habitação de Londres’. Era preciso, [...] ‘um esquema amplo e realmente completo de ferrovias subterrâneas e elevadas, bem como uma rede de linhas de bonde de superfície; [...]’⁷.

Londres não se constituiu como modelo isolado de lugares que foram cortados por trilhos e ferrovias; o Brasil, país tão extenso geograficamente, teve muitos de seus estados trespassados pelo trem, o que, sem dúvida, foi primordial para o processo de desenvolvimento de muitas cidades, mesmo que não o tenha sido homogeneamente.

Fatores como o cinturão de cana-de-açúcar, em lugares como Vilas de São Carlos (Campinas - SP), e posteriormente, o desenvolvimento do complexo cafeeiro no estado paulista, corroboraram muito para que houvesse uma “evolução” de um pensamento ferroviário nacional. Com o advento da República (1889), revelou-se uma preocupação com questões acerca da integração nacional, contribuindo assim, para a elaboração de planos viários, abarcando os setores férreos e fluviais. De acordo com Passarelli:

O Decreto nº 159, de 25 de janeiro de 1890, criou uma comissão para elaborar um plano Geral de Viação, que foi aprovado pelo Decreto Federal de nº 862, de 26 de outubro do mesmo ano. O plano aprovado manteve a concessão de garantia de juros e demais favores para o estabelecimento de um sistema de viação integrando os Estados da União à Capital Federal e previa a construção de 36 ferrovias, totalizando 15 mil quilômetros, dos quais 11 mil deveriam ser implantados em caráter de urgência, numa clara preocupação com a integração nacional.⁸

O Brasil, no final do século XIX, tinha um sistema de transportes precário e moroso, marcado pelas mulas, tropeiros e carros-de-boi. Com a implementação das ferrovias, teria-se um novo suporte para a ampliação de centros econômicos e a criação de

⁵ HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002, p. 58.

⁶ Idem., p. 58.

⁷ Idem., p. 58.

⁸ PASSARELLI, Silvia Helena F. **O Diálogo entre o trem e a cidade: O caso de Santo André**. 1994. 160 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, 1994, p. 33.

novas modalidades mercantis, pois, a rapidez oferecida pelo transporte ferroviário tornava sustentável o intercâmbio entre os mercados centrais e os emergentes regionais. Um dos desenvolvimentos mais notáveis, respaldado pelo sistema ferroviário, é o complexo cafeeiro no Estado de São Paulo. O historiador José Ênio Casalecchi, afirma que

A ferrovia tem, nessa ocupação, menção ímpar, porque, a partir de um certo momento da expansão, ficaria impossível sustentar os custos do transporte do café [...]. além disso, as ferrovias tornavam economicamente acessíveis e valorizavam as terras virgens do interior, preservavam a melhor qualidade do café e viabilizavam o escoamento da produção total [...].

Das 20 ferrovias existentes em São Paulo, em 1910, 16 eram de capitais privados com destaque para a Paulista e Mogiana, cujas receitas entre 1906 e 1910 representavam 14,5% do valor das exportações do café.⁹

Se fossemos quantificar as ferrovias criadas até então nos países, principalmente, no Estado de São Paulo, com certeza ficaríamos estupefatos. Entretanto, num país tão extenso quanto o nosso e tão criticado, no que tange a administração em sistemas de transportes, podemos perceber que o modal ferroviário, teve uma utilização meteórica, não apenas quanto a sua eficiência, mas também em relação ao transporte de cargas e, principalmente, o de passageiros.

Como objeto de estudo, nos interessa a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Fundada em 1872, pelo capital privado, tendo como seus primeiros dirigentes as figuras de Antonio Queiroz Telles¹⁰ (Conde de Parnaíba), João de Ataliba Nogueira (Barão de Ataliba Nogueira), ligado à linhagem mineira dos Nogueiras de Baependi e Aiuruoca, Joaquim Augusto Ribeiro do Vale, mineiro de Guaxupé (tinha a maior plantação de café nessa região limítrofe de São Paulo), entre outros como Francisco de Sales Oliveira e Bento Quirino dos Santos.

A ferrovia foi aberta ao tráfego no dia 3 de maio de 1875, sendo inaugurada a primeira seção com 34 quilômetros. Em seguida, a 27 de agosto foi inaugurada a segunda seção com um total de 41 quilômetros contando com a presença do imperador Pedro II.¹¹

⁹ CASALECCHI, José Ênio. **O Partido Republicano Paulista (1889 – 1926)**. São Paulo: Brasiliense. 1987, p. 23.

¹⁰ Antonio Queiroz Telles foi responsável pela administração da Associação Auxiliadora da Colonização e Emigração entre 1886 – 1887, além de criar em 1886, a Sociedade Promotora de Imigração e, em 1887, a Hospedaria dos Imigrantes.

¹¹ PEREIRA, Antônio. **ACIUB em revista. Edição Extra – 50 anos trabalhando com muito amor**. Uberlândia: Gráfica Sabe 1983, p.16.

A partir do Decreto nº 862, São Paulo obtinha autorização para que a Companhia Mogiana prolongasse seus trilhos até os Estados de Goiás e Mato Grosso.

É pertinente tentar visualizar os interesses da Companhia, pois, a escolha do traçado que percorreu a região do Triângulo Mineiro até Catalão – GO, pareceu muitas vezes injustificável. Entretanto, de acordo com o economista Antônio Carlos Brandão, toda essa região possuía “herança histórica de ‘ponto de passagem’”, tornando-se ligação importante com outros circuitos mercantis do país.¹²

O complexo cafeeiro criou uma estrutura capitalista, necessitando em dado período histórico – segunda metade do século XIX – de um contingente de mão-de-obra para as lidas de café. Um dos responsáveis pela fundação da C.M.E.F (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro), Antonio Queiroz Telles, esteve ligado às associações e sociedades que promoviam a imigração. O estado paulista, como outras regiões brasileiras, necessitava importar boa parte dos produtos que aqui eram consumidos. Quiçá, com o desenvolvimento dos mercados paulistas e uma rede de indústrias que até então era incipiente, pareceu mais interessante promover uma “troca” de produtos com outros estados, pois, os preços do exterior tornavam-se insustentáveis. Essa dinamização dos mercados paulistanos pôde se estabelecer através do sistema ferroviário, com um certo fluxo comercial com outras regiões do país.

É interessante ressaltar que ferrovias como a Mogiana se desenvolveram de tal forma a ponto de propiciar a exploração de mercados regionais, impulsionando também a expansão das fronteiras agrícolas, o que culminou no crescimento de algumas indústrias, justificando até certo momento, a subordinação da região triangulina aos mercados paulistas.

A opção pela região do Triângulo Mineiro, pareceu oferecer muitas premissas para que a ferrovia paulista prolongasse seus trilhos até determinadas localidades, o que conseqüentemente excluía outras. De acordo com Antônio Carlos Brandão, historicamente, as cidades que constituem a parte triangulina,

Desempenharam o papel de “pontos de passagem” o que com a entrada da mesma no circuito de trocas nacional, concorreu para fácil transformação de seus centros urbanos em “pontos de intersecção” da

¹² BRANDÃO, A. Carlos. **Triângulo: Capital comercial, geopolítica e agroindústria**. 1989. 183f. Dissertação (mestrado em economia) – CEDEPLAR, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989, p.40.

circulação das mercadorias como sal, querosene e ferramentas, no sentido inverso.¹³

Conseqüentemente, os mercados paulistas podiam cooptar os recursos do Estado de Goiás, pois, ao longo do século XIX, a carência de um sistema de transportes foi considerada como o maior “ponto de estrangulamento” da economia goiana. Sendo assim, o Estado de São Paulo resolvia seu problema com relação aos gêneros agropecuários como a carne bovina, e exportava sua produção de manufaturados para as regiões triangulinas e goianas. Sem contar os privilégios advindos dos recursos naturais disponíveis, que poderiam ser explorados pela empreitada paulista, pela ausência de resistências culturais (aldeias indígenas e quilombos exterminados na época da corrida do ouro e pedras preciosas) e também pela infra-estrutura complementar à estrada de ferro criada na virada do século XIX para o XX. Com certeza, esses elementos foram de essencial importância para que a C. M. E. F explorasse as concessões no estado mineiro.

A ferrovia incrementou as redes de comunicação internas do país, oferecendo um amplo desenvolvimento não apenas para os centros comerciais, mas para os lugares mais distantes daqueles. Segundo Mario Leite,

O Triângulo Mineiro, com a ponta de linha da Mogiana junto à divisa, pôde então dar incremento a sua agricultura e a sua pecuária, que culminou depois em Uberaba. É que lhe vinha de São Paulo o meio de fazer circular a produção, que substituiu o cargueiro e o carro de bois, muitas vezes multiplicada a eficiência do carro.¹⁴

No entanto, mesmo percebendo que o Triângulo Mineiro teve um impulso desenvolvimentista em função da ferrovia, é preciso atentar para a questão que, o “progresso” não foi uniforme para as cidades beneficiadas pela Mogiana, neste caso, Uberaba, Uberabinha (Uberlândia) e Araguari. Esse elemento não “uniforme” de desenvolvimento é, ao nosso entendimento, muito importante para compreender noções de história e memória produzidas a partir, e quem sabe, um pouco antes da inauguração da Estação de Uberabinha e demais localidades.

¹³ BRANDÃO, A. Carlos. **Triângulo: Capital comercial, geopolítica e agroindústria**. 1989. 183f. Dissertação (mestrado em economia) – CEDEPLAR, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989, p.68.

¹⁴ LEITE, Mario. **Paulistas e Mineiros Plantadores de Cidades**. CIDADE: Edart, 1961. p.271.

Seguindo um caminho: os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro até São Pedro de Uberabinha 20

Percebe-se então que, existe toda uma produção historiográfica que muitas vezes ignora fatores como a possibilidade de influências políticas sobre a ferrovia e o desenvolvimento da mesma no município, nomeando ícones políticos como sendo os únicos responsáveis pelo advento de obras modernas para a cidade. Nos dizeres do memorialista, Antônio Pereira da Silva:

Em 1899 havia sido inaugurada a estação da Mogiana em Uberaba. No ano seguinte, se fez contato com o governo goiano para a extensão de ramal até Catalão. Por essa época, o coronel Carneiro soube que a empresa pretendia avançar mais seus trilhos pelo interior do Triângulo Mineiro, passando, porém, por Santa Maria e pondo as pontas em Monte Alegre ou seguindo por Ponte Nova até Estrela do Sul. Inconformado e antevendo as grandes vantagens econômicas que uma estrada de ferro traria à cidade, passou a visitar com insistente frequência os escritórios de Campinas (grifo nosso), discutindo com o presidente Barão de Parnaíba (depois visconde e conde) o futuro traçado da Mogiana. Ele próprio já tinha um traçado, embora não fosse engenheiro. Entre outras alegações, o Coronel Carneiro mostrava ao presidente que uma ponte sobre o rio Paranaíba carrearia toda a produção do sudoeste goiano para a sua estrada de ferro.¹⁵

É certo que, o poderio político nas regiões do Triângulo Mineiro e Goiás definia fortemente o rumo do desenvolvimento desses mesmos lugares. Entretanto, é preciso observar a influência de forças externas a essas regiões, no mando e desmando de interesses que inicialmente beneficiaria apenas o estado paulista. Os próprios decretos citados anteriormente apontam a necessidade de criação e expansão de planos de viação, visando a integração de “Estado da União à Capital Federal”, num caráter de urgência. De acordo com Ralph Mennucci Giesbrecht, pesquisador e apaixonado por ferrovias, havia uma rixa muito grande entre as duas maiores empresas ferroviárias de São Paulo, ambas construídas a partir de capital privado, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Companhia Mogiana. A briga entre as empresas residia na questão da definição dos traçados ferroviários e as concessões oferecidas pelo Governo Federal. “Em Palmeiras, a Paulista e a Mogiana se encontravam. Essa proximidade gerou primeiramente uma briga de trinta anos, que acabou com um acordo de paz que durou quase sessenta¹⁶”. Tanto a

¹⁵ PEREIRA, Antônio. **ACIUB em revista. Edição Extra – 50 anos trabalhando com muito amor.** Uberlândia: Gráfica Sabe 1983, p. 6. Grifo nosso.

¹⁶ GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Caminho para Santa Veridiana. As ferrovias em Santa Cruz das Palmeiras.** Santa Cruz das Palmeiras, SP: A Cidade, 2003, p.6.

Paulista, quanto a Mogiana, queriam o traçado que cortaria o Triângulo Mineiro e chegaria até Goiás, partindo das localidades de Ribeirão Preto. Ainda, nos dizeres de Mennucci:

Em janeiro de 1880, os trilhos chegaram em Porto Ferreira. E ali a Paulista ficou esperando a autorização do Governo Provincial para prosseguir até Ribeirão Preto. Da mesma forma, a linha ficou em Rio Claro esperando a autorização para prosseguir para São Carlos e Jaú. A linha para Ribeirão Preto deveria cruzar o Triângulo Mineiro e seguir para Goiás; [...] assim como o desvio da Mogiana, cujo curso natural para o norte, a partir de Casa Branca, deveria seguir por Cajuru e Franca para atingir Minas Gerais, em vez de desviar abruptamente para Ribeirão Preto e Uberaba.¹⁷

Tais fatos nos mostram a gama de interesses por concessões ferroviárias e quais caminhos seus traçados percorreriam, demonstrando claramente os jogos de forças políticas. Nesse contexto das mudanças impactantes advindas das ferrovias, segundo F. Itami Campos,

José Leopoldo de Bulhões Jardim, chefe político goiano de reconhecido prestígio no âmbito federal, tendo sido Ministro da Fazenda por duas vezes e senador federal até 1918, é acusado de obstar o progresso de Goiás: “quanto pior, melhor” teria sido seu lema e isto com a finalidade de mantendo o atraso, continuar dominando o Estado.¹⁸

Ainda em acordo com o apontamento do autor, as maiores críticas dirigidas a José Leopoldo de Bulhões Jardim, “referem-se à questão da via-férrea”.¹⁹

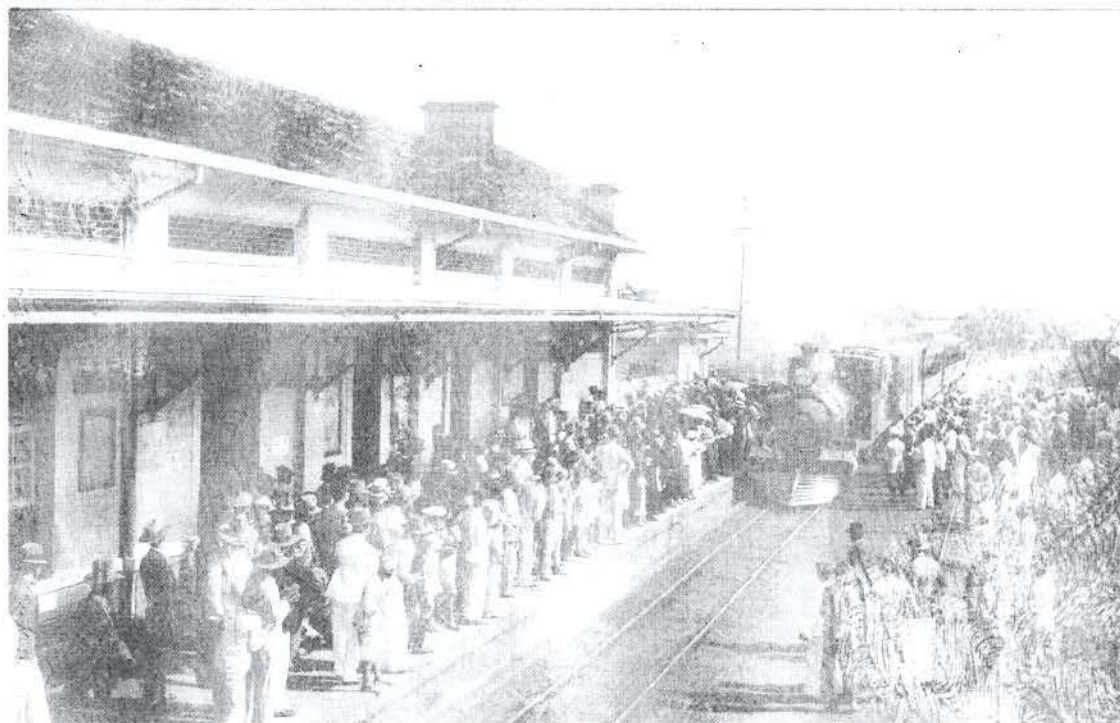
Poderíamos apontar inúmeros motivos e interesses políticos que margeiam e afetam diretamente o desenvolvimento de muitas localidades brasileiras. Mas, até aqui, foi de suma importância a tessitura e abordagens da chegada da ferrovia ao Triângulo Mineiro, e o que nos interessa em específico, São Pedro de Uberabinha (Uberlândia). O caminho escolhido até este ponto, de alguma forma contrapõe a produção de outros discursos produzidos por jornalistas, políticos, memorialistas e alguns historiadores.

¹⁷ Idem., p.16-17.

¹⁸ CAMPOS, F. Itami. **Coronelismo em Goiás**. Goiânia: Editora UFGO, 1987, p. 64.

¹⁹ Idem., p. 64.

1.2 – Breve olhar sobre a história: A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro entre as décadas de 1930 e 1940.



Inauguração da segunda estação da Mogiana – 1935. Acervo do Arquivo Público (APMU) / 2006.

A imagem acima pode ser interpretada como contraponto entre duas temporalidades históricas: o momento em que a imagem foi capturada, é o ano de 1935 (inauguração da segunda estação da Mogiana), marcado simbolicamente pela necessidade de uma nova e maior estação ferroviária, suprimindo assim as necessidades mercantis e de desenvolvimento da cidade. O outro momento, em menos de um decênio, será progressivamente percebido como empecilho ao desenvolvimento que outrora foi impulsionado pela ferrovia. Percebe-se pela imagem, um “território social” ocupado, não aleatoriamente, mas sim através de relações de poder. De acordo com Gilson Goulart, as esferas públicas e privadas são interdependentes, e dessa transitoriedade, as pessoas “que participam da esfera pública integram a esfera privada [...]”. São essas pessoas que no espaço público promovem a política e organizam o público de acordo com interesses privados”.²⁰ Esses interesses estarão presentes no processo histórico posterior à 1940, quanto ao questionamento sobre a presença da ferrovia em Uberlândia.

²⁰ GOULART, Gilson Carrijo. Fotografia e a invenção citadina: a configuração público e privado. In: MACHADO, Maria Clara T; PATRIOTA, R. (orgs.). **Histórias e Historiografia: perspectivas contemporâneas de investigação**. Uberlândia: Edufu, 2003, p. 299.

Desde a década de 1940, começou-se a questionar a presença da ferrovia na cidade. Naquela época, os trilhos que chegavam de Uberaba, cortavam a atual avenida João Naves de Ávila até chegar à antiga estação ferroviária, localizada bem no centro da cidade. Nesse momento, Uberlândia passa por um processo de crescimento populacional, conforme mostra os dados fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2002), a população urbana local passou de 22.123 habitantes em 1940 para 35.799 habitantes em 1950, exigindo assim um plano de estruturação. A Prefeitura Municipal de Uberlândia, na década de 1950 “contratou o Departamento Geográfico de Minas Gerais, para elaborar o novo plano de urbanização, já que o último havia sido elaborado²¹ há quase meio século”.²² O plano de urbanização foi entregue em 1954, apontando pontos de maior interesse, sendo um deles a questão do tráfego, o que conseqüentemente envolvia o trajeto dos trilhos. Desta maneira, o trajeto incomodava, pois, a preocupação baseava-se no crescimento de Uberlândia, onde as ruas e avenidas estariam sendo sufocadas em detrimento da movimentação constante de vagões de cargas e passageiros.

A crise ganhou maior proporção em fins de 1960 e começo de 1970, no qual a presença da via-férrea não estaria condizendo com as necessidades de desenvolvimento e de “progresso” auferido por Uberlândia, uma *urbe* que há alguns anos havia abraçado a mentalidade rodoviarista. A foto abaixo é um demonstrativo dessa racionalidade rodoviária, e por mais que não houvesse uma infra-estrutura que dinamizasse tal setor, é possível perceber que o transporte de cargas por rodovias não era tão incipiente quanto se podia imaginar, o que futuramente faria da cidade, um grande pólo moveleiro. Essa é a mentalidade da cultura do automóvel.

²¹ Em 1907/1908, o Prefeito Alexandre Marquez encomendou um Plano de Expansão para a cidade, que foi elaborado pelo engenheiro Mellor Ferreira Amado, que consistia na ampliação do perímetro urbano a partir do núcleo antigo da cidade (Fundinho) e a criação de uma nova área central, e um conjunto de largas e extensas avenidas arborizadas, formando um tabuleiro de em xadrez.

²² RODRIGUES, M. José e SOARES, Beatriz Ribeiro. Os planos urbanos de Uberlândia (1907/1980): Considerações iniciais. In: **II Simpósio Regional de Geografia. “Perspectivas para o cerrado no século XXI.** 2003, p. 1.



Greve na Ponte do Vau em Uberlândia – 1948. Acervo João Quituba – CDHIS – UFU/2006.

Esta cultura, que ainda se perpetua, no qual o individual sobrepõe o coletivo. É a própria política nacional da década de 1950, partindo do Governo Kubitschek, que vai trazer para o Brasil as grandes montadoras de automóveis, atrelado a elas o mercado de autopeças, pneus e, principalmente, a produção incessante de combustíveis fósseis, o petróleo. Temos, então, a elegia ao automóvel, contra a produção de discursos acerca da ineficiência econômica dos ramais ferroviários.

Em meio aos discursos produzidos pela imprensa de Uberlândia, principalmente, o jornal “O Correio” – diário comprometido com as elites locais – havia tanto é claro a crítica destrutiva em relação à antiga estação ferroviária, como, um certo enaltecimento a essa empresa, sendo a grande responsável pelo desenvolvimento de toda a região triangulina. O jogo discursivo é constante: de um lado a construção de uma imagem negativa da estação, de outro, um discurso apologético, conciliador. A matéria citada abaixo, foi produzida pelo famoso jornalista da época, Lycídio Paes. Na obra de Regma Maria dos Santos²³, livro escrito acerca das crônicas de Lycídio, é perceptível que o

²³ SANTOS, Regma Maria dos. Extraordinário cotidiano: Velocidade. In: **Memórias de um plumitivo: Impressões cotidianas e história nas crônicas de Lycídio Paes**. Uberlândia: Aspectus, 2005.

cronista estava muito ligado com a era dos automóveis, fazendo menções de valoração aos veículos automotivos, o que influenciou nas matérias que produziu para o jornal.

A mudança da estação da Mogiana para um local além de um quilometro onde se acha é decorrência do desenvolvimento da cidade, que todos esperavam com confiança, mas que ninguém supunha se operasse com tanta rapidez [...]. Pode-se dizer que a estação agora condenada não comporta mais o movimento ferroviário de Uberlândia, que tem aumentado consideravelmente, não obstante a enorme concorrência do tráfego de ônibus, que se ramifica por todas as direções; [...] Devemos mesmo assinalar que não é por insuficiência das instalações que a transferência se impôs; é pela colocação e dos demais componentes do núcleo predial que interceptam o prolongamento de três avenidas importantes: Afonso Pena, João Pinheiro e Cipriano Del Fávoro. E ainda leva-se em conta que as outras avenidas que se projetam além dos trilhos (Floriano Peixoto e Cesário Alvim) sofrem grande perturbação dos trens e, ainda mais, com as manobras que fazem para deixar carros ou para engatar os que forem carregados com mercadorias de exportação local, paralisa a movimentação das vias públicas, havendo horas em que dezenas de carros se imobilizam com a obstrução, causando prejuízos, desperdício de tempo e produzindo nos prejudicados compreensível irritação.²⁴

Um dos elementos do discurso delineador neste trabalho, pauta-se na idéia de que a ferrovia, ao menos para a cidade de Uberlândia, não justificou tão amplamente o sonho progressista que muitos jornalistas, políticos e memorialistas denotaram. Mario Leite, ex-supervisor de todas as estações da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, nos aponta que:

O Triângulo Mineiro havia se desenvolvido enormemente com a penetração da linha da Mogiana, não obstante a circunstância da Companhia ter de receber do Governo, com seu término em Araguari. É que a carga de e para o Triângulo, que passava pela linha mineira, se não produzia, no trecho de concessão, os resultados esperados, contribuía, contudo, para o vulto do tráfego da linha tronco, de Campinas ao Rio Grande, de apreciáveis resultados financeiros.²⁵

²⁴ “Mogiana”. **O Correio**, Uberlândia – MG, 19 de fevereiro de 1970, p.5.

²⁵ LEITE, Mario. **Paulistas e Mineiros Plantadores de Cidades. CIDADE**: Edart: 1961, p. 273.

Outros autores como, Eduardo Nunes Guimarães²⁶ e Carlos Antônio Brandão²⁷, parecem comungar com a idéia de que, a presença da ferrovia na região do Triângulo Mineiro, foi muito mais significativa para as cidades de Uberaba e Araguari, do que para Uberlândia. Segundo Brandão, como “‘pontas de linha’ no Triângulo, Uberaba e Araguari consubstanciaram uma estrutura urbana e uma estratégia comercial completamente dirigida pela lógica do transporte ferroviário”.²⁸

Os argumentos dos autores citados refletem sobre a gênese do desenvolvimento econômico da região triangulina. Todavia, são estudos que não se comprometem a pensar de forma historiográfica os temas abordados. Dessa forma, não há por parte dos pesquisadores o interesse em eleger os respectivos estudos como fontes inabaláveis de uma verdade qualquer. Entretanto, considerando a gama de discursos produzidos por memorialistas e imprensa local, percebe-se uma visão diferenciada dos significados que a ferrovia representou ou representa para a cidade. Ou seja, os economistas citados anteriormente não pretendem julgar a veracidade de determinados elementos, mas apresentam provas para uma outra interpretação, qual seja, a de que no caso de São Pedro de Uberabinha, a ferrovia não ter sido tão impactante sobre a mesma. Essa seria uma possível leitura. Vejamos outros argumentos diferenciados desta visão.

Quando se analisa a documentação sobre a cidade, principalmente aquela produzida por memorialistas, jornalistas e políticos, percebe-se em seus escritos uma ânsia progressista. No entanto, o que não fica claro nesses discursos é justamente a seguinte questão: para quem o progresso trouxe benesses? O discurso “modernizador” sempre foi pomposo, carregado de argumentos idealistas e muitas vezes futuristas, porém, parecem mais reveladores em sua produção imaginária. Talvez, fosse o desejo de que a realidade seguisse o mesmo caminho que a verve sonhadora. Nesse caso, uma Mogiana que anunciava ao sertão o crescimento ininterrupto e progresso incessante. Para o memorialista Antônio Pereira:

²⁶ GUIMARÃES, Eduardo Nunes. A Transformação econômica do Sertão da Farinha Podre: O Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho. In: **História & Perspectivas**. Uberlândia, nº 4. JAN/JUN, 1991.

²⁷ BRANDÃO, Carlos A. **Triângulo: Capital comercial, geopolítica e agroindústria**. 1989. 183f. Dissertação (mestrado em economia) – CEDEPLAR, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.

²⁸ Idem., p.102.

Três anos após uma lei estadual genérica (nº 23, de 24 de maio de 1892) ter elevado a vila, sede de comarca São Pedro de Uberabinha a cidade, trilhos ferroviários dividiam os cerrados inabitados da parte alta de seus arredores. E, partir daí a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação se tornou fator imprescindível no progresso da cidade.²⁹

Em outro capítulo da obra, no qual foi extraído o excerto citado anteriormente, escrito pelo autor, a ferrovia é colocada como sendo a “manifestação do aventureiro espírito bandeirante”³⁰. Noutro trecho do referido texto, havia dito que o estado paulista tinha interesses em explorar a região do Triângulo, mas em momento algum é colocada a idéia por parte dos paulistas, que o grande responsável pela escolha do traçado tenha sido um político local. De acordo com Pereira, foi o político Cel. Carneiro, o grande mentor da obra (ver excerto citado na página 20 deste capítulo).

Embasado no excerto citado (p. 20), é importante rememorar a natureza dos decretos 159 e 862 (citados neste capítulo), que criaram e aprovaram discussões para a elaboração de planos viários a nível nacional. Os mesmos decretos autorizavam o Estado de São Paulo para realizar o prolongamento da Companhia Mogiana para Goiás e Mato Grosso³¹. Segundo, Giesbrecht:

As estradas de ferro paulistas foram construídas visando o transporte do café para o porto de Santos. Porém, também havia uma pressão muito grande do Império para que as ferrovias tivessem sempre como objetivo final a Província do Mato Grosso, no intuito de defender as fronteiras nacionais, pois, essa Província havia sido invadida e ocupada pelo Paraguai até com certa facilidade.³²

Alguns argumentos parecem refletir acerca de determinadas questões. Voltemos ao trabalho de Brandão. De acordo com ele, historicamente, o Triângulo Mineiro já representava o “passadouro inevitável de mineradores que demandavam as terras goianas e

²⁹ PEREIRA, Antônio. **ACIUB em revista. Edição Extra – 50 anos trabalhando com muito amor**. Uberlândia: Gráfica Sabe 1983, p. 15.

³⁰ Idem., p. 9.

³¹ PASSARELLI, Silvia Helena F. **O Diálogo entre o trem e a cidade: O caso de Santo André**. 1994. 160 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, 1994, p.33.

³² GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Caminho para Santa Veridiana. As ferrovias em Santa Cruz das Palmeiras**. Santa Cruz das Palmeiras: A Cidade, 2003, p. 13.

mato-grossenses”³³, constituindo além de um entreposto comercial, um verdadeiro caminho que conduziria ao Planalto Central. Portanto, a escolha do traçado ferroviário parece ter se justificado pelos benefícios que a região mineira apresentava, e não pela vontade de um político local.

Mario Leite, também faz a leitura de que, os fatores históricos foram essenciais para o prolongamento do traçado e sendo compreendido como uma segunda empreitada bandeirante. O caminho seguido pela ferrovia seria o mesmo seguido pelos Anhangueras e por Lourenço Castanho Taques. O autor ainda pontua que havia um projeto de exploração do Triângulo Mineiro.³⁴

Compreendemos que todos esses fragmentos documentais – inseridos, é claro, em sua totalidade – são essenciais para contrapor, de certa forma, uma espécie de monopólio memorial e documental, justamente por quebrar a idéia de que a cidade é fruto de um crescimento graças ao poderio de determinadas figuras da oligarquia local. Ao contrapor os muitos discursos, podemos perceber outros fatos que, até então não nos eram apresentados, e, assim, jogar luz sobre a seguinte noção que, São Pedro de Uberabinha, atual Uberlândia, é vista e vislumbrada como a cidade “homogênea e progressista”, composta por pessoas “pacatas”.

Em face destes elementos, é preciso repensar os significados do que foi o transporte ferroviário brasileiro, principalmente para a cidade. Portanto, pensar a ferrovia é pensar a questão de espaços urbanos e o próprio conceito de “espaço urbano”, pois, levando-se em consideração o conceito partindo do referencial “ferrovia”, teremos uma determinada compreensão, muitas vezes entendida como “espaço organizado”, ordenado pelo progresso, que tem como um de seus símbolos a figura do trem. Por mais que a ferrovia seja fruto do mundo moderno, devemos perceber que a sua chegada no “burgo morno” marca um duplo impacto: primeiro por ordenar os espaços de acordo com a sua dinâmica, e segundo, pelas transformações ocorridas em sentido inverso, partindo da própria cidade, que aos poucos vai tornando-se “corpo estranho” em seu centro urbano – o processo de retirada da estação na década de 1970.

O impacto do estabelecimento ferroviário na cidade pode ser percebido através da leitura da ata da 3ª sessão ordinária da Câmara Municipal de Uberabinha, de 14/09/1898,

³³ BRANDÃO, Carlos A. **Triângulo: Capital comercial, geopolítica e agroindústria**. 1989. 183f. Dissertação (mestrado em economia) – CEDEPLAR, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989, p. 18.

³⁴ LEITE, Mario. **Paulistas e Mineiros Plantadores de Cidades**. CIDADE: Edart: 1961, p.271.

na qual é reforçada a idéia de que a ferrovia traz consigo as transformações urbanas, e estas a necessidade inicial para organização das cargas transportadas, ou seja, um local específico para o armazenamento de mercadorias. A partir disso, serão criadas as casas de comércio em proximidade à estação, compreendida como local-chave para a circulação e acúmulo de mercadorias.

O estudo de Castro³⁵ nos mostra que Uberabinha passou por várias transformações urbanas, sendo que a população pobre foi a mais prejudicada, tendo suas vidas marcadas profundamente. Essas mudanças alteraram suas relações de sociabilidade e sobrevivência em seu cotidiano. Todo esse processo tinha sua gênese através dos grupos detentores do poder local, pois o interesse em projetar uma realidade social, baseada num determinado potencial de desenvolvimento. Uma vez que a ferrovia era vista como arauto da modernidade, estando de acordo com uma mentalidade elitista, devemos apontar um outro aspecto: o seu caráter negativo. Enquanto o discurso ferroviário era conduzido pelo ideal de integração, distanciamento de fronteiras agrícolas, expansão de grandes mercados e a inserção dos pequenos regionais, para a população pobre e carente de recursos, a ferrovia excluía modos de vida antigos, para sustentar os projetos da elite, que almejava construir uma cidade aos moldes das *urbes* européias.

Podemos vislumbrar, em boa parte da documentação analisada, qual era o modelo de ferrovia que emergia dos documentos, mostrando muitas vezes uma ferrovia inexistente, pois, até mesmo as relações com a cidade parecem ter sido uma criação imaginária partindo do poder local, no intuito de forjar o tão almejado “progresso”. A estrada de ferro, nesse aspecto, parece ter beneficiado muitos mais as pessoas da elite, onde as recepções ocorridas na estação, parecem ser sempre em nome de seus pares.

Do jornal, Gazeta de Uberabinha:

As 11 horas e 40 minutos da manhã a exemplar banda de música do sr. Lindolpho França, acompanhada de grande número de pessoas da nossa melhor sociedade (nosso), dirigiu-se á estação da via-férrea Mogiana para aguardar a chegada de seu excelente collega.³⁶

³⁵ CASTRO, Ana Paula Cantelli. **Organização e Disputas pelo espaço urbano. Uberabinha/MG (1890 – 1930)**. 2003. 115 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003, p.27.

³⁶ “Data inesquecível”. **Gazeta de Uberabinha**, São Pedro de Uberabinha – MG, 09 de Janeiro de 1907, p. 1.

A matéria citada nos revela quem são os eleitos para desfrutarem desse elemento moderno: “as pessoas da nossa melhor sociedade”³⁷. Quem integra então a parcela da pior sociedade? Um outro jornal, *A Notícia*, nos mostra quem são essas pessoas, que “desmerecidamente” freqüentavam” a estação:

Pessoas que costumam por desfaltho frequentar estação Mogyana nos dias de domingo, pede-nos chamemos atenção de quem competer contra o abuso praticado por decahidas que se servem da plataforma daquele edificio para palestrarem com senhores pouco respeitosos que bem não sabem compreender o que seja o decoro e bons costumes tão peculiares a família brasileira.

Acreditas que a presença de soldados do destacamento local a passagem dos trens de passageiros não é simplesmente para cohibir delictos pos compete-lhes igualmente velar pela moral, quer na estação, quer onde estejam.³⁸

De acordo com Pereira, a “estação da Mogiana era um lugar freqüentado pelos mais diferentes sujeitos sociais, dentre eles as mulheres caracterizadas como prostitutas”³⁹ e que, com certeza, não entravam no rol “das pessoas de nossa melhor sociedade”.

Levando-se em consideração a produção memorialista e as matérias produzidas pelos jornais locais em períodos distintos – seja na virada do século XIX ao XX, ou da década de 1970 – nos é apresentado uma ferrovia do progresso, mesmo quando a realidade não fosse condizente aos discursos.

O período escolhido para ser analisado acaba por tornar-se simbólico, devido ao fato de que, até a década de 1930, a Companhia Mogiana não representava muito para a cidade – não que deixasse de representar valores para determinados grupos, como a classe ferroviária local – como aponta os trabalhos de Nunes e Brandão. É perceptível hoje, que Uberlândia foi estruturada em função dos interesses rodoviários. Diferentemente da ferrovia, as rodovias quebram a polarização do transporte, tal qual aconteceu em Uberaba e Araguari. Mario Leite observou que a ferrovia no Triângulo Mineiro nunca representou grandes lucros para a empresa.

³⁷ Idem., p. 1.

³⁸ “Abuso”. *Jornal A Notícia*, São Pedro de Uberabinha – MG, 15 de setembro de 1918, p.01.

³⁹ PEREIRA, Tadeu dos Santos. *À luz do moleque Bastião – Grande Otelo. “Arranhando” Uberabinha – 1915/1930*. 2005. Monografia (Bacharelado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005, p.53.

A idéia de que as pessoas cresceram ao redor da estação, ou tiveram suas vidas transformadas através dela, não pode ser banalizada, pois existem laços de pertencimento. Como não tivemos acesso a essas pessoas e, por não ser o objetivo deste estudo, tentamos mostrar uma ferrovia diferenciada dos discursos oficiais locais, em que ainda é reproduzido por certa parcela daqueles que estudam o tema. Não houve a pretensão de contemplar o todo, mas sim demonstrar que a partir de um mesmo tema, pode-se encontrar interpretações totalmente distintas, senão, opostas. Observando a figura do trem, muitas vezes aceito como símbolo do moderno, por sua rapidez, imponência e encantamento, apresentemos para finalizar este capítulo, a imagem de um outro trem “moderno”, mostrado pela pesquisa de Passarelli, como o sistema de transporte ferroviário intermunicipal em Santo André, extremamente precário, ficando apenas, “a imagem do abandono, da sujeira das estações deixadas pelos ambulantes [...]”. A imagem de um sistema de baixa qualidade”⁴⁰.

⁴⁰ PASSARELLI, Silvia Helena F. **O Diálogo entre o trem e a cidade: O caso de Santo André**. 1994. 160 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, p. 13.

CAPÍTULO II

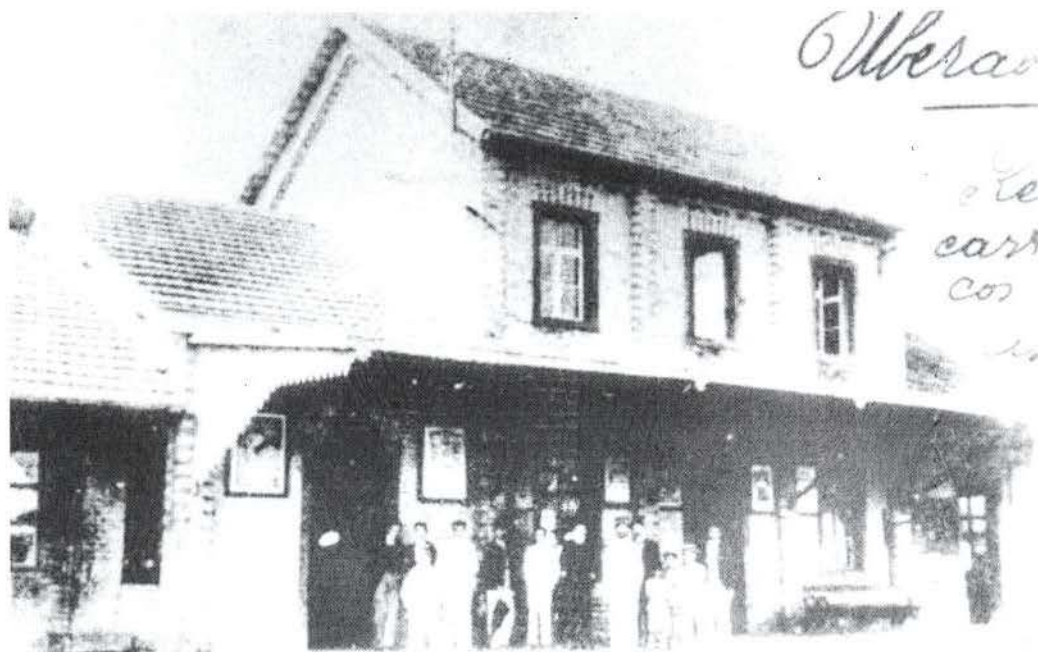
O PROCESSO DE RETIRADA DOS TRILHOS DO CENTRO DA CIDADE DE UBERLÂNDIA

[...] As paisagens dos caminhos de ferro torna-se, assim, *remota*, cujo duplo sentido da conta das rupturas operadas simultaneamente nas relações com o tempo e com o espaço, podendo-se aí configurar tanto como localidade perdida quanto época irresgatável. A ordem cronológica quebra-se: o tempo da locomotiva – aquela que já fora celebrada como deusa do progresso – permaneceu parado. As coordenadas geográficas esboroam-se: o trem extraviou-se em algum ramal solitário, em alguma estação sem nome. Por isso, velhos ferroviários guardam seu idêntico ar de mistério. Seus relatos possuem um toque épico indisfarçável. Sua memória não tem começo nem fim.

Francisco Foot Hardman *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva.*

Em 06 de Julho de 1967, uma comissão formada por membros da elite política uberlandense, partia com destino a São Paulo, no intuito de dialogar com o governador Abreu Sodré, “sobre o problema de incremento mais rápido às obras de mudanças da estação da Mogiana e sua imediata transferência.”⁴¹ A comissão era liderada por Renato de Freitas, na época prefeito de Uberlândia.

⁴¹ “Comissão em São Paulo para falar com Abreu Sodré. *O Correio*. Uberlândia – MG, 06 de julho de 1967, p.1.



Antiga Estação de Uberaba, inaugurada em 23/04/1889. Imagem capturada de: http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/uberaba.html

A sede da empresa Mogiana encontrava-se próximo à capital paulista, na cidade de Campinas - SP, motivo pelo qual a comissão, formada por Renato de Freitas, ir até à mesma, para que pudessem discutir junto ao governador sobre a mudança da estação em Uberlândia. Mas o jornal local, **O Correio**, deixa muito a desejar em relação às discussões realizadas entre a comissão e o governador. O periódico nos remete à idéia de que a cidade tem pressa em resolver as questões referentes aos trilhos em seu centro urbano. Abreu Sodré, alguns dias após a visita que recebera, teve uma audiência marcada pelo deputado Rondon Pacheco, na época ministro extraordinário da Casa Civil do “General-presidente” Costa e Silva, pois, queria tratar com Sodré, sobre o “apressamento da mudança da Mogiana em Uberlândia”.⁴²

Não eram apenas os políticos locais que pareciam estar inquietos em relação à problemática dos trilhos. A própria imprensa local – o jornal **O Correio** – demonstra em publicações, grande interesse com as questões locais. Talvez as notícias que circulavam por meio do periódico, tivessem somente a pretensão de informar os acontecimentos que ali ocorriam e outras variedades jornalísticas aos seus leitores. Entretanto, segundo Cassiana Carrijo Camargo, o jornal **Correio de Uberlândia**, é um veículo informador e formador (**O Correio** sempre esteve ligado aos interesses da elite local) de opiniões no

⁴² “Rondon vai falar com Sodré sobre a Mogiana”. **O Correio**. Uberlândia – MG, 14-15 de julho de 1967, p.1.

conjunto de transformações sociais. É visto como um agente detentor de um discurso autorizado, amparado pelo suporte político e social, para influenciar na constituição de memórias e também, como agente de práticas sociais.

O “Correio de Uberlândia” foi fundado em 1938,

Pelo fazendeiro José Osório Junqueira, de Ribeirão Preto, onde também era proprietário de outros sete jornais. Osório vendeu o jornal na década de 40 para um grupo de fazendeiros e empresários urbanos ligados à UDN, entre eles, João Naves de Ávila, Nicomedes Alves dos Santos e Alexandrino Garcia. Até a venda do jornal para o grupo da UDN, ele era dirigido pelo filho de José Osório, Luís Nelson Junqueira, tendo como redator chefe Abelardo Teixeira.⁴³

A vinculação de políticos locais e empresários ao jornal, nos mostra que, a imprensa também é um campo de disputas, sendo portanto, um agente sem neutralidade, capaz de difundir não apenas discursos, mas caracterizar-se enquanto elemento de prática e representatividade. Quem eram os seus representantes? “O Correio”, desde a sua fundação tivera vários donos, e as figuras “ilustres” que por ele passaram, nos mostram que não só estavam envolvidos com a política local, como também com as transformações da cidade. Fábio Piva, aponta que,

Em 1952, havia assumido a direção do jornal o vereador e depois deputado estadual pela UDN, Valdir Melgaço Barbosa. O fato de ter sido um veículo da UDN favoreceu a ascensão desse partido na cidade e juntamente com ele vários políticos, bastante atuantes no passado, como o ex-deputado estadual, federal, chefe da casa civil no governo Costa e Silva e governador, Rondon Pacheco [...].⁴⁴

Podemos perceber que, naquele momento, “O Correio”, era um forte instrumento de poder, ligado às elites políticas e empresariais, sendo na atualidade, propriedade do grupo Algar⁴⁵. Na década de 1960 e 1970, era praticamente o único jornal da cidade, “monopolizando os melhores anunciantes, além de um montante de 4.000 assinaturas, uma

⁴³ PACHECO, Fábio Piva. **Mídia e Poder: Representações simbólicas do Autoritarismo na política. Uberlândia – 1960/1990**. 2001. 160f. Dissertação (Mestrado em História). – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2001, p. 65.

⁴⁴ Ibid., p. 65

⁴⁵ Atualmente, o grupo Algar é constituído por 12 empresas atuantes nas seguintes divisões: telecomunicações, setor agroalimentar, serviços e entretenimento. Hoje se faz presente nos estados de Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Mato Grosso do Sul, Ceará, Pernambuco, Distrito Federal, Paraná e Rio de Janeiro. É um grupo que detém poder e meios para se manter atuante no mercado, atuando nos estados de maior movimentação financeira do país. Para mais informações ver: GUIMARÃES, Tatiane Barleto Canizela. *Empreendedorismo como estratégia corporativa: um estudo do caso Grupo Algar*. 2005. 197f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Sociais e Aplicadas, Curitiba, Curitiba, p. 74-75

quantidade bastante alta naquele momento”⁴⁶, que segundo Piva, “nunca havia adquirido, e nem ainda possui, a fama de grande leitora de jornais”⁴⁷. Para as suas veiculações, aquilo que estava em jogo ia muito além da formação de uma “opinião pública”, é uma disputa por hegemonia política, por valores e modos de viver.

As discussões trazidas por meio do jornal referentes à mudança da estação, são muito vivas e calorosas. **O Correio**, como agente social, vinculado às elites conservadoras, irá divulgar os ideais dos grupos que os constituem, ou aquilo que eles almejam. Nesse sentido, existe uma boa discussão acerca da tipologia de cidade que Uberlândia representa. Orlanda Rodrigues Fernandes, em seu trabalho de mestrado, apóia-se na idéia que, através da produção de memória,

[...] feita pelo jornal torna-se um instrumento na tentativa de hegemonizar determinadas formas de sociedade e desenvolvimento para a cidade, uma vez que constrói as mudanças urbanas como necessárias e inevitáveis devido ao grau de crescimento alcançado por Uberlândia dentro de uma suposta escala evolutiva de desenvolvimento das cidades.⁴⁸

No dia 18 de Julho de 1969, o jornal informava a seus leitores que Uberlândia receberia pessoas importantes para acertar preparativos, que dariam andamento à retirada dos trilhos do centro da cidade. De acordo com a notícia:

A cidade receberá importantes visitas no dia de amanhã, ao ensejo da assinatura do convênio que permitirá a retirada dos trilhos da Mogiana do centro da cidade. O ministro Rondon Pacheco chegará amanhã às 9h30 no Aeroporto Eduardo Gomes; à noite deverá chegar à cidade o titular dos transportes, cel. Mário Andreazza, juntamente com o gen. Assunção Cardoso, presidente da Cia. Mogiana e, possivelmente, o gov. Abreu Sodré [...].⁴⁹

Em 22 de Julho do mesmo ano (1969), “O Correio” começa a mostrar-se como um veículo detentor de poder para legitimar transformações na sociedade dos uberlandenses.

O Sr. Renato de Freitas, prefeito de Uberlândia, disse-nos ontem, sobre a mudança da Mogiana para o Bairro Custódio Pereira, que “A primeira etapa está cumprida. Recebemos a doação dos terrenos. A Segunda será a mudança da estação. Acredito que esta segunda etapa possa ser concretizada até março de 1970. Aí dar-se-á a abertura pura e simples das avenidas ora estranguladas pelos trilhos da ferrovia”(...).⁵⁰

⁴⁶ Ibid., p.68.

⁴⁷ Idem

⁴⁸ FERNANDES, Orlanda Rodrigues. **Uberlândia Impressa: a década de 1960 nas páginas de jornal**. 2008. 162 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, Uberlândia, 2008, p. 39.

⁴⁹ “Comissão chegará amanhã: Mogiana”. **O Correio**, Uberlândia – MG, 18 de julho de 1969, p. 1.

⁵⁰ “Renato: Mogiana mudará em março”. **O Correio**, Uberlândia – MG, 22 de julho de 1969, p.1.

A segunda etapa, referente à mudança da estação, mostra-nos indícios do processo de retirada dos trilhos. A forma como a gazeta refere-se aos problemas causados pelos trilhos e pela estação – “avenidas estranguladas” – deixa claro que essa é a forma de entendimento que o jornal pretende levar aos seus leitores. Tem-se aqui a constituição de um modelo ideal, daquilo que se pretendia ser a cidade, a construção da cidade “ordeira e progressista”.

“O Correio”, desde a sua fundação em 1938, foi aos poucos se afirmando política e ideologicamente, visando direcionar o desenvolvimento urbano, culminando a partir de 1960, em uma política desenvolvimentista. Em reportagem veiculada no dia 24 de Julho de 1969, é possível perceber quão envolvido está o jornal com relação aos assuntos da cidade, deixando claro suas propostas de modificação urbanística.

O plano urbanístico uberlandense teria muito a ganhar se a Prefeitura Municipal, com a doação que recebeu, dos imóveis centrais da Companhia Mogiana, abrisse ampla avenida aproveitando a atual Monsenhor Eduardo, iniciando-a na esquina de Afonso Pena e prolongando-a até a av.do Contorno, que liga as BRs – 365 e 050. A medida, obviamente, envolveria algumas desapropriações de pequena monta, mais para o final da av. Monsenhor Eduardo, entretanto, proporcionaria uma ampla via pública, uma avenida até de três pistas que desafogaria enormemente o trânsito, constituindo mais uma entrada para a cidade, comunicando-se diretamente com o centro. Seria até mesmo uma avenida aristocrática!..⁵¹

O jornal, em várias passagens mostra que toma parte nas discussões e decisões da cidade. A matéria anterior tem um tom sugestivo e consciente acerca das notícias e idéias que traz, e avalia de antemão, a natureza de ações que seriam necessárias, caso a prefeitura acatasse as propostas feitas pela imprensa. “O Correio” mostra-se interessado em questões referentes ao desenvolvimento urbano, sugerindo ainda, a construção de uma “avenida aristocrática”. De acordo com o **Dicionário de Política**, organizado por Bobbio *et al*, a palavra aristocracia significa “Governo dos melhores”⁵². Desconfiamos se a política aplicada em Uberlândia até então era feita pelos “melhores”, sendo mais importante observar a importância dada para a construção de uma avenida que iria expandir-se rumo às BRs – 365 e 050. O termo “aristocracia”, não está relacionado às BRs. A avenida só ganharia tal simbologia, devido à importância dessas rodovias para Uberlândia e região. Somente a partir da década de 1950 é que as estradas federais passam a ser

⁵¹ “Hoje”. **O Correio**, Uberlândia – MG, 24 de julho de 1969, p.3.

⁵² ZUCCHINI, G. Aristocracia. In: BOBBIO, N., et al. **Dicionário de Política**. Brasília: Edunb Linha Gráfica Editora, 1991. p. 87.

supervalorizadas a nível nacional, e o ferroviarismo entra em processo de abandono e erradicação de ramais.

Com o processo de industrialização mais acelerado, após 1945, consolidou-se a passagem de uma economia voltada para a produção e exportação de produtos primários, para outra destinada para o mercado interno, tendo na indústria seu carro-chefe. A partir de 1950, incrementava-se a entrada de maciços investimentos estrangeiros, principalmente de capital norte-americano. Entre 1955 e 1959, entraram no país quase 400 milhões de dólares, dos quais 48,6% originavam-se dos EUA. Do total dos investimentos, 53,9% foram aplicados no setor de máquinas-automóveis, contribuindo para consolidação da indústria automobilística como líder absoluta do processo de industrialização. Embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado anteriormente aos anos 50, é nesse período o processo mais intenso de elaboração de uma política anti-ferroviária, culminando no desmonte de boa parte das linhas desse setor⁵³.

Aos poucos se torna perceptível que a elite política e empresarial estava interessada nas questões referentes às mudanças urbanísticas da cidade, articuladas a uma noção específica de progresso. Tais fatos, não tiveram sua gênese em conjunto às discussões que abarcam a mudança da estação. Esse “espírito progressista” e o afã pelo “desenvolvimento” estão fortemente vinculados ao imaginário de uberlandenses e na história de criação de Uberlândia. Etimologicamente, o nome Uberlândia, deriva-se do termo latino, Uber = fértil, e germânico, Lândia ou land = terra superior.⁵⁴

Se levarmos em consideração a análise por Sandra Mara Dantas, no período entre 1900 à 1950, podemos dizer que, Uberlândia está inserida num imaginário de progresso e desenvolvimento. De acordo com a autora, “sendo o imaginário uma estratégia para o exercício de poder, é de fundamental importância produzir imagens e discursos para torná-lo inteligível, assegurando-lhe legitimidade”⁵⁵.

Em um primeiro momento, “a cidade”, representada por grupos hegemônicos, não está interessada no término da utilização dos serviços prestados pela Companhia Mogiana. A transferência da estação para um local periférico permite-nos pensar que as ações

⁵³ PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina 1955 – 1994**. 2000. 344 f. Tese (Doutoramento em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2000, p. 85.

⁵⁴ DANTAS, Sandra Mara. **Veredas do Progresso em tons altissonantes: Uberlândia (1900 – 1950)**. 2001. 168 f. Dissertação (Mestrado em História). – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2001.

⁵⁵ Ibid., p. 07.

políticas estão voltadas para outros interesses, desviando assim, preocupações relacionadas ao setor ferroviário de Uberlândia. Assim, de acordo com Dantas:

O papel de determinados signos do progresso é serem válidos somente até o cumprimento dos objetivos. Quando alcançados, novos signos são criados, e, de semelhante modo, utilizados à exaustão. Signos de valor estético e funcional, considerados belos e úteis podem vir a tornar-se uma nódoa a ser extirpada e esquecida ou vice-versa.⁵⁶

Com a construção de novos valores veiculados pelo jornal “O Correio”, haverá, portanto, modificações e estruturações para a transferência da estação, pois, tal acontecimento jamais passaria despercebido pelos moradores da cidade, principalmente pela parcela da sociedade que dependia diretamente da estação ferroviária. Muitos seriam os motivos de preocupação por parte de políticos locais e prefeitura, caso houvesse manifestações com as mudanças anunciadas. Para isso mecanismos de dominação foram criados, e com certeza, amparados pelo governo Militar. A população deveria estar ciente das questões locais, ao menos, em relação ao que era apresentado através da imprensa. Entretanto, era preciso apresentar resultados que ao mesmo tempo satisfizessem os anseios dos cidadãos e mascarassem os verdadeiros interesses em jogo pela mudança da estação.

Todo esse diálogo foi veiculado pela imprensa local, mas como fonte de análise histórica priorizamos o jornal “O Correio”. O mesmo é um periódico de maior circulação, e também se compromete com o teor de suas publicações, e esse “comprometer-se” o faz tornar-se fonte “interessante” a ser interrogada. Laura Antunes Maciel discute inicialmente o lugar do jornal na realidade social. Segundo Maciel, “aquilo que o jornal noticia – os acontecimentos e sujeitos que enuncia – “o que deu no jornal”, é geralmente aceito como parâmetro seguro do que de fato aconteceu e de sua importância para o conjunto da sociedade”.⁵⁷

Não eram apenas os políticos locais que se mostravam inquietos com relação à “problemática” dos trilhos. O diário local, “O Correio”, através de suas publicações, demonstra aquilo que Laura Antunes afirma acerca da imprensa, como sendo um dos locais privilegiados para a construção de sentido.⁵⁸ As notícias que circulavam por meio do jornal

⁵⁶ DANTAS, Sandra Mara. **Veredas do Progresso em tons altissonantes: Uberlândia (1900 – 1950)**. 2001. 168f. Dissertação (Mestrado em História). – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2001, p. 139.

⁵⁷ MACIEL, Laura Antunes. Produzindo notícias e histórias: algumas questões em torno da relação telégrafo e imprensa – 1880/1920. In: FENELON, Déa Ribeiro *et al* (orgs.). **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olho D'água, 2000. p.14.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 15.

não tinham apenas a pretensão de informar aos leitores os acontecimentos locais. Podemos, nas palavras de, Laura Antunes, objetivar que:

Como expressão de relações sociais, a imprensa assimila interesses e projetos de diferentes forças sociais que se opõem em uma dada sociedade e conjuntura, mas os articula segundo a ótica e a lógica dos interesses de seus proprietários, financiadores, leitores e grupos sociais que representa.⁵⁹

Nesse momento, a imprensa se encarregará de noticiar o andamento das obras referentes à construção da nova estação.

O novo traçado da linha férrea da Mogiana, em Uberlândia, já tem cerca de 20 quilômetros concluídos partindo da nova estação, nas proximidades do Aeroporto, atingindo já a estação de Sobradinho (...).⁶⁰

O eng. Jurandir Betting informou ao Correio de Uberlândia que a nova estação ferroviária da Mogiana está em fase de acabamento e tudo indica que até janeiro de 1970 poderá servir o público nas proximidades do aeroporto (...).⁶¹

Através dessas notícias podemos visualizar de que maneira o jornal se impõe como transmissor de um discurso autorizado, além de nos fazer crer que políticos e responsáveis pelo andamento das obras, confiam seus discursos na “seriedade” e “aplicabilidade” desse veículo de comunicação.

Para justificar o valor do novo empreendimento, o jornal faz apelo ao passado e histórico da ferrovia, colocando como factível e necessário os acontecimentos e transformações ocorridas na cidade como se fossem processos inerentes a ela, ou seja, resultados lógicos e naturais do desenvolvimento da urbe. “Na antiga cidade de Uberabinha (Uberlândia), em 21 de dezembro de 1895, inaugurava-se a Estação de Ferro Mogiana. Ficava naquele tempo no subúrbio da cidadezinha sertaneja e bem distante do centro [...]”.⁶²

Tanto em 1895, como em 1970, temos uma estação ferroviária que se encontra no subúrbio, mas em um processo dicotômico, pois, a primeira estação serviu como um norteador para a planificação do primeiro plano urbanístico, denominado Plano de Urbanização de Mellor Ferreira Amado, entregue em 1907/1908⁶³, e a segunda, foi

⁵⁹ Id.,

⁶⁰ “Nova linha já tem 20 quilômetros”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 14 de agosto de 1969, p. 1.

⁶¹ “Mogiana: Ponte no Rio Araguari”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 12 de setembro de 1969, p. 1.

⁶² “Memória histórica de Uberlândia”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 23 de dezembro de 1969, p. 3.

⁶³ RODRIGUES, Maria José. SOARES, Beatriz Ribeiro. *Os Planos Urbanísticos de Uberlândia (1907/1980): Considerações Iniciais*. In: Segundo Simpósio Regional de Geografia. “Perspectivas para o Cerrado no século XXI”. Universidade Federal de Uberlândia – Instituto de Geografia. 26 a 29 de novembro de 2003. Extraído em: WWW.ig.ufu.br

escanteada para a periferia, supervalorizando loteamentos e aumentando a especulação imobiliária.

O local suburbano ocupado pelas estações – a estação antiga, em fins do século XIX e a nova, no século XX – possuem significados diferentes no desenvolvimento da cidade. O passado é trazido à luz dos acontecimentos no intuito de devolver a estação nova, um lugar de influência que ela, na década de 1970 não possui mais, assim como ocorreu com muitas ferrovias no país. Os valores do antigo que outrora se referiam ao desenvolvimento proporcionado pela ferrovia no dealbar do século XX, são resgatados na memória e reapropriados pelo discurso do “Correio”, com a finalidade estratégica de fazer crer que a antiga estação trazia o desenvolvimento para seu entorno.

Diante desta análise, é importante centrar os olhos para a imprensa e outros agentes de comunicação. Ainda lançando mão da análise de Maciel:

Imprensa e agências criaram um campo de comunicação que deu visibilidade a determinadas experiências, memórias e histórias, transformando certos assuntos e personagens em notoriedades e definindo o enfoque e a duração das notícias – pela repetição, insistência, intensidade da narrativa, destaque, composição, etc. Estes são aspectos importantes a considerar quando lançamos mão de jornais e revistas apenas como fontes de informações sobre o passado e nos esquecemos de investigar os significados dos silêncios e omissões ou de sua loquacidade sobre algumas temáticas. Ou seja, é preciso indagar sobre o modo como os jornais constituem formas de olhar e narrar o acontecido e de fixar uma versão entre outras possíveis.⁶⁴

Em face a esta perspectiva, é notável através das veiculações, a forma como a nova estação vai sendo exaltada e parecendo readquirir brilho “dado pela modernidade”, em seu processo de criação.

Agora, em 1970, decorridos já 75 anos de permanência ali, será transferida para a parte alta da cidade, quadrante leste, num planalto de encantadora topografia, instalada numa moderna construção de impecável beleza arquitetônica, com amplas e confortáveis dependências internas, havendo construções à parte para armazéns e oficinas da Estrada. Esse riquíssimo patrimônio da Mogiana que Uberlândia recebe agora é mais uma parcela de benefício dessa Estrada que, de longos anos, vem valorizando todos os empreendimentos de seu gigantesco progresso (...).⁶⁵

Aqui, o jornal não apela para os “silêncios e omissões”, como apontou anteriormente Antunes Maciel, mas sim, para a sua “loquacidade”, no intuito de que a

⁶⁴ MACIEL, Laura Antunes. Produzindo notícias e histórias: algumas questões em torno da relação telégrafo e imprensa – 1880/1920. In: FENELON, Déa Ribeiro *et al* (orgs.). **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olho D'água, 2000. p.26.

⁶⁵ “Memória histórica de Uberlândia”. **O Correio**, Uberlândia – MG, 23 de dezembro de 1969, p. 3.

população possa crer na mudança da estação, como fruto de benesses para usuários da companhia e moradores citadinos. Para tal, mantém informado de todo e qualquer material que possa ser noticiado e usado em prol das políticas locais, como podemos observar na matéria:

Conforme informações procedentes de Campinas (SP) a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro deverá receber do exterior, mais de 50 carros novos de aço, para utilizar no transporte de passageiros. Os carros são importados e dotados de grande luxo e conforto, ar condicionado, água gelada, poltronas reclináveis, etc. Adianta-se que serão colocados no tráfego entre Campinas e Brasília passando, obviamente, pela estação de Uberlândia.⁶⁶

No decorrer de suas publicações, “O Correio”, atuante como uma força social, disputa “com outras forças sociais a direção a ser dada aos acontecimentos enquanto eles se desenrolam”.⁶⁷ A notícia anterior, editada no ano de 1969, quer se fazer brilhar aos olhos de quem lê, pois, as décadas de 1960 e 1970 não foram marcadas pelo *boom* ferroviário, mas sim pela política anti-ferroviária.

Podemos analisar outros elementos através do jornal, como por exemplo, a construção da nova estação, onde os responsáveis por seu andamento estão mais interessados no término e inauguração, do que em sua futura funcionalidade. A imprensa escrita queria a rápida finalização das obras:

As obras finais de acabamento [...] vão ser atacadas em ritmo de urgência para invalidar qualquer possibilidade de atraso [...].⁶⁸
Ritmo violento nas obras de conclusão da estação nova da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro. Tudo está sendo feito para que termine mesmo no fim do mês.⁶⁹

Essa fixação pelo término das construções reflete outra questão que se liga diretamente aos interesses da população. A forma como as matérias são construídas, faz com que os políticos e administradores da cidade estejam fortemente comprometidos com as obras da estação, mostrando-nos uma compreensão de que a atenção daqueles esteja direcionada para o término das obras.

Senhor Helvécio Schiavinato, que está ligado intimamente à diretoria da Mogiana, tem sido um dos trabalhadores pela mudança da estação do centro para a parte alta da cidade. Tem deixado seus afazeres, suas

⁶⁶ “Mogiana: mais de 50 carros de aço”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 21 de fevereiro de 1969, p. 1. Grifo nosso.

⁶⁷ MACIEL, Laura Antunes. Produzindo notícias e histórias: algumas questões em torno da relação telégrafo e imprensa – 1880/1920. In: FENELON, Déa Ribeiro *et al* (orgs.). **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olho D’água, 2000. p.40.

⁶⁸ “Mogiana sai mesmo no mês de Março”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 20 de janeiro de 1970, p. 1.

⁶⁹ “Painel Político”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 03 de fevereiro de 1970, p. 3.

múltiplas atribuições para viagens, que fez incontáveis, dando providências e se fazendo sempre presente às reuniões da diretoria da CMEF, da qual é componente.⁷⁰

A data da inauguração da nova estação foi, sem dúvidas, um momento muito esperado. As reportagens previam a “grandeza” desse momento, pois, no dia de realização da inauguração, iriam figurar pessoas importantes, fazendo do momento um acontecimento legítimo e solene: “Uberlândia será um verdadeiro centro político nacional. Dois governadores, ministros, deputados e altas personalidades aqui permanecerão para a festa da inauguração da nova estação da Mogiana”.⁷¹

A presença de figuras ilustres da política, com certeza alimentou o imaginário de “cidade progressista” da elite uberlandense, idealizando, um centro de destaque regional, entre São Paulo e a Capital Federal.

Sem dúvida alguma será um dos pontos turísticos mais importantes de Uberlândia com sua arquitetura arrojada, verdadeiro monumento estético da Era Espacial: nova estação da Mogiana. Diariamente já são milhares de pessoas que vão “asfaltando” até lá em cima ver a nova estação.⁷²

A elaboração discursiva referente à construção da nova estação faz com que as reais dimensões dos acontecimentos, sejam colocadas em um plano de interesses que somente dá acesso a indivíduos autorizados, pois, são coniventes com os projetos e aspirações políticas locais. Mascarando os verdadeiros interesses do momento, o que se mostra em verdade, é a ilusória atuação direta e objetiva da elite uberlandense nos assuntos destinados às necessidades da população.

A elite local constituída por políticos e empresários, não estão preocupados com o local físico e social ocupado pela nova estação. Mas sentiam-se incomodados com a velha estação que devia ser destruída. Nesse momento devemos retornar às questões referentes ao valor que os signos possuem na modernidade. A permanência dos mesmos só pode ser justificada, segundo seus valores utilitários para o mundo moderno. O fator desenvolvimento justifica a retirada e o esquecimento de signos que não representam valor algum para a efetivação do progresso. No lugar do “velho”, obsoleto, incorpora-se o “novo”, relegando ao passado, ou melhor, ao esquecimento aquilo que um dia se tornara moderno.

⁷⁰ “Hoje”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 05 de fevereiro de 1970, p. 3.

⁷¹ *O Correio*, Uberlândia – MG, 10 de abril de 1970, p. 3.

⁷² “Vitrine”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 13 de fevereiro de 1970, p. 2.

A análise do jornal enquanto documento histórico permite-nos a compreensão de uma história, fundamentada na visão de classes que disputavam entre si, a “hegemonia por meio da imprensa”⁷³. Todavia, existem outros caminhos, apontando memórias que trazem à luz da história, outros sentidos e viveres, capazes de compor outros significados para as transformações urbanas. De um lado, temos a classe dominante, constituída por políticos, fazendeiros e empresários, opostamente os trabalhadores, ligados direta e indiretamente através da ferrovia.

A historiadora, Célia Rocha Calvo, em seu artigo, **Muitas Memórias, outras histórias de uma cidade. Lembranças e experiências urbanas em Uberlândia**⁷⁴, mostra-nos por meio de narrativas e de produção de memórias, como foi sentido o processo de transferência da estação, pelos trabalhadores de seu entorno.

Para o senhor Álvaro, a demolição da velha estação ficou marcada como um tempo doloroso que foi sendo recomposto e significado numa narrativa construída por silêncios breves e uma respiração ofegante. Contudo, o diálogo sobre esse tempo fez com que a distância de onde morava, em relação ao lugar de sua memória, fosse suprimida, porque falar desse passado, para ele, era como se lembrar de cenas que foram esquecidas voluntariamente, já que aquele acontecimento tinha sido mote de comemoração, sendo alvo de registro como mais um passo do progresso da cidade. Ao se lembrar dessas cenas da demolição, talvez tinha sido esse sentimento – que fez com que imprimisse um sentido que fora elaborado na experiência de pensar o passado – que tinha tomado forma de esquecimento. Afinal, as máquinas e correntes, quando derrubaram aquele prédio, estavam apagando um lugar que, simbolicamente, imprimia na cidade pontos de referências ligadas a sua vivência na cidade.⁷⁵

Temos assim, duas vertentes que se chocam: de um lado aqueles que desejam manipular uma parcela da sociedade, e de outro, moradores e trabalhadores, em que suas lembranças, do tempo em que

[...] a cidade explodiu foi marcado pelo desligamento desses viveres urbanos, que se perfaziam cotidianamente em torno da linha de trem, ritmada no morar, trabalhar e se divertir, constituídos nos territórios que eram do reconhecimento social dos trabalhadores que ali residiam.⁷⁶

⁷³ FERNANDES, Orlanda Rodrigues. **Uberlândia Impressa: a década de 1960 nas páginas de jornal**. 2008. 162 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2008. p. 11.

⁷⁴ CALVO, Célia Rocha. **Muitas Memórias, outras histórias de uma cidade. Lembranças e experiências de viveres urbanos em Uberlândia**. In: FENELON, Déa Ribeiro *et al* (orgs.) . **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olho D'água, 2000. p. 155.

⁷⁵ *Ibid.*, p.161.

⁷⁶ *Ibid.*,p. 172.

Esse é um movimento de constante construção e destruição, fruto do desenvolvimento e progresso. Temos, dessa forma, não apenas a manipulação de signos, mas também, a de memórias, que podem ganhar utilidade de acordo com interesses em vigência.

O jornal, como veículo de comunicação, vai aos poucos dando seqüência aos fatos, tentando sobrepor-se àqueles que sentiram todo o processo de transferência e destruição da antiga estação.

No dia 14 de maio de 1970, a cidade abre suas portas para comemorar mais uma mudança. “O Correio de Uberlândia” anuncia:

Através do decreto 574, de 13 do corrente, o prefeito municipal Renato de Freitas declarou “Dia Festivo” no município e “ponto facultativo” nas repartições municipais da nova estação da Cia. Mogiana e da presença dos governadores de Minas, São Paulo e Goiás, do ministro dos transportes, da diretoria da Mogiana e dos deputados Valdir Melgaço e Homero Santos.⁷⁷

Segundo o colunista Lycidio Paes, a mudança da estação iria atrair “o povoamento suburbano para um terreno extenso que eu (Lycidio Paes) prevejo brevemente salpicado de manchas de cal das residências dos operários.”⁷⁸ Com essa nota, estava apresentado ao leitor e ao povo o caráter circunstancial de transferência da estação. Como justificativa, apresentava-se o crescente desenvolvimento urbano, onde trilhos e núcleo predial da antiga estação estariam estrangulando o desenvolvimento da cidade. Mas essa é “a verdade” veiculada pelo jornal. Na entrelinhas desse discurso, encontram-se outros interesses que não são referentes às questões ferroviárias, mas, sim, ligados ao comércio, à especulação imobiliária, etc.

O historiador Rinaldo José Varussa, nos mostra uma situação semelhante à de Uberlândia, referente à ferrovia, mas na cidade paulista de Jundiaí. De acordo com o pesquisador,

Aliada à descentralização de Jundiaí em relação à ferrovia, na década de 1960, dar-se-ia apagamento daquela empresa da cidade com a construção dos viadutos para a transposição das linhas férreas. Os viadutos não só substituíam os antigos pontilhões – que ressaltavam a presença da ferrovia em Jundiaí pela interrupção constante do fluxo dos carros e transeuntes para a passagem dos trens –, como redefiniam ritmos e

⁷⁷ “Hoje é dia festivo e ponto facultativo”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 14 de abril 1970, p. 1.

⁷⁸ *Ibid*

rotinas, nos quais desaparecia quase que por completo, a intervenção ferroviária.⁷⁹

A cidade de Uberlândia cresce e ganha voz, é o que veicula nas matérias do jornal. Está inserida num processo de desenvolvimento, que também ocorre num âmbito nacional. “Com a intensificação do processo de industrialização e urbanização do país, nos anos 50, o nobre ideal ganhou maior incentivo. Imbuída por esse sentimento de entusiasmo, Uberlândia acenou ao progresso para que este se assentasse definitivamente em seu seio”.⁸⁰

A *urbe* em fins do século XIX articulou-se em ritmo de movimentação da companhia Mogiana. Entretanto, com a implantação da indústria automobilística e construção de estradas de rodagem, a ferrovia perde sua autonomia frente ao desenvolvimento da cultura do automóvel, entrando aos poucos para o abandono e estagnação. Sandra Mara Dantas nos diz que, se “antes fora a estrada de ferro, a estrada de rodagem e o comércio os motores do desenvolvimento, a partir dos anos 40, a industrialização e urbanização passaram a ocupar a atenção dos administradores.”⁸¹

A nova estação perderia muito de seu valor funcional com a mudança para o alto da cidade. Apesar de sua *formosa arquitetura*, ela perde o que mais caracteriza uma estação ferroviária: um lugar referencial de desenvolvimento que outrora dava ao trem, restando apenas uma imagem transitória, entre o passado do transporte feito nos lombos dos burros, com os modernos carros e caminhões.

O sistema ferroviário não tem como competir com o modal rodoviário frente ao descaso com que foi e é tratado pelas políticas públicas. É o privado (transporte individual) sobrepondo-se ao público/coletivo. A antiga estação é destruída, para que a cidade possa readaptar-se e projetar um novo plano urbanístico que atenda às necessidades de crescimento, de tal forma que possa criar um fluxo de movimentação com as rodovias, principalmente com a BR – 050, que liga a capital Brasília com o maior centro comercial do país, São Paulo.

De uma vez por todas, os trilhos que cortam a cidade em pleno centro serão retirados [...], permitindo a Uberlândia o avanço de crescimento em

⁷⁹ VARUSSA, Rinaldo José. Trabalhadores e memórias: disputas, conquistas e perdas na cidade. In: FENELON, Déa Ribeiro *et al* (orgs.). **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olho D'água, 2000. p. 210.

⁸⁰ DANTAS, Sandra Mara. **Veredas do Progresso em tons altissonantes: Uberlândia (1900-1950)**. 2001. 168 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2001, p. 10.

⁸¹ *Ibid.*, p. 151.

direção ao caminho da BR – 050. Sem os trilhos da ferrovia no centro, conheceremos uma Uberlândia nova, enorme, espetacular em progresso.⁸²

A BR – 050 é a principal rodovia que define Uberlândia em um eixo de desenvolvimento. Seria interessante observar que, na década de 1950, Uberlândia, impulsionada não apenas pela construção de Brasília, mas também, pelas transformações que ocorriam no país, a cidade triangulina ganha um novo plano urbanístico, elaborado pelo Departamento Geográfico do Estado de Minas Gerais, entregue em 1954. O ponto principal desse plano seriam as obras referentes ao tráfego urbano e também a construção de uma nova estação ferroviária.⁸³

Perceptivelmente, mesmo com a construção predial moderna, capaz de comportar um tráfego considerável, não há mais espaço para estações ferroviárias no desenvolvimento da cidade. O novo núcleo predial da estação servirá como um elemento valorizador do mercado imobiliário, e não mais como portal que ligava a cidade ao restante do país. Na atualidade, a estação não passa de uma construção que se perdeu no tempo. O passado ferroviário parece persistir nas muitas memórias, para além da memória “oficial”. De acordo com Dilma Andrade de Paula, “Os símbolos do que significaram as ferrovias estão presentes em vários caminhos da memória, [...]”⁸⁴

No decorrer desse processo, muitas coisas foram alteradas para que a base do progresso pudesse ser estendida. No entanto, existem elementos que não podem ser alterados, memórias que mesmo em ruínas, não se apagam. A antiga estação representou muito mais do que simples desenvolvimento urbano e comercial para a cidade e região. Esse ambiente foi palco de constituição de novos viveres urbanos, servindo como agente para a consolidação de formas de sociabilidade. Ainda, em acordo com as observações de Paula:

A chegada do trem marcava as horas, trazia as notícias da capital, trazia também os noivos casadouros. Em torno das estações era a festa dos “encontros e despedidas”. O apito do trem regulava os hábitos: de acordo com um cronista anônimo, “o apito do trem marcava as horas... Muitas famílias esperavam que a ‘953’ apitasse na encruzilhada, e quando a

⁸² “Hoje”. *O Correio*, Uberlândia – MG, 24 de março 1970, p. 3.

⁸³ RODRIGUES, Maria José. SOARES, Beatriz Ribeiro. **Os Planos Urbanos de Uberlândia (1907/1980): considerações iniciais**. II Simpósio Regional de Geografia – Perspectivas para o cerrado no século XXI. Universidade Federal de Uberlândia: Instituto de Geografia, 2003. p. 5. Arquivo capturado em: WWW.ig.ufu.br. 23/01/2008.

⁸⁴ PAULA, Dilma Andrade de. O Futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, Déa Ribeiro *et al* (orgs.). **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo Editora Olho D’água: São Paulo, 2000. p. 56.

última vibração dissolvia-se em silêncio, alguém apagava as luzes e todos iam dormir”.⁸⁵

Quantas pessoas não carregavam vínculos por meio da estação, aguardando pessoas e notícias de outros lugares. Pensemos num observador, que olhava atentamente a movimentação de trens, talvez imaginando se algum dia viajaria em algum deles. Pensemos também nos trabalhadores ferroviários, mantenedores de todo um modal ferroviário e que deste mesmo sistema, extraíam o sustento do dia a dia. Famílias inteiras, não apenas de ferroviários, pertenciam a um grupo de sociabilidade constituído a partir da cultura ferroviária.

Através da história oral, Ronaldo do Nascimento, constrói uma linha argumentativa, por meio de entrevistas realizadas com antigos usuários do transporte de passageiros. Segundo o autor:

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.⁸⁶

As paisagens urbanísticas foram alteradas, mas as lembranças sobreviveram nas muitas memórias, principalmente para aqueles cuja dependência dos serviços prestados pela ferrovia, tornou-se identidade e sentimento de pertencimento. Para D. Noêmia, entrevistada por Nascimento:

Ali (praça Sérgio Pacheco) tinha a colônia da Mogiana. Ai era tudo rodeado de colônia, o pátio tinha caixa d'água, eles abastecia os vagão, né. Nós fazia festa. Só o povo daí da colônia tinha cada três residência. [...] Eu sabia o nome daquele pessoal todí. [...] Inclusive, uma vez eles começaram desmanchar o muro, era tudo cercado. Ocê passava por dentro das casas pra ir no pátio, né. E meus meninos brincava com os meninos da colônia e entrava lá, tinha um pé de, até pouco tempo, tinha pé de, daquele trem [...], como se chama? Tinha pé de goiaba. As meninas fazia casinha, sabe?⁸⁷
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,

⁸⁵ PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina 1955 – 1994**. 2000. 344 f. Tese (Doutoramento em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2000, p. 14.

⁸⁶ NASCIMENTO, Ronaldo Adriano Gomes. **A extinção dos trens de passageiros na cidade de Uberlândia, 1970 – 1997**. 2004. Monografia (Bacharelado) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2004, p. 32.

⁸⁷ Entrevista realizada com a Sra. Noêmia Maria da Silva, 77 anos, dona de casa, por Ronaldo Adriano Gomes do Nascimento, *op. Cit.*, p. 41.

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. Oê 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 o teto por causa que não faz bem pra saúde. Sabe? (...) Eu não achei muito bão 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 vaidade.⁸⁸

A transposição da ferrovia na década de 1970 deixou muito mais do que lembranças e muitas memórias. Foi um momento marcante não apenas para a memória histórica da cidade, mas, principalmente, para aqueles indivíduos que tiravam seu sustento diretamente ou indiretamente da estação. Ficaram então as saudades dos tempos das locomotivas e das festas nas estações, das chegadas e das partidas, e parafraseando Milton Nascimento, daqueles que “chegavam para ficar”, e daqueles que “chegavam para nunca mais voltar”. O trem que um dia aqui chegou, foi o mesmo trem da partida.

⁸⁸ Ibid., p. 41.

Considerações Finais

As ferrovias no país e no mundo passaram por momentos de crise. Mas no Brasil, o ideal de progresso e desenvolvimento representados pela imagem do trem, foi aos poucos sendo apagado da história, em função de acontecimentos de outra ordem, responsáveis pela liquidação de muitas ferrovias.

A chegada da ferrovia na cidade teve a sua importância, pois, inicialmente foi responsável pela expansão de horizontes, ligando-se de uma forma mais dinâmica a outros centros comerciais.

Certamente, podemos afirmar que grupos dominantes, desejosos de que a cidade se tornasse progressista, foram responsáveis por muitas mudanças ocorridas na política e vida social da cidade. Eles representavam a voz do discurso autorizado, discurso esse que se passava falar em nome de muitos. Todavia, era construído e partilhado por poucos. A cidade cresce, desenvolve, mas também exclui.

Nesse sentido podemos dizer que a retirada dos trilhos do centro urbano de Uberlândia é excludente. O processo de retirada nos mostra que, no entorno da antiga estação havia toda uma rede de sociabilidade cujas relações foram alteradas em função da mudança. Para a elite local, a ferrovia estagnava o centro urbano e impedia que a cidade se desenvolvesse, tornando-se, assim, um sistema de transporte deficitário e anti-econômico.

Na década de 1970, Uberlândia tinha movimentação suficiente para que se justificasse a importância do transporte ferroviário, tanto de passageiros quanto para o de cargas. Porém, a mudança da antiga estação, que ficava localizada no centro da cidade (atual Terminal Central de transportes urbanos), para o alto da cidade, próximo ao aeroporto, passa a se tornar um local de difícil acesso para as pessoas, além de representar também a quebra de relações sociais que foram construídas a partir da chegada do trem. Vale lembrar que o processo de destruição de estações e retirada de trilhos aconteceu em demais localidades brasileiras. É o caso de Criciúma – SC, analisado por, Dorval Nascimento, processo ocorrido na mesma época, com semelhantes justificativas. Segundo o autor:

A proposta de substituição da estação ferroviária pela estação rodoviária e da estrada de ferro pela grande avenida remete essa questão para o debate da substituição do antigo pelo novo e da acanhada vila pela moderna cidade, na medida em que o rodoviário, visto como o moderno, substitui o ferroviário, representando como o antigo. No discurso sobre a retirada dos trilhos, entrecruzam-se os temas do transporte rodoviário/avenida/novo/embelezamento/ grande cidade como fundamento para se mobilizar o imaginário social.

Considerações Finais

Em vista disso, a proposta de retirada dos trilhos foi sempre apresentada acenando-se com a possibilidade de se construir a fascinante avenida.⁸⁹

Dorval, também utiliza o jornal de Criciúma como fonte historiográfica, e é interessante observar a proximidade discursiva entre o periódico “Criciumense” e “O Correio”.

A data de ontem marcou para a cidade de Criciúma o início de uma nova etapa de progresso e efetivo desenvolvimento urbanístico. Atendendo a um acalentado sonho dos criciumenses, o prefeito da cidade, engenheiro Ruy Hulse, após prolongadas démarches, conseguiu finalmente concretizar o seu intento de fazer com que a capital do carvão venha ser aquinhoadada com mais uma nova e moderna avenida, em futuro próximo.⁹⁰

Devemos observar que não estamos tratando de um caso raro, mas de elementos específicos envolvidos em níveis nacionais. A pesquisa nesse aspecto se torna importante, pois, é através dela e de referenciais teóricos escolhidos que se pretende fazer surgir aos poucos aquilo que lentamente foi apagado. Existem sinais e vestígios que possam revelar outras histórias. A cidade sofreu muitas transformações em seu espaço urbano após a destruição da antiga estação, o que muitas vezes dificulta o trabalho historiográfico. Existem muitos trabalhos que abordam a questão da ferrovia em Uberlândia, e muitos deles foram de grande auxílio para essa pesquisa. Espero agora, que esse pequeno estudo possa servir de auxílio a outros pesquisadores.

⁸⁹ NASCIMENTO, Dorval do. **Espelho quebrado: A retirada dos trilhos do centro de Criciúma (SC)**. V Seminário Nacional. I encontro Latino-Americano de Preservação e Revitalização Ferroviária. UNIMEP/Movimentação de Preservação Ferroviária, 15 a 18 de agosto de 2001. Piracicaba, SP. p. 8.

⁹⁰ Tribuna Criciumense, 1968. *Apud*: NASCIMENTO, Dorval do. **Espelho quebrado: A retirada dos trilhos do centro de Criciúma (SC)**. V Seminário Nacional. I encontro Latino-Americano de Preservação e Revitalização Ferroviária. UNIMEP/Movimentação de Preservação Ferroviária, 15 a 18 de agosto de 2001. Piracicaba, SP. p. 8.

FONTES

- a) “O Correio de Uberlândia”, 1967 – 1980. Arquivo Público Municipal de Uberlândia – MG.
- b) PEREIRA, Antônio. **ACIUB em revista. Edição Extra – 50 anos trabalhando com muito amor.** Uberlândia: Gráfica Sabe, 1983.
- c) “Gazeta de Uberabinha”, 1907. Arquivo Público Municipal de Uberlândia – MG.
- d) “A Notícia”, 1918. Arquivo Público Municipal de Uberlândia – MG.

BIBLIOGRAFIA

- ARAÚJO, Délio Moreira de. **Goiás: ensaio de contribuição para o estudo da formação e estrutura dos transportes terrestres na área do cerrado brasileiro**. Goiânia: UCG, 2001.
- BRANDÃO, A. Carlos. **Triângulo: Capital comercial, geopolítica e agroindústria**. 1989. 183f. Dissertação (mestrado) – CEDEPLAR, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.
- CALVO, Célia Rocha. **Muitas memórias e histórias de uma cidade: experiências e lembranças de viveres urbanos**. Uberlândia, 1938 – 1990. 2001. 291 f. Tese (Doutoramento em História) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2001.
- CAMPOS, F. Itami. **Coronelismo em Goiás**. Goiânia: Editora UFGO, 1987.
- CARRIJO, Cassiana Camargo. **Cultura letrada e imprensa: O jornal Correio de Uberlândia**. 1938 – 1960. 2004. 48 f. Monografia (Bacharelado) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.
- CASALECCHI, José Ênio. **O Partido Republicano Paulista (1889 – 1926)**. São Paulo: Brasiliense. 1987.
- CASTRO, Ana Paula Cantelli. **Organização e Disputas pelo espaço urbano. Uberabinha/MG (1890 – 1930)**. 2003. 115 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.
- DANTAS, Sandra Mara. **Veredas do Progresso em tons altissonantes: Uberlândia (1900 – 1950)**. 2001. 168 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2001.
- FENELON, Déa Ribeiro *et al* (orgs.). **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olho D'água, 2000.
- FERNANDES, Orlanda Rodrigues. **Uberlândia Impressa: a década de 1960 nas páginas de jornal**. Uberlândia, 2008. 162 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.
- GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Caminho para Santa Veridiana. As ferrovias em Santa Cruz das Palmeiras**. Santa Cruz das Palmeiras, SP: A Cidade, 2003.

_____. **Um dia o trem passou por aqui. A história e as estórias dos trens de passageiros no Estado de São Paulo e as saudades que eles deixaram.** São Paulo: Studio 4, 2001.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas e sinais: Morfologia e História.** São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GOULART, Gilson Carrijo. Fotografia e a invenção citadina: a configuração público e privado. In: MACHADO, Maria Clara Tomaz; PATRIOTA, Rosangela. (orgs.). **Histórias e Historiografia: perspectivas contemporâneas de investigação.** Uberlândia: Edufu, 2003, p. 297-315.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes. A Transformação econômica do Sertão da Farinha Podre: O Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho. In: **História & Perspectivas.** Uberlândia, nº 4. JAN/JUN, 1991. p. 07-35.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã.** São Paulo: Perspectiva, 2002.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva.** São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

INACIO, Paulo Cesar. **Trabalho, Ferrovia e Memória. A Experiência de Turmeiro(a) no trabalho ferroviário.** Uberlândia, 2003. 128 f. (Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia).

LE GOFF, Jacques. **História e Memória.** Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

LEITE, Mario. **Paulistas e Mineiros Plantadores de Cidades. CIDADE:** Edart, 1961.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar – A aventura da modernidade.** São Paulo: Cia. Das Letras, 2003.

NASCIMENTO, Ronaldo Adriano Gomes. **A extinção dos trens de passageiros na cidade de Uberlândia, 1970 – 1997.** 2004. 55 f. Monografia (Bacharelado) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2004.

PACHECO, Fábio Piva. **Mídia e Poder: Representações simbólicas do Autoritarismo na política. Uberlândia – 1960/1990.** 2001. 160f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2001.

PASSARELLI, Silvia Helena F. **O Diálogo entre o trem e a cidade: O caso de Santo André.** 1994. 160 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, 1994.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina 1955 – 1994**. 2000. 344 f. Tese (Doutoramento em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2000.

PEREIRA, Viviane da Silva. **Memórias a todo vapor: a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás (1954) na imprensa araguarina (1947 – 1954)**. 2006. 56 f. Monografia (Bacharelado) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.

RAMOS, Geovana de Lourdes Alves. **Entre trilhos e trilhas: vivências, cotidiano e intervenções na cidade - Uberlândia/MG - 1970-2006**. 2006. 184 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.

_____. **Estradas de rodagem: vias imperiais à luz da imprensa – 1955 – 1960**. 2004. 66 f. Monografia (Bacharelado) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.

RODRIGUES, M. José; SOARES, Beatriz Ribeiro. Os planos urbanos de Uberlândia (1907/1980): Considerações iniciais. In: **II Simpósio Regional de Geografia. “Perspectivas para o cerrado no século XXI”**. 2003.

SANTOS PEREIRA, Tadeu dos. **À luz do moleque Bastião – Grande Otelo. “Arranhando” Uberabinha – 1915/1930**. 2005. 153 f. Monografia (Bacharelado) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005.

SANTOS, Regma Maria dos. **Memórias de um plumitivo: Impressões cotidianas e história nas crônicas de Lycidio Paes**. Uberlândia: Aspectus, 2005.

ZUCCHINI, G. Aristocracia. In: BOBBIO, Norberto., et al. **Dicionário de Política**. Brasília: Edunb Linha Gráfica Editora, 1991. p. 57.