

## Ferrovia e cidade: os trilhos do progresso em Uberlândia-MG<sup>1</sup>

Dilma Andrade de Paula  
Universidade Federal de Uberlândia

Inspirando-se em Marx, investigando o destino de “tudo que é sólido” na vida moderna, “desmancha no ar”, Marshal Berman exorciza sua própria memória, tratando das intervenções urbanas de Robert Moses, particularmente no bairro de sua infância, o Bronx, em Nova Iorque. Era a lógica da via expressa que, em poucos anos, alastrar-se-ia pelo mundo. Segundo Berman, por dez anos, o centro do Bronx foi “*martelado, dinamitado e derrubado*” (1986:277). Seu testemunho exemplifica o impacto do “desenvolvimento” em suas variadas formas:

Então, na primavera e no outono de 1953, Moses principiou a se agigantar sobre minha existência de uma nova maneira, com o anúncio de que estava a ponto de fincar uma imensa via expressa, de escala sem precedentes, custos e dificuldades de construção inéditos, no coração de nosso bairro. De início, não podíamos acreditar; aquilo parecia vir de outro mundo. Em primeiro lugar, quase nenhum de nós tinha um automóvel: o próprio distrito e o metrô que levavam ao centro da cidade definiam o fluxo de nossas vidas.(Id.:276)

A paisagem conhecida desaparecia em continuada aceleração:

com demasiada freqüência, o preço da modernidade crescente e em constante avanço é a destruição não apenas das instituições e ambientes “tradicionais” e “pré-modernos”, mas também – e aqui está a verdadeira tragédia – de tudo o que há de mais vital e belo no mundo moderno. (Id.: 280)

No mundo pós-guerra reinaria de forma progressiva a civilização do automóvel. Para isso, havia que se construir estradas, pontes e viadutos, além de reformar as cidades para que se adaptassem às novas necessidades de locomoção. Nessa torrente, o mundo ferroviário era também levado à ruína: pesados trilhos, máquinas que atravessavam e atrapalhavam o tráfego de automóveis. O transporte coletivo era destronado face ao individual, representado pelos carros.

As ferrovias no Brasil tiveram uma sinuosa e complicada trajetórias, sempre acusadas de déficits, desaparecimento técnico, traçados deficientes e outros “pecados originais”. A partir de 1960, começaram a sofrer o processo de “erradicação” de ramais,

---

<sup>1</sup> Esse trabalho faz parte da pesquisa: “Nos trilhos do Triângulo Mineiro: a trajetória do transporte ferroviário de passageiros, 1970-1985”, em desenvolvimento nas cidades de Uberlândia e Araguari. A pesquisa nos jornais de Uberlândia foi realizada pelo graduando Marcos Ferreira de Brito, em projeto de Iniciação Científica, financiado pela U. F. Uberlândia.

baseando-se no argumento fornecido por várias comissões técnicas brasileiras e estrangeiras, da antieconomicidade das linhas e das regiões por elas servidas. Na mudança do padrão agro-exportador para o da industrialização massiva, a escolha realizada para os transportes eliminou as ferrovias e privilegiou as rodovias como artérias principais do escoamento da produção.<sup>2</sup>

Os projetos de “desenvolvimento” e de “modernização” colocados em prática pelos governos brasileiros inserem-se na perspectiva da reprodução da hierarquia mundial (ARRIGHI, 1998). Essa política foi aperfeiçoada durante os governos militares que, sob o signo da Segurança Nacional e do anticomunismo, asseguraram os lucros do grande capital e forjaram políticas que garantiram à maioria da população brasileira condições de vida e *status* de periferia. Na condução da política que desativou as ferrovias e fez das rodovias o modal privilegiado de transportes, houve reações contrárias por parte da população, dos sindicatos e outras entidades, mas esparsas e localizadas. Não houve um projeto contra-hegemônico capaz de redirecionar essa política. Ao contrário, a arquitetura da produção do consenso fortaleceu-se, divulgando esses interesses particulares como gerais por meio dos diferentes “aparelhos” da sociedade civil: jornais, revistas, escolas e associações diversas. Tudo isso reforçado pela estrutura coercitiva existente durante os governos militares, silenciando as oposições internas, desarticulando os sindicatos e fazendo emergir as lideranças “pelegas”.

Esse processo adquiriu contornos diferentes em cada região. Em algumas, a retirada pura e simples dos trilhos e sua substituição por rodovias. Em outras, em que parte do transporte de passageiros se manteve e o de cargas, começou a “atrapalhar” o tráfego urbano e a expansão imobiliária. Em Uberlândia, o traçado local da E. F. Mogiana foi redesenhado, a partir da mudança de sede da estação, em 1970. Alguns outros exemplos: em 1975, na região Sul, os trilhos da E. F. Tereza Cristina foram arrancados do centro de Criciúma-SC (Nascimento, 2001). A Ferrovia Paulista S.A –

---

<sup>2</sup> Foi sobre esta questão que me dediquei a estudar na tese de doutoramento, concluída no ano de 2000, na Universidade Federal Fluminense. Analisei a trajetória da Estrada de Ferro Leopoldina, que, construída a partir de 1873, incorporou diversas empresas de menor porte, espalhando-se por vastas extensões territoriais dos Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro, superando três mil quilômetros, transportando cargas, encomendas e passageiros. Entendendo-se o Estado enquanto relação de forças, trabalhando a matriz de Antonio Gramsci, objetivou-se investigar o processo da desativação de ramais, analisando os agentes e agências envolvidos neste processo ao longo do período compreendido entre 1955 a 1974.

FEPASA<sup>3</sup>, suprimiu diversos trens de passageiros e “remodelou” linhas, eliminando, por exemplo, em 1976, o tráfego de passageiros no ramal de Piracicaba (ex-Sorocabana), depois de 103 anos e também em Piracicaba (ex-Paulista), entre essa cidade e Itaici, depois de 59 anos de funcionamento.<sup>4</sup> Na década de 1980, os trilhos da E. F. Goiás foram arrancados dos centros de Anápolis e de Goiânia, precedendo o fim do transporte de passageiros (Araújo, 2001). Segundo Rinaldo Varussa, em Jundiaí, por onde corriam os trilhos da antiga Cia. Paulista e E.F. São Paulo:

Aliada à descentralização de Jundiaí em relação à ferrovia, na década de 1960, dar-se-ia um “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 dos fluxos dos carros e transeuntes para a passagem dos trens –, como redefiniam ritmos e rotinas, nos quais desaparecia, quase por completo, a intervenção ferroviária. (In: FENELON et. Al., 2004: 210)

Se a implantação dos trilhos, no século XIX, provocou alterações por onde passava, ora saudada em júbilo e exaltação, ora temida, pois “*os trens eram barulhentos, sujos, espantavam os cavalos e provocavam acidentes, explosões e incêndios*” (WRIGHT, 1988: 21), com o passar do tempo eles foram “engolidos” pelas cidades e novas modificações urbanas se impuseram, adaptando-se, agora, ao mundo automobilístico.

Sobre as desativações, os testemunhos orais são fundamentais, já que nem sempre o processo foi registrado em fontes impressas. Por outro lado, é uma fonte privilegiada para analisar a experiência daqueles que vivenciaram o processo e nem sempre registraram suas observações. Em relação à progressiva desativação ferroviária, em conversa com o engenheiro Waldemar Pires, cuja atuação foi principalmente na antiga E. F. Leopoldina, depois na Rede Ferroviária Federal:

Isso é uma consequência,, praticamente dessa questão que eu já havia abordado, nessa questão anterior. Falta de investimentos ... a ferrovia foi se modernizando no mundo. As ferrovias em todos os países do mundo continuaram a ver investimentos maciços em ferrovia, a tecnologia, ela vai evoluindo. As nossas ferrovias elas têm uma característica ainda da época do Império, né? Do crescimento iniciando ali, na época do Império, e aonde você tinha aquela mão-de-obra, barata, aonde você fazia a ferrovia... é... por caminhos tortuosos, até

---

<sup>3</sup> Desde 1940 havia articulações para unificar as ferrovias paulistas. Só foi concretizada em 1971 com a criação da FEPASA, unificando as cinco principais ferrovias paulistas. Em 1998 passou a fazer parte da RFFSA, como “malha paulista”. No início de 1999, foi privatizada, fazendo parte das Ferrovias Bandeirantes S.A – FERROBAN. Há trechos dessa empresa, como o de Uberlândia, que é operado pela Ferrovia Centro Atlântica. O transporte de cargas foi cada vez mais fortalecido, em detrimento do de passageiros, sendo predominante na fase atual. Cf. A eletrificação da Ferrovia Paulista S.A. [www.efbrasil.eng.br/electro/fepasa](http://www.efbrasil.eng.br/electro/fepasa). Arquivo capturado em 09/11/2003.

<sup>4</sup> Cf. História da E . F. Sorocabana 1970-2000. [www.geocities.yahoo.com.br/sorocabana/historia](http://www.geocities.yahoo.com.br/sorocabana/historia). Arquivo capturado em 09/11/2003.

porque a tecnologia não estava tão avançada, você não tinha os maquinários que tem hoje. Então, você tinha ferrovias com rampas muito elevadas, raios de curva muito pequenos, e que para você fazer trens longos, você não pode fazer. As características das nossas ferrovias, também tinha essa questão. Até porque a topografia, principalmente da Região Sudeste, é também uma topografia difícil. E era aonde você tinha o centro industrial e econômico do país. E você também para fazer trens longos, você tinha que fazer ferrovias mais modernas também, com traçados melhores, essa questão toda. E por uma questão de política de governo, que eu relatei anteriormente, em vez de se melhorar esses traçados das ferrovias, de forma a você tornar o trem mais competitivo, mais atraente, o governo optou em, no transporte, em investir maciçamente no transporte rodoviário. E à medida que o trem ia ficando tecnicamente mais obsoleto, né? Competindo com a rodovia, o governo ia optando pela suspensão de ramais. Que, a meu ver, foi uma política que não foi correta, porque é você deu margem a uma exploração voltada mais para o rodoviarismo e menos pra ferrovia. Se você olhar a matriz de transporte no mundo, você vai ver que a ferrovia aqui no Brasil é insignificante, em relação a outros países. Você pega um país como a Rússia, quase que todo o transporte da Rússia é feito por ferrovia. Na Europa, em todos os países, Japão... né? E aí, eu volto a falar para você, por que eles não analisam a questão do custo financeiro da ferrovia, eles vêm a coisa como uma questão estratégica do país. Infelizmente, no Brasil, se começou a analisar a ferrovia, meramente pelo custo financeiro. E aí, quando você compara só pelo custo financeiro, começou a você ter, comparativamente com a rodovia e foram se eliminando, suspendendo ramais. Alguns desses ramais, acredito eu, embora eu não tenha a comprovação disso, mas eu acredito que alguns ramais tenham sido suprimidos inclusive pela pressão dos transportadores rodoviários, né? Que tinham interesse em, no momento em que a ferrovia corria paralela à rodovia, que a ferrovia fechasse, o transportador rodoviário podia aumentar o seu frete, que foi o que acabou acontecendo, aumentar o seu frete de uma forma absurda. Isso aconteceu aí, na maioria dos trechos onde a ferrovia foi erradicada.

O engenheiro analisa o transporte ferroviário de forma complexa, articulando a relação estabelecida nos outros países e as diferenças em relação ao Brasil. Os investimentos decrescentes impediram o desenvolvimento ferroviário, no geral. A análise de custos deveria ser mais complexa, investigando seu significado social e estratégico para o país. E sobre a relação ferrovia-cidade, seu testemunho é também valioso:

É, a minha observação com relação a isso é... que havia nas comunidades desses municípios, uma... polêmica sobre isso. Porque uma parte da população, ainda via a ferrovia como um setor extremamente estratégico para o desenvolvimento da região. Porque todas as cidades vizinhas à... Normalmente, sempre tem uma estação, ou uma cidade que é uma cidade pólo de cada região. Então, a ferrovia, ela sempre foi utilizada para esse fluxo, de, de compras nessas cidades pólo, então... O comércio pela ferrovia, o transporte, essa questão, ela era importante ainda para uma grande parte ali da comunidade. Até por falta de alternativa de transporte, porque o transporte rodoviário era um transporte ainda alternativo, sem muita ainda, muita... opção... você às vezes, tinha poucos ônibus. Ou as estradas de terra e... às vezes a ferrovia era até um transporte mais interessante. Mas, por outro lado, para o outro grupo de pessoas na comunidade, é, a ferrovia passou a ser um entrave ali para a cidade. Por que? Porque todas as cidades, elas se desenvolveram ao redor da ferrovia. E... as principais avenidas, ruas da cidade elas atravessavam o leito da linha, a travessia de nível, a famosa travessia de nível. Então, ao trem passar, ficava o tráfego ali, de quem tem carro, ônibus, essa coisa, paralisado. Isso, às vezes... Manobra de um trem, às vezes ficava um trem manobrando. Porque os trens, à medida que os trens foram ficando maiores, também pela questão de locomotivas mais potentes, os trens foram ficando

maiores, né? Com um maior número de vagões. E os próprios pátios das estações, às vezes, não comportava todo o trem formado só num desvio. Então, ao você formar um trem, você tinha que botar o trem segmentado, uma parte do trem num desvio, outra parte noutra desvio, outra parte noutra desvio. (...)E os carros, ficavam ali, naquele negócio, parados, esperando a manobra do trem. Então, para algumas pessoas, e, principalmente, às vezes até para alguns prefeitos, o trem passava a ser um... Porque a população pedia um... um viaduto, vamos supor, para o prefeito. Como o prefeito não tinha dinheiro para fazer o viaduto, ficava mais fácil pra ele, pedir que a ferrovia fosse erradicada (risos)... Não é? (...)<sup>5</sup>

Além de a ferrovia ser um “entrave” para a cidade, muitas vezes a própria empresa ferroviária gostaria de se libertar dos trechos urbanos, que além de arriscados, atrasavam os trens com frequência.

Quem hoje passa pelo centro de Uberlândia e pela Av. João Naves de Ávila, uma das principais da cidade, não imagina que a cidade fora cortada por trilhos e que ali trafegavam locomotivas. Na antiga estação de trens, hoje Praça Sérgio Pacheco, uma das principais praças da cidade, foi construído um terminal de ônibus, sem qualquer menção ao antigo local. Necessidade de esquecimento? Construção de nova memória? A lembrança da antiga cidade sobrevive nas fotos e nas memórias orais e escritas, que sempre se encarregam de revolver os “apagamentos”. A dialética lembrança/esquecimento faz parte dos mecanismos da memória e da história. Segundo Jacy Alves de Seixas, *“há uma gestão da memória, assim como há uma gestão, ao mesmo tempo racional e afetiva (em grande parte inconsciente), do esquecimento.”*(2004:103) A autora considera a necessidade menos de “encurrular” o esquecimento do que compreendê-lo, *“inserindo-o em uma trama que confira sentido e visibilidade às figuras emblemáticas singulares (e carregadas de historicidade) de que se vale e que lhe confere eficácia e duração”*.(Id.: 101) Portanto, com essa inspiração, nos aventuramos nos meandros desses campos de lembrança/esquecimento relacionados às imagens ferroviárias.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, sociedade anônima com sede em Campinas-SP, foi organizada em 1872, com a finalidade de construir uma ferrovia com bitola métrica, entre as cidades de Campinas e Mogi-Mirim. Segundo

---

<sup>5</sup> Waldemar Pires Ferreira, nascido no Rio de Janeiro, 23 de janeiro de 1950. Seu pai, Waldemar José Ribeiro era diretor da filial da fábrica de fogões Cosmopolita, da Metalúrgica Paulista e sua mãe, Lita Pires Ribeiro, era proprietária de uma loja de enxovais, em Copacabana. Sempre estudou em Escola Pública, fez o curso de Engenharia Mecânica na Escola de Engenharia do Rio de Janeiro, formando-se em 1973. Ingressou como estagiário na Rede Ferroviária Federal, em 1972. Exerceu vários cargos de chefia, dentre eles, o de Superintendente da Leopoldina, em 1989, na época denominada Divisão Operacional

Flávio Saes, pode-se considerar a Mogiana, Paulista e a Sorocabana como “*as estradas do café*” (1981:41), construídas para atender às dificuldades de transporte de produtos agrícolas, como o algodão e o café (que, sem dúvida, era a carga mais lucrativa), do interior paulista ao Porto de Santos.

A partir de 1880 a Mogiana estendeu-se ao interior de São Paulo e rumou em direção a Minas Gerais, devido, em boa parte, à garantia de juros de 7% dos governos Imperial e provinciais. Além dos conflitos e jogos de interesse entre dirigentes de empresas ferroviárias e setores do Estado (Id.:69), havia fortíssimas disputas político-econômicas entre as lideranças regionais pela definição dos traçados, como salienta Pedro Tosi e Geraldo Faleiros (2000). A expansão da ferrovia até Ribeirão Preto fora garantida pela influência, dentre outros, de Martinho Prado Júnior, representante na Assembléia Provincial e proprietário de várias fazendas nessas regiões. Outras influências se fizeram para que os trilhos alcançassem parte de Minas Gerais. Em 11 de abril de 1887 inaugurou-se a estação de Franca, transpondo também o Rio Grande. Seguindo, em 1889 foram inauguradas as estações de Conquista, Sacramento e Uberaba (principal meta, por ser um pólo na economia mercantil do centro-sul, garantido pela pecuária) (Id.: 125). Em 1895, atingiu São Pedro de Uberabinha (denominada Uberlândia em 1929) e Araguari em 1896. A ferrovia contribuía para estender a fronteira agrícola, interiorizando o crescimento econômico:

A ferrovia concorria, também, para a centralização mercantil em pontos discretos do espaço. Ao passar “preferencialmente” pelas grandes propriedades e pelas localidades onde estavam instalados os maiores comerciantes, exercia sobre estes uma pressão para que se tornassem pólos mercantis, de onde emanaria forças centrífugas e atrairiam forças centrípetas, recebendo em “primeira mão” todo o impacto da lógica mercantil e passando a orientar-se por ela. O movimento de propagação a partir desses focos e a concomitante repercussão sobre as outras órbitas (não mercantis) foi bastante lenta, embora significativa e contínua. (Brandão, 1989: 63)

Dessa forma, segundo Carlos Brandão, com a chegada dos trilhos ao Triângulo, assegurou-se a acessibilidade dos produtos agrícolas e pecuários do Brasil central a São Paulo. (Id.:70), extrapolando a característica inicial de transportadora do café. Ela também atraiu outros investimentos, como construção de estradas e de pontes<sup>6</sup> que garantiram o melhor intercâmbio mercantil com Goiás e Mato Grosso. Houve um forte impacto sobre o mercado de terras, na infra-estrutura urbana, implantação de oficinas de

---

Campos, modificando-se a denominação pois a sede havia sido transferida para Campos-RJ. Depoimento concedido a autora em 1999.

<sup>6</sup> E também atraiu novos empreendimentos ferroviários. A E. F. Goiás, com sede em Araguari, foi inaugurada em 1910.

reparo e serviços de transporte fluvial (Id.: 93). A região, principalmente Uberlândia, se afirmava aos poucos, como grande centro atacadista, já visível no final da década de 1930. Na década de 1950 seriam criados os dois grandes grupos atacadistas de secos e molhados: Martins e Alô Brasil (Id.:115)

Decisivo para a região do Triângulo foi a construção de Brasília que, segundo Tânia Bacelar de Araújo:

cria as condições para a integração em um outro eixo espacial, que também rompe com a herança das antigas “ilhas”. A nova capital contribui significativamente para que se redesenhe o mapa da infra-estrutura brasileira, que agora precisava subordinar-se ao crescimento do mercado interno. A Belém-Brasília, a Brasília-Porto Alegre, a Brasília-Recife, a Brasília-Fortaleza, além da Rio-Bahia, tecem novos caminhos de circulação. Até os anos 40, esses caminhos eram desenhados “na horizontal”, para servir ao modelo primário-exportador. Brasília passa a ser o ponto do interior de onde saem os novos eixos de integração físico-territorial e econômico do país (In; MINEIRO et. Al. 1998:164-165)

A cidade de Uberlândia se especializava no comércio inter-regional e redistribuição de mercadorias, valendo-se, além da ferrovia, de uma crescente rede rodoviária. Ao contrário, “*Uberaba e Araguari consubstanciaram uma estrutura urbana e uma estratégia comercial completamente dirigida pela lógica do transporte ferroviário*” (BRANDÃO, 1989:102).

Em Uberlândia, já em meados da década de 1950, notava-se uma forte tendência à preferência pelo modal rodoviário, exaltando a vocação “natural” da cidade como entreposto e como liderança regional, conforme vemos na seguinte reportagem:

Com a ampliação da malha rodoviária, Uberlândia se caracteriza juntamente com Uberaba e Araguari, como um dos três principais municípios da região, pois aquela cidade passou a utilizar-se das vantagens da “era rodoviária” e a consolidar uma infra-estrutura de transportes e de comunicação, fortalecendo-se por meio do comércio atacadista e passando a exercer influência catalisadora em toda região do Brasil central.<sup>7</sup>

Em seguida, informa sobre a reunião de prefeitos da região para providenciar a reforma de estradas “indispensáveis para a circulação de mercadorias no Triângulo”.<sup>8</sup> Segundo Ramos (2004), houve um envolvimento decisivo da Associação Comercial e Industrial da cidade em projetos rodoviários, centrando seus esforços nos melhoramentos e construções de estradas.

<sup>7</sup> Reforma das estradas regionais. O comércio e a indústria contribuem para a solução do problema. *Correio de Uberlândia*, 18/04/1955, p. 3. (Apud: RAMOS: 26). O “Correio de Uberlândia” surgiu em 1938 e atualmente é o jornal de maior circulação. A urbanização, construção de estradas e a industrialização foram algumas das expressões do “progresso” veiculadas pelo jornal (Cf. DANTAS, 2001:114).

<sup>8</sup> Idem, ibidem.

Dessa forma, o deslocamento provocado pela construção de Brasília e a rede de estradas que se formava viria fortalecer essa tendência, que se acentuou a partir da década de 1970, estimulando um notável crescimento econômico da cidade. Esse processo leva à remoção dos trilhos da região central e a transferência da estação para outro local. Os viveres na cidade se modificam. Trabalhadores, como os carroceiros, que viviam da condução de mercadorias na ferrovia tiveram que buscar outros fretes (MORAIS, 2004:227). Essa transformação foi sentida de formas diferenciadas pelos diversos sujeitos sociais. Segundo Célia Calvo:

(...) nas memórias dos moradores, os anos 70 se constituem num marco significativo de mudanças nos viveres da cidade, sobretudo para os que moravam e trabalhavam nas áreas próximas à ferrovia, estruturadas a partir do trabalho e da circulação de gêneros que vinham para Uberlândia para serem transportados para outros Estados. Muitos foram operários e trabalhadores do transporte: motoristas, ferroviários, charreteiros, ou aqueles que se especializaram no ramo da construção civil, principalmente depois dos anos 1970, quando Uberlândia teve seu crescimento pautado pela vinda de muitas famílias que saíam das cidades vizinhas (2004:157).

A especulação imobiliária provocada pela formação de uma “cidade industrial” valorizava as áreas que seriam próximas e/ou fariam ligações com as rodovias federais, especialmente a BR 050 (Id., Ibid.). Daí a fúria empreendedora com que se realizaram as transformações urbanas e muitas demolições, imprimindo um sentido “moderno” ao visual da cidade:

A ênfase no espírito progressista, ao mesmo tempo em que impulsiona em direção ao futuro, também estimula o esquecimento do passado. Se os sujeitos sociais desprezam o passado por significar dificuldades e atraso, valorizando o presente, essa atitude pode ser vista na transformação da paisagem urbana. Antigas construções são demolidas para a construção de luxuosos palacetes ou modernos edifícios comerciais e públicos (DANTAS, 2001: 147)

É necessário salientar que a ferrovia continuou sendo importante na região, mas sofrendo muitas modificações e perdendo seu sentido social. Com a construção da estação de passageiros em local distante, no trevo da rodovia BR -050, que se dirige a Brasília e à Cidade Industrial, ela perde visibilidade. No final da década de 1990 os últimos trens de passageiros foram eliminados, continuando o transporte de cargas que não estabelece uma “relação” com as comunidades locais, a não ser com as grandes empresas.

Em 1969, à época da conclusão das negociações entre agentes municipais e a direção da Mogiana para a mudança do prédio e dos traçados, um dos principais e influentes memorialistas locais já indicava a mudança do “sentido” da presença da ferrovia na cidade: