

Resenha: *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930*. Lima, Pablo Luiz de Oliveira. Fino Traço, 2015.

Alfredo Costa*

* Geógrafo (UFMG). Doutorando em Geografia (UFMG). Professor do IFNMG.

Em 1865, o renomado geógrafo Elisée Reclus postulava que "a Geografia não é outra coisa que a História no Espaço, assim como a História é a Geografia no Tempo"¹. É razoável afirmar que, ainda que o objeto de estudo da geografia seja o espaço, nenhum outro fator se sobressai mais em sua interpretação que o tempo, sobretudo quando se trata de suas transformações. O livro "Ferrovia, sociedade e cultura: 1850-1930", de autoria de Pablo Luiz de Oliveira Lima - Professor da Faculdade de Educação (FaE) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) - traça uma reflexão dedicada à historiografia da tentativa de transformar, por meio da instalação do transporte rodoviário, à condição brasileira de região periférica em espaço da civilização ocidental, tendo como elemento-chave "o lugar da ferrovia entre a história e a memória" (p.19). Ao longo da construção, traz preciosa análise sobre os processos de integração territorial nacional nos anos finais do Império e iniciais da República.

Tem como diferencial a proposta de ruptura com as "tradicionais obras de memória comemorativa" (p. 19), que ganha força no capítulo 03, na medida em que procura compreender o cotidiano da instalação e operação das Estradas de Ferro Oeste de Minas (EFOM) e Goiás (EFG), tendo por base fotografias da época e relatos de ex-funcionários, que trazem uma perspectiva diferente daquela definida pela memória tradicional, registradas em livros e museus, de seus proprietários e diretores. O eixo-mestre do raciocínio se desenvolve em torno de duas perguntas: 1) Como se formou o sistema de transporte ferroviário brasileiro?; e 2) Por que não prosperou, como seus primeiros empreendedores esperavam? Com apresentação da professora Maria Eliza Linhares Borges, o livro é dividido em três capítulos, além de introdução e considerações finais.

Na introdução, o autor busca situar os acontecimentos da Revolução Industrial, que se concretizava na Europa ao longo do século XIX, e a ânsia das lideranças brasileiras de trazerem ao Brasil tais transformações, sob o argumento de levar o país à luz do progresso e da modernização. Para eles, o Brasil já possuía, na segunda metade do século, dois dos três elementos-chave para realização de tal façanha, propiciados pela economia cafeeira: o capital e o trabalho. Faltava-lhes a tecnologia, que seria importada. O autor relata que, a despeito de suas inúmeras contradições, a instalação da malha ferroviária, que vai atingir a sua maior extensão da história em 1925, procurou proporcionar o desenvolvimento social e econômico brasileiro e a civilização dos sertões nacionais. O que se verificou, de

fato, foi que as ferrovias conquistaram a parcial integração entre áreas produtivas e portos, a criação de novas cidades, e a reconfiguração das redes de abastecimento, até então baseada no fluxo de tropeiros pelas estradas carroçáveis. Além disso, buscou-se estabelecer através delas padrões técnicos e paisagens semelhantes aos europeus, com sucesso em alguns casos.

No primeiro capítulo, denominado "Um Império entre o atraso e o progresso: memórias de viajantes, políticos e empreendedores ferroviários", o autor entrelaça cinco diferentes narrativas sobre as paisagens mineiras no período estudado, de diferentes brasileiros e estrangeiros membros das elites letradas, que tem como ponto de amarração argumentativa a defesa pelo desenvolvimento socioeconômico do Brasil através da modernização. Ali são analisadas as percepções dos naturalistas Auguste de Saint-Hilaire e James Wells, que estiveram no Brasil, respectivamente, em 1816 e 1873, e que perceberam o contraste entre as cidades, já civilizadas, e os caminhos, ainda arcaicos e de difícil transposição. Também são analisadas as visões de três brasileiros: o advogado e político José Almeida Leite Moraes; o industrialista Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá; e o engenheiro Christiano Ottoni. O autor demonstra a atuação dessas três personagens na promoção do ideal de integração nacional através da ferrovia, apontada como "um mecanismo de propulsão do progresso, tendo como motor a importação de tecnologia coordenado por membros da elite" brasileira (p. 58) como forma de combate ao atraso.

No capítulo 2, denominado "A ferrovia em pauta nas memórias oficiais dos homens do Estado, do Império e da República", são analisados, cronologicamente, relatórios técnicos, econômicos e políticos relativos aos processos de formação da Estrada de Ferro Oeste de Minas, criada em 1881, e da Estrada de Ferro Goiás, criada em 1905. O autor busca demonstrar, a partir de profunda análise, que os discursos que permearam a construção do ideário da ferrovia como "instrumento de expansão do progresso capitalista no interior do Brasil" (p. 59), de "transformação do sertão em civilização" (p.69), e de integração nacional contrastam com a história das próprias realizações ferroviárias no país. Isso ocorreu, em suma, na medida em que não se foi possível dirimir a dependência tecnológica estrangeira, ou mesmo solucionar o desafio de se realizar planejamentos nas escalas nacional ou regional, fatores que limitaram o desenvolvimento ferroviário brasileiro.

No terceiro capítulo, denominado "Ecos da locomotiva: representações culturais do trabalho ferroviário", são abordadas as representações do trabalho nas memórias da

¹ Reclus, Elisée. Le mont Etna et l'eruption de 1865. Revue des Deux Mondes, Paris, v.LVIII, p.110-38, 1865.

EFOM e EFG, e seus respectivos registros jornalísticos, fotográficos e orais. Ao longo da análise, o autor procura demonstrar a maneira com que o processo modernizador, que perpassou a constituição das ferrovias, foi apropriado pelas elites, ao passo que as contribuições dos trabalhadores foram ignoradas nas representações oficiais. O exercício fundamental passa a ser, então, o resgate das vozes desse segundo grupo.

Dos periódicos de pequena circulação regional – oriundos de São João del Rei, Patos de Minas, Patrocínio e Divinópolis – são observados os relatos sobre o cotidiano, condições de trabalho e conflitos entre os trabalhadores, fonte de informações considerada pelo autor como “um oásis de informação em um silencioso deserto de vestígios” (p. 103). Também são analisados, de maneira mais detida, os registros fotográficos oficiais que evidenciam o olhar dos proprietários e da direção das ferrovias, e que assim representariam apenas parte da história desses empreendimentos.

Além desses, o registro da memória é o elemento fundador da análise, sobre a qual o autor relata uma série de precauções tomadas para sua fidedignidade, ainda que admita que o processo de transcrição transforma essencialmente um relato oral, na medida em que “a oralidade é dinâmica, contendo sutilezas que não aparecem nos textos, envolvendo também uma linguagem corporal e facial”, a que complementa, “o tom de voz, a pronúncia, as pausas, os silêncios, o ritmo da fala são aspectos cruciais de um depoimento” (p. 104). A seleção dos entrevistados teve como critério o período estudado, e assim foram selecionados dois ex-funcionários que ali atuaram entre 1920 e 1930. Foi utilizado um roteiro semiestruturado com o objetivo de “aprofundar problemas e complexificar a compreensão histórica” (p.105). Os relatos em si trazem aspectos cotidianos do trabalho, as formas de articulação entre os trabalhadores e suas relações com os patrões, suas reivindicações e greves, além, é claro, de casos pitorescos que enriquecem a narrativa.

Nas considerações finais, denominada de “Patrimônio histórico e memória ferroviária e Minas entre o abandono e a preservação”, o autor chama a atenção para a necessidade de se preservar o acervo arquitetônico e documental das ferrovias brasileiras, que em boa medida está sendo consumido pelo clima e pelo descaso humano, ainda que registre exemplares casos de preservação. O autor encerra o livro abrindo três perspectivas de pesquisa: aponta para a necessidade do levantamento do patrimônio ferroviário mineiro, a premência de se registrar a história oral de indivíduos e comunidades que vivenciaram a memória ferroviária, e a relevância de se elaborar um guia de fontes sobre pesquisas ferroviárias.

A título de crítica, o texto apresentaria ganhos substanciais caso alguns recursos fossem melhor explorados, tais como mapas capazes de demonstrar o avanço das ferrovias ao longo do tempo – ou mesmo uma comparação entre trechos planejados e realizados -, quadros-síntese sobre a administração das ferrovias e sobre os investimentos realizados e, por fim, a exposição das fotografias em maior formato e resolução, o que permitiria o melhor acompanhamento das pontuações do autor sobre as mesmas.

No geral, a contribuição da obra para a geografia – sobretudo a histórica e a econômica – é indiscutível. Ao trazer o elemento humano para compreensão das transformações espaciais, sobretudo em no que diz respeito ao entendimento das relações econômicas e comerciais, fica possível compreender a maneira com que a rede urbana mineira se reorganiza no século XIX. As motivações para escolha de traçados, localização de estações ferroviárias, mão-de-obra empregada, e perfil das locomotivas foi determinante para a ocupação do interior mineiro e conseqüente aparecimento e fortalecimento de centros urbanos, com geração de riqueza, ainda que tenham sido mantidos no território verdadeiros vazios demográficos, que só seriam ocupados na segunda metade do século XX. As ferrovias vão alterar as formas de abastecimento das cidades litorâneas brasileiras e fortalecer o perfil agroeconômico que sucedeu a economia mineira após o fim da exploração aurífera.