

A ESTAÇÃO: PORTAL DO CONCRETO E DO IMAGINÁRIO

Aroldo Márcio Ferreira¹

A cidade Pires do Rio, em Goiás, nome que homenageia o então ministro da Viação e Obras Públicas do Brasil Dr. José Pires do Rio, surgiu na terceira década do século XX e foi oficialmente marcada pela chegada da E. F. Goiás e inauguração da estação ferroviária de mesmo nome, em 9 de novembro de 1922.

Nessa época, o trem de ferro era uma das maravilhas mecanizadas, grande símbolo de modernidade, por representar não só a velocidade e demais vantagens, como também a magia inspiradora. As ferrovias, em seu complexo, foram tema para a pintura, fotografia, literatura e cinema, entre as artes, e, se assim o foi, infere-se sua importância no imaginário das pessoas.

Desde o seu início e por mais duas décadas, a ferrovia constituiu-se em fator fundamental para a cidade em razão de ser sua sustentação econômica e o centro de todas as atividades humanas locais. Era uma grande porta de comunicação entre as populações das cidades situadas ao longo dos trilhos e para lugares muito além do que se sabia. Por essa porta entravam e saíam o concreto e o imaginário. A estação centralizava a vida social, política, comercial e, até mesmo, a vida afetiva dos moradores:

Eram dois os horários de trens de passageiros, diariamente, um em cada direção. Nesses horários a estação era o ponto eleito para o encontro quase

¹Arquiteto (UFMG), Urbanista (UFMG), Mestre em História (UFG), professor do Departamento de Artes e Arquitetura da PUC-Goiás.



obrigatório de todos, grandes ou pequenos, jovens e velhos, ricos e pobres, e sempre os namorados. Um alegre encontro comunitário, dos que partiam e dos que ficavam, e também dos que passavam. Porque quase todos eles se conheciam e se relacionavam dentro de uma comunidade que extravasava os limites da cidade, para abranger toda uma população das cidades colocadas às margens da linha (NOGUEIRA, s.d., p. 60).

A regularidade dos trens, na época, tornou-se um sinalizador para a vida da população, transformando a estação em um relógio público, por meio dos longos apitos das locomotivas. Os trens de passageiros eram os trens *de baixo* ou os trens *de cima*. Para os que corriam até a estação, horário de discutir negócios, de colher informações gerais, de receber jornais e correspondência, de encontrar ou de se despedir de pessoas amadas, de apreciar a chegada de meretrizes. No período noturno, as horas eram sinalizadas pelo guarda-noite, mediante batidas fortes numa barra de trilho, das seis da tarde às seis da manhã: tantas pancadas quantas as horas, e uma só pancada para as meias horas. Esse ritual se manteve, sem alteração, até 1935, aproximadamente.

Para outros, era ouvir e imaginar as grandes transformações que aqueles apitos poderiam trazer para o seu cotidiano ou para outras pessoas. O trem-relógio fazia a imaginação extrapolar o espaço da estação, como se pode avaliar por alguns depoimentos: “A gente falava assim: ‘vou encontrar você que hora?’ Depois do trem de cedo, depois do trem de tarde [...]”². Em outro depoimento, o metodismo de terceiros era denunciado:

2 Depoimento do Sr. Oswaldo Ferreira, 84 anos, ex-morador de Pires do Rio, Goiânia, em 22 de agosto de 1999.

Era tão pequena a cidade, tão importante, que a gente estava na escola de D. Marieta. A [...] morava com o padraсто [...], um dentista. Sr. [...] era tão metódico e tudo dele era tão certinho, então nós ficávamos lá na porta: “Quantas horas?” Aí o povo falava assim: “deve ser umas três horas, a [...] já passou pra estação pra buscar a correspondência do Sr. [...]”³.

A estação se transformava também em um grande empório para as transações comerciais da produção regional:

A produção de cereais era farta e compradores de Ipameri e Araguari, os chamados maquinistas, sempre estavam presentes examinando os produtos que ficavam depositados a céu aberto, em frente à estação e na própria plataforma desta. Viajantes que representavam firmas de São Paulo, Uberaba e Araguari chegavam em visitas às casas de comércio aqui existentes. (SOARES, s.d, p. 56).

Nesse aspecto, a Estação de Pires do Rio teve seus recordes, como anunciou, em grande manchete, o *Nossa Folha* de 30 de outubro de 1939: “Movimento da Estrada de Ferro Goiás em 1938 – Entre as cinco maiores Estações de Ferro Goiás a de Pires do Rio ocupa lugar de destaque”. Em nota do redator, ao pé do quadro demonstrativo desse relatório, foi comemorado:

Eis uma brilhante e insofismável afirmação do desenvolvimento de Pires do Rio; das vinte e seis estações da Estrada de Ferro de Goiás, são estas cinco⁴ as que mais destacaram pela intensidade de movimento. E nesse grupo, excepcionando a de Araguari pela situação peculiaríssima, A DE PIRES DO RIO CONQUISTA TRÊS RECORDS, como seja: o de movimento de passageiros, o de encomendas e o de animais.

Pelos trilhos chegavam e partiam todos e tudo. O deslocamento constante das pessoas, facilitado pelo trem de ferro, favorecia fartas notas na seção Hóspedes e Viajantes da coluna Vida Social do *Nossa Folha*, que anunciava a presença na cidade de pessoas de destaque como, também, as viagens dos pioneiros importantes. Viagens, às vezes, para lugares não tão distantes, mas revestidas de importância por serem servidas da velocidade moderna do trem.

3 Depoimento de D. Geralda Cunha Ferreira, 78 anos, moradora de Pires do Rio, em 17 de outubro de 1999.

4 As estações citadas eram Pires do Rio, Araguari, Ipameri, Leopoldo de Bulhões e Anápolis.

A fácil acessibilidade às viagens de trem, pelo baixo preço das passagens e pelos bons e regulares serviços prestados pela ferrovia, gerava um devotamento geral da comunidade. Nessa visão do fetiche, Nogueira (s.d., p. 62) relata:

Na estima geral se incluíam, numa atitude de veneração animista, a estação, os trilhos, as locomotivas, e tudo que integrasse a ferrovia. Ninguém diria que uma locomotiva havia chegado. Diria, isso sim, que a 301 ou que a 203 estava na estação, por ela passara ou dela partira. Na simplicidade de costumes daquele tempo, a vida era uma contínua e tranqüila sedimentação de fatos menores. O destaque se dava ao trem, um fator maior. O trem que era a fuga à rotina, a vida em cascata, borbulhante, que renascia e se renovava sempre, transbordante das alegrias e tristezas maiores.

Mais que fuga à rotina, a estação era o lugar dos encontros com o exterior, com as novidades, interesse para a juventude da época:

A gente, moças (no tempo que mudei pra lá era solteira), então a gente ia pra estação. Era um passeio que a gente ia fazer, ver o povo que embarcava, ver o povo que desembarcava. Ou no trem de cedo ou no trem da tarde. Era assim que a gente falava. Vinha o trem de Anápolis e de Araguari. Cruzavam nesse tempo em Inajá. Não era em Ipameri não, que os trem cruzavam⁵.

O imaginário das pessoas que desconheciam essa máquina de ferro era fonte criativa para sua interpretação, que ia até muito além do que realmente era. Moradora na fazenda quando menina, D. Geralda conta:

Minha mãe criava uma moça, que era de Ipameri, e ela conhecia o trem. Então ela falava assim: “olha, o trem é comprido, é como daqui no pé de óleo” (uns cem metros mais ou menos). Aí eu fiquei com aquilo na cabeça, que ele era enorme. Mas eu pensava que o quanto tinha de comprimento ele tinha de quadrado. Quando eu cheguei aqui e que vi o trem, meu Deus!, eu tive uma decepção tão grande. Fininho demais [...]⁶.

Porta de entrada das autoridades que vinham até a cidade, geralmente para celebrações políticas, a plataforma da estação era o palco das primeiras

5 Depoimento de D. Adelina Santos Ferreira, op. cit.

6 Depoimento de D. Geralda Cunha Ferreira, op. cit.

manifestações de boas-vindas, sempre em grande e correto cerimonial. Um exemplo de uma dessas manifestações foi a recepção da chegada da comitiva oficial, vinda à cidade para a inauguração dos edifícios públicos, em 21 de maio de 1938, como noticiou o *Jornal Goiaz*, em sua edição de 27 de maio de 1938:

E foi dentro desse ambiente saturado da mais viva satisfação, que vimos o povo em pêso desta cidade se dirigir à estação da “Goiáz”, a fim de receber a Comitiva Oficial, que, da Capital do Estado, aqui viria [...]. A “gare” ficou cheia literalmente. Os numerosos alunos das escolas primárias e normal, todos uniformizados, se postaram em filas, abrindo extensa ala, por onde deveriam passar os visitantes ilustres. A banda de música local compareceu à estação, e ali se viam também todo o mundo oficial da cidade e representantes da imprensa local e doutras cidades, pessoas de destaque social, oficiais do exército e representantes das prefeituras dos municípios vizinhos. Às 10:50 horas, o rápido da Goiaz parou na estação. Prolongada salva de palmas seguida da execução de um dobrado pela banda municipal constituíram a saudação aos visitantes oficiais [...].

Poder-se-ia dizer que foi ficção, mas o imponderável aconteceu em nove de fevereiro de 1927. Nessa data, provenientes da região de Santa Cruz, os revoltosos, denominados “Coluna Prestes”⁷, surgiram em Pires do Rio, tomando como base estratégica o edifício da estação. Do local, Siqueira Campos comandou as temíveis operações de domínio da cidade: assaltos, saques às lojas comerciais e a espetacular colisão de uma locomotiva com um vagão gaiola. Com boa parte dos trilhos arrancados ao sul, o “acidente” objetivava retardar as forças policiais vindas de Ipameri. Por afirmação política ou capricho, antes de se debandarem rumo a Paracatu, em Minas, Siqueira Campos ordenou que fosse escrito na parede da plataforma da estação o novo nome que, a partir daquele instante, se denominaria a cidade: PRESTES. Seguro do episódio, um verdadeiro épico regional, Siqueira demonstrou sua vontade de que tal fato se perpetuasse na história com um saldo mais favorável aos revolucionários, como testemunha o trecho de sua carta a Prestes: “Oficialmente mudei o nome da cidade para Prestes; Não sei se eles respeitarão a idéia” (NOGUEIRA, s.d., p. 73-80).

7 Grupos remanescentes do movimento revolucionário de 1924 em São Paulo, chefiados por Luís Carlos Prestes, continuaram em luta, sem recursos materiais, utilizando uma estratégia de permanecer sempre em movimento, evitando o confronto direto com as forças legalistas. Essa marcha constante levou-os a percorrer o país, cabendo a Antônio Siqueira Campos o comando de um das facções da “Coluna” que passou por Goiás.

A limpeza do local onde se assentavam os trilhos, em pleno cerrado, transformava-o, para a comunidade, em lugar para o vaivém. Nos finais de tarde, a população realizava longas caminhadas em grupos de amigos pelos trilhos afora: velhos e moços, ricos e pobres, todos se divertindo em segurança. Afinal, as estradas de ferro, com seus trilhos e dormentes, sempre foram elementos de dinâmicas brincadeiras e pode-se acrescentar que, seguramente, o olhar dessas pessoas no horizonte levava, através das linhas paralelas, à certeza de um mundo alcançável a ser atingido de acordo com o seu caminhar⁸. Participante dessas caminhadas pelos trilhos, a observadora depoente descreve um pouco da paisagem de Pires do Rio nessa época:

A gente andava, passeava nos trilhos da estrada de ferro. Quer dizer, era tudo vazio aquilo lá. Tinha a casa do Maneco [...] e pra baixo assim da linha já tinha algumas casas. No mesmo tempo que a gente passeava lá, já tinha aquele povo lá, esse povo da estrada de ferro, morava por lá [...] aí era assim, casas mais simples, pra baixo da linha⁹.

Na inexistência dos fios do Telégrafo Nacional, os telegramas se faziam eficientemente pelo telégrafo da ferrovia, em convênio com o Correio. Para a estação, apelavam as pessoas que, em caráter de emergência, precisavam de uma rápida comunicação, o que era bem resolvido num clima de camaradagem pelos funcionários

8 Na visão de Hardman (1988, p. 179), os dormentes carregam uma ambiguidade (são traduzidos literalmente do inglês britânico *sleeper*), que não parecem “refletir meramente o arbitrário de um signo lingüístico, mas a animação de objetos por si só estanques, as intersecções entre trabalho vivo e trabalho morto, a simbologia que fetichiza o inanimado [...]”.

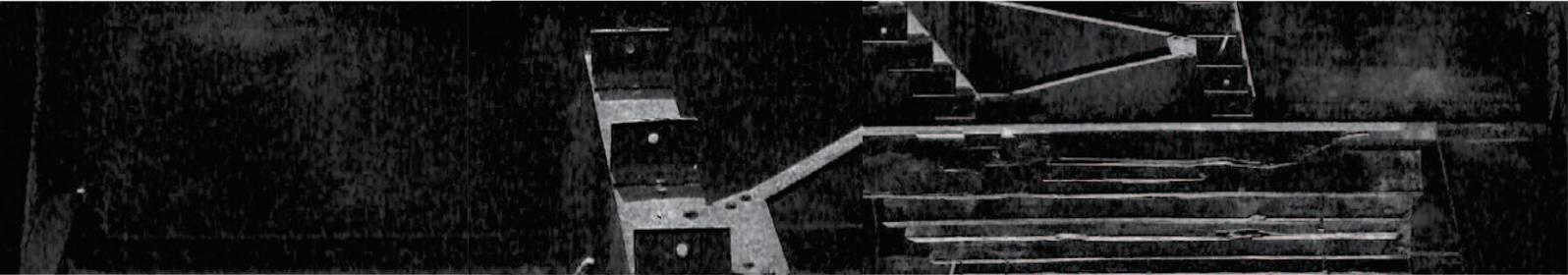
9 Depoimento de D. Adelina Santos Ferreira, op. cit.

da ferrovia, muitas vezes gratuitamente; eram cartas seladas, recomendações complementares, telegramas, encomendas etc. Veículo do progresso e da aproximação das pessoas, a ferrovia “estimulava a ampliação de laços de amor, num quadro de poesia”, na sensível percepção de Nogueira (s.d., p. 63):

Nem os trens cargueiros que surgiam por vezes, nas horas crepusculares, os prejudicavam ou impediam [os passeios pelos trilhos]. Porque os pedestres então simplesmente abriam alas, desimpedindo a linha por onde o trem avançava lento. Enquanto com uma das mãos o maquinista acionava a corda do apito, demoradamente, a golpes sucessivos, com a outra acenava a todos, numa amável e efusiva saudação. E dezenas de mãos respondiam ao gesto amigo, acompanhadas de gritos e sorrisos, num extraordinário espetáculo de confraternização. [...] Nesse quadro se incluíam as locomotivas, que apitavam muito e demoradamente nas oportunidades festivas, e se mantinham silenciosas nas horas tristes, como as da Semana Santa ou as dos lutos locais.

Essa experimentação de viver na época ao lado de uma ferrovia é difícil de ser repassada em todas as suas vibrações. Mas, por meio de um trecho de seu trabalho, Nogueira (s.d., p. 62) consegue, com muita sensibilidade e usando os recursos da onomatopeia, induzir o leitor a sentir a mágica presença dessa energia na vida das pessoas:

Na musicalidade dos apitos dos trens, graves ou agudos, breves ou longos, retratando o humano do maquinista que estava atrás dele; no trantrã dos truques sobre as emendas dos trilhos; no “muito-peso-e-pouca-força” das locomotivas resfolegantes; nos apitos duplos e



rápidos das saídas dos trens; em tudo aquilo havia uma construção sinfônica. Sinfonia nova, embriagadora, profunda, vitalizante, onde o ritmo ligeiro do progresso não ofuscava a poesia. Na estação, quando breves hiatos de silêncio buscavam estabelecer-se, o coração da cidade teimava em bater, bebendo a vida, palpitando no “breguet”¹⁰ dourado: Tec. teec... tec...tec...tec...

Assim, reverberando no tempo estão os “sons que desaparecem, que voltam, formam o ambiente acústico dos bairros. As pedras da cidade, enquanto permanecem, sustentam a memória. Além desses apoios temos a paisagem sonora típica de uma época e de um lugar” (BOSI, 1987, p. 364). Pode-se dizer que existem, dentre os goianos, aqueles que viveram as histórias do trem de ferro, que acordaram à noite com o barulho e o apito do trem distante. Neles, um imaginário especial se formou, tornando a estrada de ferro uma experiência inesquecível e engrandecedora.

¹⁰ Breguet: nome do fabricante do equipamento transmissor-receptor telegráfico, com registro em fita, então usado nas estações ferroviárias da E. F. G. Era todo construído em latão polido e mantido sempre em excelentes condições de limpeza e conservação. Como ocorre frequentemente, o nome próprio acabou tornando-se comum, designando no caso o aparelho.

Referências

BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: T.A. Queiroz/Ed. USP, 1987.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

Jornal Goiaz. Pires do Rio, GO, Ano I, n. 25, 27 maio 1938.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. *Pires do Rio*. Goiânia: Roriz Gráfica Editora, [s.d.].

SOARES, Francisco A. Martins. *Pontos históricos de Pires do Rio*. Goiânia: Edição do Autor, [s.d.].