



HISTÓRIA E NOSTALGIA SOBRE OS TRILHOS Luiz Felipe Cezar Mundim¹

COIMBRA, Ricardo Resende. *Uma viagem pelos trilhos da Centro-Oeste: 120 anos de história ferroviária*. São Lourenço, MG: Novo Mundo Gráfica e Editora, 2009.

A história ferroviária se confunde na produção literária de certo movimento nostálgico acerca das ferrovias no Brasil. Objeto pouco estudado na historiografia acadêmica, as ferrovias recebem grande atenção de pesquisadores e entusiastas movidos por suas relações pessoais e, em grande parte, nostálgicas com o mundo do transporte ferroviário.

Ricardo Coimbra, autor do livro *Uma viagem pelos trilhos da Centro-Oeste*, se enquadra nessa relação afetiva com a pesquisa sobre o transporte ferroviário. O autor não se furta a dedicar o livro aos apaixonados por ferrovia. Da mesma forma apaixonada, desenvolve o que chama de *relato descritivo*, da formação da Viação Férrea Centro-Oeste até sua incorporação pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). O autor foi contratado pela RFFSA em 1978 e desempenhou função de engenheiro na Superintendência Regional de Belo Horizonte (SR-2) até o início da privatização da Rede, no final da década de 1990.

O livro fornece, na medida da descrição histórica da evolução da rede ferroviária no sul e no oeste de Minas, elementos para uma melhor compreensão tanto da evolução da perspectiva desenvolvimentista por trás das disputas entre

¹ Mestre em História pela Universidade Federal de Goiás. E-mail: <luizmundim@gmail.com>.

as cidades por trechos de ferrovias quanto das mudanças ocorridas na administração das Estradas de Ferro, da sua gradual nacionalização e, por fim, da fragmentação novamente por meio das privatizações.

Dividido em sete capítulos, o livro apresenta inicialmente a história das Estradas de Ferro que deram origem a SR-2, como a Oeste de Minas (EFOM); Muzambinho; Minas e Rio; Sapucaí; Rede Sul Mineira (RSM); Trespontana; Machadense; Paracatu; Estrada de Ferro Goiás; Rede Mineira de Viação (RMV); Bahia a Minas e Viação Férrea Centro Oeste (VFCO). No primeiro capítulo o autor já apresenta claramente a opção por um estilo de narrativa, a se repetir nos demais capítulos, que procura intercalar rápidas intervenções descritivas, de cunho predominantemente técnico e legal sobre os dados históricos acerca das informações recolhidas, com reproduções integrais de textos jornalísticos e tabelas administrativas a respeito das Estradas de Ferro. Não há aí, e em nenhum dos capítulos, nenhuma intenção interpretativa mais elaborada de cunho teórico, seja histórica ou sociológica, que não o pressuposto heurístico dado ao exercício da descrição com base em documentos.

Há uma maior atenção dada para a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), criada em 1878 e que reuniu diversos trechos, cobrindo desde a região de Uberaba/ Patrocínio até Belo Horizonte, se estendendo ao sul até Angra dos Reis. O autor dedica especial atenção à cidade de Lavras, focalizando os percalços para a inserção definitiva e fundamental desta cidade no roteiro e na administração da EFOM. Neste primeiro capítulo há também uma breve descrição da trajetória histórica da Estrada de Ferro Goiás, inicialmente parte integrante da EFOM e, em 1906, uma Estrada com administração própria.

Chamam a atenção as integrações administrativas entre as Estradas, que o autor descreve ao longo do capítulo. Na década de 1930, pela junção da EFOM com a Estrada de Ferro Paracatu e a Rede Sul Mineira, foi criada a Rede Mineira de Viação (RMV),

importante passo na evolução centralizadora do transporte ferroviário na primeira metade do século XX. E, na década de 1960, depois de menos de dez anos após a criação da RFFSA, órgão que visava centralizar nacionalmente o transporte ferroviário, a RMV incorporou a Estrada de Ferro Bahia – Minas e a Estrada de Ferro Goiás, nascendo a Viação Férrea Centro Oeste (VFCO).

O segundo capítulo do livro é dedicado às locomotivas, com uma breve descrição da evolução dos modelos e dos aspectos técnicos que compõem essas máquinas. O capítulo é, em grande parte, ilustrado por fotos e quadros demonstrativos relacionando os modelos de locomotivas às Estradas em que desempenharam serviços. Nota-se, neste capítulo, uma distinção curiosa que viria marcar a evolução do transporte ferroviário no mundo todo, que é a passagem das máquinas a vapor para as máquinas mistas movidas a diesel e eletricidade. Tal passagem, ainda que não seja objeto de reflexão do autor, é um dos elementos tecnológicos que ajudam a compreender a expansão do domínio do transporte ferroviário sobre os demais meios de transporte em terra durante o século XX – muito embora não seja essa a história no Brasil –, uma vez que proporcionou maior mobilidade, desempenho e redução de recursos combustíveis às locomotivas.

O capítulo seguinte é dedicado à descrição, mais contemporânea do que histórica, do Complexo Ferroviário de São João Del Rei, considerado um dos mais importantes na história ferroviária brasileira. O autor ressalta que a estação desse complexo era a maior da VFCO, e responsável pelo escoamento tanto de importações quanto de exportações de produtos das Estradas ligadas à Centro Oeste.

Muito brevemente, e com pouca justificativa em termos de composição textual do livro, o autor dedica

um capítulo para a Navegação Fluvial, um para a Eletrificação e um para Estações, todos eles a respeito da integração da VFCO. E, como capítulo final do livro, narra descritivamente e, neste momento, em caráter pessoal, as realizações da SR-2, que integrava a 5ª Divisão Operacional Centro Oeste e a 14ª Divisão Operacional Centro Norte, as quais o autor apenas indica que deram origem às superintendências da RFFSA.

Ao final do livro, o aspecto que mais chama à atenção historicamente é a evolução das ferrovias descrita pelo autor; em especial, a exposição sobre o percurso administrativo a que o transporte ferroviário esteve submetido até estar integralizado, em seu ponto máximo, na criação da RFFSA e das SRs. Ainda que o autor não descreva mais detidamente essa integração, pode ser observada uma busca pela expansão racional e longínqua da exploração maximizada dos potenciais produtivos do país.

Nos termos de uma narrativa mais afetiva, elementos como a mudança tecnológica das locomotivas, e esses aspectos econômicos e sociológicos que compreendem a expansão ferroviária no Brasil da segunda metade do século XIX até as primeiras décadas da segunda metade do século XX, não compõem os objetos de reflexão do autor, ao que parece, por motivo similar ao das próprias ferrovias deixarem de ser fator de interesse no Brasil enquanto meio de transporte dominante, e enquanto objeto de estudo: dito mais como pressuposto do que como hipótese, o interesse no Brasil pelo desenvolvimento das tecnologias de transporte ferroviário, em todos os seus aspectos e funções que podem servir às sociedades, não foi suficiente para sobrepor o interesse empenhado pela agenda capitalista de caráter dependente, que encontrou na representação do transporte rodoviário forte concorrência.

O transporte ferroviário teve uma fase considerada “áurea” – exatamente a fase objeto de nostalgia –, durante a qual foi usado com alguma relevância como transporte de passageiros; nessa fase, desempenhou função logística primordial de escoamento da produção brasileira, principalmente da produção agrícola de exportação. O historiador Barsanufo Gomides, em um dos poucos estudos existentes no Brasil sobre o transporte ferroviário, destacadamente sobre a Estrada de Ferro Goiás, aponta que na construção das ferrovias nesse período estavam em curso todos os elementos do crescimento e da expansão do capitalismo no Brasil, e que o transporte ferroviário era uma das principais formas de garantir a interiorização e a unidade dessa expansão, de maneira dependente e interligada ao capitalismo global².

De toda forma, e conforme mais estudos aprofundados são realizados, a importância da perspectiva afetiva de livros como o de Ricardo Resende Coimbra para com as ferrovias se revela na função prática das pesquisas desenvolvidas. Coimbra, neste livro, buscou reunir e selecionar uma série de documentos impressos e visuais que pudesse restabelecer sensorialmente a experiência com a ferrovia. A importância desse trabalho, para o autor, está dada no interesse natural, portanto mágico, que as ferrovias despertam.

O trabalho com fontes, nesse sentido, é restrito ao caráter primário. O autor deposita na construção da narrativa dos fatos apenas o contato que teve com jornais de época, documentos administrativos internos e fotos que reuniu sobre o período, não havendo nenhuma indicação bibliográfica a mais que pudesse apresentar outras reflexões adicionais acerca das ferrovias que não a pessoal e descritiva.

Em termos historiográficos, esse tipo de trabalho representa um belo desempenho propedêutico na medida em que apresenta um universo de textos jornalísticos e fotos de grande riqueza informacional. Ainda que a localização dos lugares e autores desses documentos não seja indicada com maior precisão no texto, o autor aponta os locais de pesquisa ao final do livro, fator importante para novas investigações sobre o assunto. Neste ponto, *Uma viagem pelos trilhos da Centro-Oeste* aparece como um dos poucos livros a desempenhar esse caminho tortuoso da pesquisa direta em fontes primárias, e se afirma como obra a ser consultada por pesquisadores e interessados de maneira geral na história do transporte ferroviário no Brasil.

2 GOMIDES, Barsanufo. *O Despertar dos Dormentes*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 1982. p. 139-143.