



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

GUILHERMO SILVEIRA BRAGA VILAS BOAS

TREM BANDEIRANTE:
Nos trilhos da lembrança e do esquecimento
a bordo do outrora trem de passageiros de Brasília

BRASÍLIA

2024

GUILHERMO SILVEIRA BRAGA VILAS BOAS

TREM BANDEIRANTE:
Nos trilhos da lembrança e do esquecimento
a bordo do outrora trem de passageiros de Brasília

Tese doutoral apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília como exigência parcial para obtenção do grau de Doutor em História.
Orientadora: Prof^a. Dr^a. Eloísa Pereira Barroso, Universidade de Brasília.

BRASÍLIA

2024

V697t

Vilas Boas, Guilherme Silveira Braga, 1983-

Trem Bandeirante: nos trilhos da lembrança e do esquecimento a bordo do outrora trem de passageiros de Brasília / Guilherme Silveira Braga Vilas Boas; orientadora Eloísa Pereira Barroso. - Brasília, 2025. 254 p.

Tese (Doutorado em História) - Universidade de Brasília, 2025.

1. Trem Bandeirante. 2. Brasília, história de. 3. Ferrovias. 4. História oral. 5. Memórias e esquecimentos. I. Barroso, Eloísa Pereira, orient. II. Título.

GUILHERMO SILVEIRA BRAGA VILAS BOAS

**TREM BANDEIRANTE:
Nos trilhos da lembrança e do esquecimento
a bordo do outrora trem de passageiros de Brasília**

Tese doutoral apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília como exigência parcial para obtenção do grau de Doutor em História.

Brasília, 17 de fevereiro de 2025.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a. Eloísa Pereira Barroso
PPGHIS/Universidade de Brasília – UnB

Prof. Dr. José Inaldo Chaves Júnior
PPGHIS/Universidade de Brasília – UnB

Prof^a. Dr^a. Livia Moraes Garcia Lima
PPGH/Universidade Estadual Paulista – UNESP/SP

Prof. Dr. Robson Laverdi
PPGH/Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG/PR

Profa. Dra. Maria Helenice Barroso
Instituto Federal de Brasília - IFB
(Suplente)

*Ao meu filho Theo:
nunca pare de acreditar.*

AGRADECIMENTOS

A realização de uma pesquisa, em qualquer circunstância, é uma tarefa trabalhosa, árdua, por vezes solitária, que requer doses cavalares de empenho, persistência e bastante apoio. O suporte de tantas pessoas nessa caminhada de pouco mais de quatro anos, que se iniciou quase que concomitantemente com o nascimento do meu filho, Theo, foi fator crucial para que este trabalho pudesse ser levado adiante e, principalmente, ser concluído, diante de inúmeros desafios que se apresentaram desde os primeiros dias.

Primeiramente preciso agradecer à minha orientadora, Eloísa Barroso, que sempre me incentivou a dar passos cada vez maiores na missão historiográfica, onde a sinceridade permeia de suas palavras, junto com uma orientação acurada e direta, fizeram-me ganhar a confiança necessária para adentrar os estudos do curso de doutorado com a devida seriedade e autonomia, trabalhados fortemente desde o curso de mestrado.

Também agradeço fortemente a todas as pessoas que dispuseram do seu tempo, vozes, experiências e memórias, todos muito preciosos na execução deste trabalho. Refiro-me aqui aos narradores, a todas e todos que conversaram comigo e integraram as entrevistas. Os moradores de Brasília (relativamente próximos à linha férrea): Afonso Moraes, Sra. Eni Gabriel, Sr. Jefferson Rodrigo, Liliane Amaral, Luiz Hayne, Sr. Paulo Afonso e Sra. Maria Tereza; os ex-ferroviários: Camilo Piccolo, Davi Fernandes, Éder Nunes (muito obrigado pelos contatos e pelo convite para o encontro de ex-ferroviários), Elson dos Santos, Ewerton Machado, Nilson Gonçalves, Sebastião Piccolo, ao grupo de ex-ferroviários da RFFSA, ao portal "Bibliografia Piresina"; aos passageiros Edson Leite, Liliane Amaral, Sr. Paulo Afonso e Sra. Maria Tereza (sim, são também passageiros), Vânia Rosa, Sra. Madalena Rodrigues, bem como à toda Família Dignart (Carlos, Dona Bia e Ananda).

À equipe do Centro de Documentação do Correio Braziliense (CEDOC), pelo atendimento e presteza sempre impecáveis, e toda a disposição em colaborar e tirar todas as dúvidas: Chico, Vitor e Suzane.

Destaco nessa seção também todos os meus professores e professoras, verdadeiros mestres, que tive o prazer e honra de conhecer e também de participar de suas aulas, as quais guardarei com muito carinho (e saudade): André Araújo, Arthur Alfaix, Jonas Pegoraro, José Inaldo, Tiago Luís Gil e Robson Laverdi.

À equipe técnica do Programa de Pós-Graduação em História da UnB, Rodolfo e Jorge, pela simpatia e profissionalismo de sempre; à sociedade brasileira, que por meio de

seus impostos, permite o funcionamento e o crescimento de uma grande instituição como a Universidade de Brasília.

No campo mais pessoal o número é também bastante expressivo.

Primeiramente, preciso agradecer e destacar o suporte de minha maior incentivadora, minha amada e desde sempre gatíssima esposa Yana, que desde antes de eu me aventurar por qualquer caminho na pós-graduação já estava do meu lado me dando todo apoio e dizendo que tinha certeza de minhas capacidades; ao meu filho Theo, que mesmo sem entender porque o papai ficava tantos dias e finais de semana sem poder brincar, sempre conseguia me encher de ânimo com seu lindo sorriso.

Aos meus pais, Tom e Irani, que me ensinaram desde muito cedo o amor pela leitura e sempre me guiaram rumo a todo e qualquer conhecimento possível de ser adquirido e conquistado e, mais que isso, trabalharam arduamente, muitas vezes abrindo mão de suas vidas e seus sonhos, para que eu pudesse ter uma formação e postura dignas, como pessoa e cidadão; aos meus irmãos, Caio e Lupe, por todo carinho, incentivo, atenção, companheirismo e amizade ao longo de nossas vidas.

Às famílias Braga e Vilas Boas, sempre muito presentes e integrantes de todas as horas em minha vida: minhas tias, tios, primos e primas, muito queridos e sensacionais. Licéia e Zé Humberto, valeu demais sempre pela presença e troca de ideias; Hery e Alice, muuito obrigado por facilitarem o contato de várias entrevistas. Menção especial à minha avó, Dona Rita (Mainha), que é o elo maior de toda a família Braga, e ao meu avô, Jayme Vilas Boas (*in memorian*), que me deu a honra de ser o meu primeiro entrevistado, ainda na longínqua sexta série, quando fui fazer um trabalho escolar sobre a Era Vargas (ali se iniciava as minhas aventuras pela história oral e eu nem sabia).

Aos meus sogros, Zé Drumond e Carla Machado, aos cunhados Luna, Estêvão e Iago, pelo apoio incondicional, todo o afeto e carinho dispensado, com a torcida vibrante e atenção de sempre, vocês são uma outra família que ganhei, além de membros de primeira hora da valiosíssima rede de apoio que me permitiu tantas horas de empenho e dedicação.

Agradeço também ao amigo Luiz Calcagno pela sinergia de sempre e, principalmente, por ter aberto a porta com os contatos de tantas entrevistas desta pesquisa; ao Paulo, Leandro e Érico pelas horas de conversa e ótimas trocas de conhecimento. À minha cunhada Maisa Ferreira, pelo apoio e sugestões, sempre bem-vindas.

Aos amigos e companheiros do CNPq, onde passo tantas horas, dias, meses e anos, cujo apoio e incentivo sempre se fizeram presentes, onde a troca de ideias sempre foi muito

proveitosa: Ana Regina, Michael Morgantti, Daniel Cardoso, Raphael Dorsa, João Roberto; aos chefes Arquimedes e Alisson, por toda a paciência e apoio institucional. Agradeço de forma especial a todo o pessoal da COEDC: Ana, Carine, João, Suzane, Vitoria, Maria Alice, Mariana, Bruna, Rafael, Izaura e, Denise (valeu demais pelos contatos de entrevista!).

Por último, e não menos especial, a Deus, por meio de seu Filho e salvador, Jesus Cristo, cujas palavras me guiaram e me deram força em tantos momentos de dificuldade e fraqueza, e continuam me lembrando da certeza de dias melhores em Sua presença.

RESUMO

Brasília surge em meio a uma época de forte discurso de modernização, em que seria utilizada, também, como força propulsora de integração nacional, momento este em que muitas ferrovias já se encontravam instaladas e em pleno funcionamento há pelo menos cinquenta anos, a maioria produto da grande expansão ocorrida no setor nas duas primeiras décadas do séc. XX. Em 1968 é inaugurado o "Trem Bandeirante", ligando a nova capital federal a Campinas (SP), disponibilizando o serviço de transporte de passageiros de forma semanal, e que ocorria cruzando o interior dos estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo, tendo funcionado até 1992, quando encerrou suas atividades em definitivo. Notando uma aparente dormência da sociedade brasiliense e brasileira sobre tal trem de passageiros, esta tese partiu do pressuposto de que teriam ocorrido movimentos e decisões que produziram silenciamento(s) em relação à trajetória do Trem Bandeirante e às experiências por ele produzidas e, por conseguinte, da própria memória ferroviária local, e também nacional, como um todo, sendo tais ações reflexo de todo um conjunto de posições e atuações permitiram o esvaziamento de uma história e de memórias, ocasionando os diversos esquecimentos a ele relacionados. A partir da análise de documentação relacionada ao planejamento ferroviário de Brasília e dos registros jornalísticos do Correio Braziliense foi possível contextualizar e problematizar a capital federal na temática ferroviária nacional, alinhando-a e situando-a, sobretudo, às narrativas de três grupos-objeto desta pesquisa: moradores, ex-ferroviários e passageiros do Trem Bandeirante, sendo todos os relatos obtidos sob os pressupostos conceituais e metodológicos da história oral. Neste sentido, foi possível verificar a presença de memórias coletivas diversas sobre o trem de Brasília, destacando a existência de experiências e lembranças de forma plural, resultado de um processo de formação multifacetado, tal como são os indivíduos, grupos e demais elementos constituidores da cidade.

Palavras-chave: Trem Bandeirante; memórias; esquecimentos; narrativas; Brasília; história oral; ferrovias.

ABSTRACT

Brasília emerges in a strong modernization discourse time, which it would also be used as a driving force for national integration, in a period that many railways were already working and in operation for, at least, fifty years, most of them resulted from the large expansion occurred in the first two decades of the 20th century. In 1968 "Trem Bandeirante" ("Bandeirante Train") is launched, connecting the new federal capital city to Campinas (SP), offering passengers service transportation once a week, crossing states of Goiás, Minas Gerais and São Paulo, working until 1992, when it was closed down. Realizing some apparent dormancy of Brazilian and Brasília's society about this train, this thesis starts from the assumption that movements and decisions occurred in order to result in silencing about Bandeirante Train's journey and its experiences, and consequently, its own local and national society's rail memories, being that actions as an effect of a large amount of actions and practices that somehow allowed its history and memories emptying, causing many oblivion issues related to it. From Brasília's railway planning documentation and newspaper records of *Correio Braziliense* it was able to provide a context and discuss the new federal capital city along national railways theme, and situate it about three object-groups narratives in this thesis: Brasília residents, former railways company workers, and Bandeirante Train passengers, all reports obtained under the conceptual postulates of oral history methodology. In this regard, it was possible to verify the presence of diverse collective memories about Brasília's train, highlighting the existence of experiences and remembering in plural ways, as results of a multilayer formation process, just as individuals, groups, and other city integrating elements.

Keywords: Bandeirante Train; memories; silencing; narratives; Brasília; oral history; railways.

SUMÁRIO

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	10
2 "FERROVIAS PARA O BRASIL" OU "UM BRASIL PARA AS FERROVIAS"? ...	25
2.1 Nascedouro	26
2.2 Expansão e consolidação	31
2.3 Chega o automóvel.....	43
2.4 RFFSA: Trem de Ferro, Ferro-Velho	54
3 UMA BRASÍLIA NO MEIO DO CAMINHO	63
3.1 Capital para o interior.....	63
3.2 Planos e Pranchetas	70
3.3 Brasília idealizada.....	77
3.4 Trilhos para o Planalto Central.....	85
3.5 A chegada do trem	93
4 MORADORES, DAS VÁRIAS BRASÍLIAS.....	105
4.1 Polinucleamentos e Polivenciamentos	107
4.2 Imediações do imprevisto (Núcleo Bandeirante e Metropolitana)	120
4.3 A Ferrovia chega à Zona Central (Guará, Cruzeiro e Plano Piloto)	133
5 TRABALHADORES FERROVIÁRIOS.....	154
5.1 Nos guichês, pátios e plataformas.....	155
5.2 Nos trilhos, vagões e locomotivas.....	170
5.3 Reflexões e inflexões ferroviárias	182
6 VIAGENS E PASSAGEIROS: EXPERIÊNCIAS E SONHOS SOBRE TRILHOS ..	194
6.1 Uma viagem marcante.....	196
6.2 Bilhete só de ida.....	215
6.3 Um epitáfio oculto.....	221
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	235
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	247

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O indivíduo e o objeto. Eis o ponto de partida para a jornada. A trajetória tende a apresentar-se longa quando se vislumbra, no começo, a quilometragem a percorrer; e variadas são as estações em que será necessário parar, observar a movimentação, contemplar os diversos personagens que compõem também a viagem. Alguns nunca embarcam, apenas acenam, e outros teimam em não descer; uns poucos seguem e, em suas labutas diárias, imergem em sonhos e pensamentos, passando a largo e de forma quase despercebida por este observador que insiste em ler e compreender, não somente palavras, mas também gestos e expressões que compõem um mundo. Este mundo, desconhecido por muitos (pela maioria, talvez?), foi alvo de um vislumbre que iniciou uma fagulha de inquietação por conhecê-lo mais e entender as suas facetas disponíveis, mas, aparentemente, ocultas. Refiro-me aqui ao mundo ferroviário da capital federal e muito do que a ele está relacionado.

Como qualquer morador de Brasília, acredito ser normal se deparar com elementos e características que remontam ao processo de consolidação da cidade após a sua inauguração em 1960. Alguns destes acabam por ficar mais visíveis que outros, a depender dos relacionamentos estabelecidos *com* e *ao longo* dos cenários urbanos, que acabam também por constituir vivências, combustíveis de um sem-fim de tessituras sociais e históricas, ambas multifacetadas. Um destes elementos é a linha ferroviária que corta uma parte da cidade, chegando até a zona central, em uma das pontas do Eixo Monumental. Logo: se há trilhos, há trem. Na verdade, há trem e também houve trem.

Eventualmente, nos dias de hoje, é possível se deparar, em algum dos diversos cruzamentos, com um trem de carga chegando ou saindo de Brasília, com suas cinco (ou mais) dezenas de vagões; se o indivíduo tiver sorte, poderá ver quantidade considerável de minério ou grãos sendo transportada pela composição da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), companhia privada que desde 1996 assumiu o trecho do centro-oeste (dentre outros) da malha da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA, ou simplesmente "Rede Ferroviária" para muitos) no processo de privatização da outrora gigante ferroviária estatal. Entretanto, um olhar mais atento a alguns detalhes da cidade (como duas estações de trem - uma abandonada, é verdade), ou uma conversa com alguns moradores mais antigos, revelam a existência de um trem de passageiros que cortava o território da capital federal, trazendo e levando centenas de viajantes todas as semanas, de diversas cidades do centro-sul do Brasil.

A curiosidade sobre este objeto e o interesse por adentrar mais a história de Brasília forjaram a equação necessária para que este indivíduo que vos escreve partisse em busca de mais detalhes e algumas respostas diante de questionamentos diversos acerca do trem que um dia existiu na cidade; intitulado "Trem Bandeirante", o comboio de passageiros iniciou seus serviços em 1968, oito anos após a inauguração da cidade, e ligava Brasília a Campinas (SP), passando pelo interior de Goiás e Minas Gerais. Entretanto, antes de falar propriamente sobre a pesquisa, gostaria de apresentar algumas informações acerca deste personagem e o mundo que o envolveu.

Entendo que o Bandeirante¹ deve ser compreendido em meio ao contexto do serviço ferroviário de passageiros da segunda metade do séc. XX no Brasil e, sobretudo, da RFFSA e das demais companhias ainda atuantes nas décadas de 1960 e 1970 e, conjuntamente, no âmbito da consolidação de Brasília enquanto cidade e capital federal. Boiteux (2014) destaca três períodos da era ferroviária brasileira como um todo, tanto no que diz respeito ao transporte de cargas quanto de passageiros, estando a inauguração de Brasília compreendida justamente no terço final, correspondente ao declínio ferroviário, o que colocaria o Trem Bandeirante numa posição de resistência e sobressalência em relação ao sistema nacional como um todo; enquanto várias linhas e ramais eram desativados em todo o território brasileiro, alterando e reconfigurando cidades (principalmente do interior), sociedades, culturas, vidas (Paula, 2008), o planejamento para Brasília fazia tanto a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) quanto o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) trabalharem em sentido contrário, em um movimento onde a linha ferroviária para a nova capital deveria estar pronta o quanto antes, conectando-a a toda a malha existente, além de ser um pólo potencialmente irradiador para nova expansão do setor².

Após a inauguração do ramal e início das operações em 1968, por meio da Estação Bernardo Sayão (na região do Núcleo Bandeirante, fora do Plano Piloto de Brasília (PPB), desenhado por Lúcio Costa), o serviço de transporte de passageiros iniciaria suas operações, disponibilizando duas opções de linha para os interessados em chegar ou sair de Brasília por via ferroviária: Brasília-Campinas (com possibilidade de baldeação e mudança de para se chegar a São Paulo-capital) e Brasília-Belo Horizonte (com baldeação e mudança de trem em Araguari); ambos os bilhetes podiam ser emitidos em Brasília com a destinação final para as

¹ Por diversas vezes irei me referir ao Trem Bandeirante apenas como "Bandeirante"; não confundir com a região administrativa do "Núcleo Bandeirante", um dos primeiros polos populacionais do Distrito Federal e que será abordado mais à frente, no capítulo sobre Brasília.

² Sendo esta uma das diretrizes do Plano de Metas de JK quando da inserção de Brasília no mesmo.

capitais mencionadas e demais cidades do interior mineiro, goiano e paulista, que compunham cada um dos trajetos. Somente a primeira opção, com destino a Campinas, ficou conhecida como "Trem Bandeirante" (ou, inicialmente, "Trem da Mogiana"), sendo a segunda opção de linha popularmente chamada de "Mineirão". Quando da inauguração do serviço de passageiros, em 1968, a operação do Trem Bandeirante era realizada pela antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, posteriormente adquirida e incorporada pela Companhia Paulista das Estradas de Ferro em 1971 que, no mesmo ato, passava a ser denominada como "FEPASA - Ferrovia Paulista S/A"³, e englobaria também a malha, maquinário, pessoal e operações das companhias "Estrada de Ferro Araraquara", "Estrada de Ferro Sorocabana" e "Estrada de Ferro São Paulo e Minas"; os trechos da linha localizados no estado de Goiás já estavam sob a responsabilidade da RFFSA desde 1957, quando a antiga Estrada de Ferro Goiás (EFG) fora incorporada à recém-criada empresa ferroviária federal.

Os registros⁴ indicam que os primeiros anos de operação do Bandeirante foram de seguidos ajustes nos serviços e na estrutura disponibilizada para tal, onde a frequência e a disponibilidade das viagens eram reorganizadas e alinhadas na medida em que as companhias conseguiam executar melhorias no sistema e, ao mesmo tempo, compreendiam melhor as demandas dos usuários; o Trem Bandeirante chegou a ser disponibilizado, em sua primeira etapa de funcionamento, duas vezes por semana, indicando que havia razoável oferta tanto de equipagem⁵ quanto de locomotivas e vagões e, ao mesmo tempo, expectativa acerca da demanda de viajantes, item necessário para a periodicidade semanal de duas viagens; entretanto, com o passar dos anos, mais ajustes foram sendo executados no serviço; logo a oferta de viagens foi reduzida para somente uma vez por semana, e mais adiante, em 1973, fora retirado o vagão-dormitório, o mais confortável e que contava, inclusive, com ar refrigerado, gerando diversas reclamações dos usuários (Viage [...], 1973), afetando consideravelmente a quantidade de lugares disponíveis e a qualidade da viagem para aqueles que se dispunham a pagar um pouco mais pelo conforto oferecido.

De todo modo, estes eram os trajetos realizados pelos trens que saíam de Brasília na década de 1970: o Bandeirante passava, dentre outras, pelas cidades goianas de Pires do Rio e

³ Ato público dado no âmbito das "Assembleias Gerais Extraordinárias relacionadas à formação da Fepasa" (PDF), no Diário Oficial do Estado de São Paulo de 25 de novembro de 1971.

⁴ Reportagens do Correio Braziliense e depoimentos disponíveis no Arquivo Público do Distrito Federal - ArPDF.

⁵ Equipagem diz respeito a todo o componente humano envolvido diretamente e embarcado no trem: maquinista, auxiliar de maquinista, chefe de trem, auxiliar de trem, bem como serviços auxiliares de limpeza e alimentação.

Goiandira, nas mineiras Araguari, Uberlândia e Uberaba, além das paulistas Ituverava, Igarapava, Ribeirão Preto, São Joaquim da Barra, Mogi-Mirim, Casa Branca, Aguaí e Campinas; o "Mineirão" adentrava o Goiás pelas cidades de Pires do Rio, Goiandira, Ipameri, Catalão, e seguia para Minas Gerais por Monte Carmelo, Patrocínio, Ibiá, Campos Altos, Bambuí, Garças de Minas, Lagoa da Prata, Santo Antônio do Monte, Divinópolis, Carmo do Cajuru e Itaúna, até chegar à capital, Belo Horizonte.

Um rápido comentário: por meio de tal lista de cidades, de pequeno e médio porte, em três diferentes estados, é possível perceber a entrância e relevância que o sistema ferroviário possuía para tais populações, situação esta que, em meados da década de 1970, já se encontrava em processo de grande transformação, pois ocorria a desativação de alguns ramais e extinção de diversas linhas ferroviárias Brasil afora (Paula, 2008). Em tantos outros lugares ainda atendidos pelo transporte ferroviário de passageiros ocorria também a chegada e consequente concorrência do serviço oferecido por empresas de ônibus, outro fator que acabaria por contribuir (dentre tantos outros naquele período) significativamente para a reconfiguração social e econômica de pequenas vilas, arraiais e cidades menores outrora cortados pelos trilhos, e que tinham por meio desses o único ponto de contato possível com o mundo exterior.

É importante mencionar que também ocorria, naquele momento (anos 1970), uma interação entre pequenos universos rurais com Brasília, fomentando relações que nasciam e se cristalizavam por meio do crescimento da cidade, onde o trem de passageiros agia como vetor de planos e expectativas, diante de novas possibilidades colocadas pelo surgimento da nova capital em área esparsamente povoada até o seu surgimento, vetor este que se encontraria acompanhado, pouco a pouco e de forma crescente e imponente, por seu congênere rodoviário.

Na verdade, tratavam-se de sintomas de uma conjuntura maior, nacional, e até internacional, em que novos paradigmas e diretrizes de deslocamento, comunicação, trabalho, valores e cultura, eram debatidos, apropriados, colocados em evidência ou ressignificados; o Brasil deixava de ser um país majoritariamente agrário e interiorizado, para se transformar, paulatinamente, em um outro país, mais urbano, industrializado, de consumo de massas (inclusive no âmbito cultural) e que, mesmo com as desigualdades regionais e de renda cada vez mais gritantes, também verificava transformações profundas em suas formas de organização, sobretudo a partir da década de 1950 (Ferreira; Delgado, 2022); neste sentido, natural que as relações com os diversos trens de passageiros país afora, em todos os lugares

que os mesmos se faziam presentes, passassem, também, a ser reconfiguradas, quando ainda existentes.

A ditadura militar, surgida a partir do golpe de 1964, apesar de continuar, e até aumentar (em alguns casos), os investimentos em setores que visavam maior estruturação e alargamento de bases promotoras para o desenvolvimento de áreas específicas da indústria nacional, mantivera o entendimento de governos anteriores no que diz respeito ao favorecimento e indução ao modal rodoviário como principal agente de deslocamento de cargas e pessoas no território nacional, onde continuou apoiando e apostando fortemente neste ramo como um vetor de crescimento industrial e, por consequência, econômico do Brasil. Num movimento iniciado ainda na Era Vargas, passando pelo período democrático pré-ditadura (1945-1964) e adentrando os tempos do governo militar, as ferrovias foram sendo colocadas de lado e, embora tivessem ocorrido alguns poucos momentos de reestruturação, com um olhar minimamente direcionado ao setor, aconteceria de o transporte rodoviário assumir o protagonismo de forma incontestável (Paula, 2008; Grandi, 2016) na segunda metade do século XX, consolidando um movimento que já acontecia. Um dos raros momentos de relevância para o setor ferroviário ocorrera justamente com a criação da RFFSA, no segundo ano do governo JK, onde fora abarcadas as companhias estaduais ainda sobreviventes e fora traçado um plano nacional e unificado de atuação; entretanto, a atuação da Rede Ferroviária nos anos seguintes (notadamente as duas décadas do período militar) se limitou, na prática, a ações de manutenção da empresa, ocorrendo a diminuição acentuada da relevância e peso do setor ferroviário no panorama nacional de transportes.

Assim, a RFFSA mantinha-se de pé, mas longe dos holofotes e alijada de maiores investimentos ou reestruturação para o setor ferroviário como um todo; neste contexto, o transporte de passageiros encontrava-se ainda menos privilegiado que o de cargas, uma vez que a visão economicista para o setor continuava a predominar. O choque do petróleo e a consequente crise internacional de 1973 acabaram por chamar a atenção da opinião pública e gestores do setor na época, sendo sinalizada, por diversas vezes e por ambos os grupos, a necessidade de se investir no modal ferroviário como uma alternativa à dependência do petróleo e dos veículos automotores, sendo destacada com frequência a maior capacidade de transporte (tanto de cargas quanto passageiros) do ramal ferroviário, com menor consumo de combustível, ocasionando em menor dependência do petróleo, e com custo benefício relativo muito maior por quilômetro percorrido.

O fato é que nada disso se traduziu em ações imediatas, e ambos os trens de passageiros que operavam em Brasília tiveram interrompidas suas viagens na segunda metade da década de 1970: o Bandeirante suspendeu suas operações em 1976, e o Mineirão teria durado um pouco mais, encerrando definitivamente seus serviços em 1978 (A estação [...], 1980). O Trem Bandeirante, e somente ele, seria reinaugurado no ano de 1981, agora operado e mantido totalmente pela RFFSA, e com a entrada em funcionamento da nova Estação Rodoferroviária de Brasília, que seria utilizada, também, para o transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Tal volta do trem não passaria despercebida, muito pelo contrário. Registros jornalísticos superabundaram nos meses anteriores à reinauguração do serviço de passageiros, onde eram informados detalhes acerca do trajeto, dos vagões, horários, etc. Por diversas vezes o ministro dos transportes da época, Eliseu Rezende, emitiu declarações acerca das estimativas e expectativas relacionadas ao Bandeirante que, segundo aquele, ofereceria viagens mais confortáveis e pontuais, sendo planejado inicialmente uma viagem por semana e, caso houvesse demanda, uma segunda viagem poderia ser disponibilizada aos usuários. O Trem Bandeirante iria percorrer 1.037 Km entre Campinas e Brasília, com velocidade média de 50 Km/h, e duração total de 19h30; sua capacidade era de 112 poltronas comuns reclináveis, 24 poltronas leitos e 32 leitos (vagão dormitório), sendo ao todo 7 carros (podendo ser expandido em época de grande demanda), contando com 1 carro para transporte postal e bagagens, e 1 carro restaurante, este com capacidade para até 30 pessoas. A título de curiosidade, os preços dos bilhetes na primeira viagem foram: poltrona comum, Cr\$ 1.073,00; poltrona leito, Cr\$ 2.016,00; leito superior, Cr\$ 2.622,00; leito superior, Cr\$ 2.417,00⁶ (Trem [...], 1981).

A viagem de reinauguração do serviço ocorreu no dia 27 de abril de 1981, partindo de São Paulo, na Estação da Luz, passando por Campinas e, depois, vindo em direção a Brasília, não tendo ocorrido a venda de bilhetes para o público geral, pois o trajeto contou somente com técnicos e representantes políticos do Ministério dos Transportes (além do próprio ministro), os governadores dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, além de um grande grupo de parlamentares, todos tentando capitalizar politicamente em cima do

⁶ Em valores atuais, corrigidos pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), do IBGE, seriam, respectivamente: poltrona comum, R\$ 149,53; poltrona leito, R\$ 280,94; leito superior, R\$ 365,39; e leito superior, R\$ 336,82. Link para a calculadora no portal do IBGE: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9256-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor-amplo.html?=&t=calculadora-do-ipca>

acontecimento, além de diversos jornalistas convidados (Bandeirante [...], 1981); o trem fora recebido pelo então ditador, João Figueredo, e pelo governador do Distrito Federal na manhã do dia 28 de abril, na Estação Rodoferroviária de Brasília.

A partir de então, o trem começou a oferecer bilhetes de forma regular para os interessados em todas as cidades que compunham o trajeto; saía de Brasília às sextas-feiras, por volta das 20h, e retornava de Campinas (SP) aos domingos à tarde, chegando em Brasília novamente nas manhãs de segunda-feira. O Bandeirante funcionou durante toda a década de 1980, registrando grande procura nos seus primeiros anos; entretanto, com o passar do tempo, o interesse sobre o mesmo acabou por se reduzir, tendo a RFFSA encerrado esta linha de passageiros, agora de forma definitiva, em abril de 1992.

Este é o pano de fundo geral da trajetória do Trem Bandeirante, e sobre o mesmo essa pesquisa se debruçou e se desenvolveu. A curiosidade e o interesse inicial por conhecer mais detalhes da existência e funcionamento do trem logo expandiu-se para outras questões a ele relacionadas. Assim, aos poucos algumas interrogações foram surgindo: por que tão pouco se fala do Trem Bandeirante em Brasília? Que pessoas viajaram nele e sob quais contextos e condições? Onde estariam e quem seriam os trabalhadores responsáveis pelo seu funcionamento? Por que e em que condições o trem encerrou suas atividades? De que forma a existência do Bandeirante se relacionou com a história da cidade? Quais são as memórias relacionadas ao trem? Teriam tais experiências sido esquecidas e, talvez, silenciadas em relação aos temas fomentadores de histórias outras e discursos sobre a nova capital?

Entendo que as memórias e experiências propiciadas pelo Trem Bandeirante compuseram tempos e espaços perpassados por diálogos e fluxos com outras memórias sobre Brasília, onde certamente engendraram disputas de poder e demarcação de posições junto a ideias fomentadoras de um discurso majoritariamente modernizador sobre a cidade. Assim, os grupos e sujeitos que foram ao mesmo tempo agente e produtos de tais embates e relações (silenciosas às vezes, mas nem sempre amistosas) acabaram por delimitar zonas de atuação e vozes acerca de espaços e narrativas sobre os diversos passados e, por conseguinte, também sobre a história da cidade.

Ou seja, foi preocupação também deste trabalho verificar em que medida tal personagem pôde dialogar com a constituição memorial individual e coletiva dos diversos indivíduos e grupos em análise: quais vetores perpassaram as experiências relacionadas ao trem, desde os que possuíam contato próximo até os que (praticamente) ignoravam a sua presença. Diversos desses vetores certamente possuem conexão e ligação com a formação e

construção identitária de tais indivíduos, onde as narrativas em torno do trem de passageiros tendem a moldar e apresentar os contornos de suas memórias.

Neste sentido, também podem ser inseridas questões sobre eventual sentimento de pertença despertado pelas presenças e ausências do Bandeirante, pois o uso e apreensão que de elementos locais e da paisagem estão diretamente relacionados com a definição e atuação dos indivíduos, tanto quanto sujeito como grupos ou sociedade. Desta forma, o Trem Bandeirante possuiria características bastante singulares, uma vez que se mostra, ao mesmo tempo, local, regional e nacional, transpondo limites diariamente pela sua própria natureza de meio de transporte da contemporaneidade. Neste contexto, percebo Brasília como sendo composta pela brasilidade constituída em mosaicos, em que a própria existência e funcionamento do trem de passageiros configuraria e traria ao cenário da história ferroviária da cidade (e do Brasil) as influências e intermitências de todo um grupo de memórias por se revelar, que tendem a se mostrar de forma fluída tanto quanto as suas próprias vozes e experiências.

Tendo como base a vivência enquanto morador da cidade há décadas, bem como o contato com variados discursos sobre Brasília e um aparente silêncio da sociedade sobre o trem de passageiros, pude perceber a existência de processos capazes de engendrar esquecimentos em relação a este personagem (Trem Bandeirante), onde as memórias e narrativas sobre o mesmo estariam de alguma forma ocultas e dormentes perante uma cidade que o conhece de forma limitada, imersas em um processo ainda existente em que suas vozes e experiências estariam circunscritas a círculos mais imediatos, impedindo, provavelmente, uma maior difusão das mesmas, e colocando em destaque uma engrenagem de possível esvaziamento em relação ao processo de construção e consolidação dos elementos, atores e acontecimentos que forneceram (e talvez ainda forneçam) os subsídios para as diversas histórias *sobre e de* Brasília.

Neste sentido, a grande pergunta orientadora e ponto-base de problematização desta pesquisa foi: por que ocorreram e o que motivara os esquecimentos em relação ao Trem Bandeirante? A partir desta, outras questões secundárias também se colocaram imediatamente à frente para guiar, em conjunto, os questionamentos e expectativa de respostas sobre o trem, tais como: que reconstituições seriam possíveis para aqueles que com o Bandeirante tiveram contato? Quais sentidos e narrativas seriam capazes de desfragmentar e revelar memórias subterrâneas acerca do Trem a ponto de serem tratadas a nível da superfície visível? Quais

espaços teriam sido engendrados por suas presenças e ausências, e em que medida relacionam-se à história (maior e geral) de Brasília e à história ferroviária nacional?

Parti da tese de que teriam ocorrido movimentos, ações e decisões que produziram, de forma direta, silenciamento(s) em relação à trajetória do Trem Bandeirante e às experiências por ele produzidas e, por conseguinte, da própria memória ferroviária local, e também nacional, como um todo. Tais ações seriam um reflexo de todo um conjunto de posições e atuações que teriam permitido o esvaziamento de uma história e de memórias, ocasionando os diversos esquecimentos relativos a um relevante item de um passado ainda recente (e deveras presente) no cenário da nova capital e também do País.

Para instrumentalizar as análises propostas procurei reunir um conjunto amplo de fontes e de naturezas também distintas. Foi consultada toda a documentação e itens de caráter histórico-arquitetônico ligados à concepção e ao planejamento de Brasília, tais como o edital para a construção, lançado no primeiro ano do governo Juscelino Kubistchek (1956), o Plano Piloto de Brasília (PPB) de Lúcio Costa, projeto vencedor do concurso, diversos números da "Revista Brasília", periódico mensal publicado pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP), que se mostrava como um veículo de prestação de contas da construção de Brasília; também foram utilizadas como fonte, dentro da larga bibliografia produzida sobre o período da construção, as palavras do próprio JK sobre a empreitada ("*Porque construí Brasília*"), obra que traz reflexões e posicionamentos sobre o processo de mudança, seus efeitos e questionamentos relacionados (antes e depois da inauguração).

Um outro conjunto de fontes utilizado foi o acervo denominado "Memória da Construção de Brasília", que trata-se de uma série de depoimentos realizados, catalogados e disponibilizados no Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF), onde pude encontrar relatos sobre a construção do ramal ferroviário de Pires do Rio (GO) à Brasília na década de 1960.

Entretanto, a base de dados de fontes escritas que majoritariamente forneceu subsídios para este trabalho foi o acervo do Correio Braziliense, jornal mais antigo de Brasília e de maior circulação, tanto local quanto nacional, desde a inauguração da cidade em 1960. Foi consultado todo o seu catálogo disponível virtualmente no portal da Hemeroteca Digital (mantida pela Fundação Biblioteca Nacional) na internet, cujas edições estavam digitalizadas até o ano de 1990; para os anos de 1991 e 1992 foram feitas consultas manuais (e presenciais) ao Centro de Documentação (CEDOC), na sede do Correio Braziliense, em Brasília; foram encontradas dezenas de reportagens e matérias sobre o Trem Bandeirante, umas maiores e

com destaque, e outras que se tratavam apenas de pequenos registros ou notas, indicando em que medidas e contextos a questão ferroviária, local e nacional, se apresentava para o grande público, onde as mesmas foram abordadas e debatidas no texto na medida em que as temáticas relacionadas foram surgindo. A maior parte dos textos do periódico analisados diz respeito a reportagens jornalísticas e, em algumas exceções, algumas crônicas analisadas. Assim, para as análises das fontes do arquivo do Correio Braziliense, busquei tomar como parâmetro diretrizes sugeridas por De Luca (2005); assim, para além de se adentrar, problematizar e analisar cada texto destacado, procurei contextualizá-lo em relação ao próprio periódico e à materialidade a ele inerente, tal como o posicionamento do autor, a relevância de cada reportagem/texto/coluna dentro da edição, e também em relação a outros temas e assuntos, além da época (ou momento) em que a mesma fora veiculada. E mais: todos os dados e informações, sob este arranjo de análise, não somente encontram-se concatenados com tantos outros textos do jornal em si, mas foram também entrelaçados e correlacionados às falas e narrativas emanadas sobre a ferrovia em Brasília e, logicamente, sobre o Trem Bandeirante.

Em paralelo, posso também afirmar que adentrei este universo documental tendo em mente que tais fontes configuram-se também como o binômio narradores-narrativas, em alinhamento à relação destacada por Benjamin (1987) entre narrador e ouvinte, quando um possui no outro a expectativa quanto à informação ser interiorizada e repassada adiante, produzindo, por vezes, um novo significado no compartilhamento da experiência; bem como destacado por Rüsen (1996), quanto à necessidade de se constituir e ser apresentada uma narrativa minimamente dentro de um código de verossimilhança e controle, que faça e constitua sentido, fornecendo os substratos instrumentais para a crítica e contextualização do que fora registrado e destacado do periódico em questão.

Entretanto, em se tratando de um tema e objeto tão próximos, tanto física quanto temporalmente, optei por me debruçar e adentrar de maneira intensa sobre as oralidades presentificadas através das narrativas sobre o Trem Bandeirante, onde pude verificar as múltiplas temporalidades e motivações nas articulações mentais, nas formas mais diversas possíveis, justamente por se tratar de um passado relativamente recente e acessível nas falas dos diversos agentes humanos contemporâneos, entendendo, assim, que tal abordagem permitiu a instrumentalização e debate acerca das categorias em questão: narrativas/narradores, memória, esquecimento, silenciamento (estando presente e norteando o

trabalho discussões trazidas por Benjamin, Ricouer, Halbwachs, Milton Santos, entre tantos outros).

Dito isto, a opção por se trabalhar com história oral e, consequentemente, “História do tempo presente” também se traduz em um olhar que tem por preocupação apreender e adentrar narrativas capazes de proporcionar análises de processos sociais e históricos ainda presentes, onde as emoções e sentimentos podem ser externalizados por meio de expressões e contextos verbais junto ao entrevistador, produzindo o conhecimento do meio e objeto proposto de forma direta, imediata e, consequentemente, vivaz.

Constituindo-se muito além de um mero instrumento metodológico, a história oral busca, por meio da construção de fontes e documentos, registrar através de narrativas induzidas e estimuladas, testemunhos e interpretações sobre a História em diversas de suas dimensões. Considero imediato e direto o elo entre a memória e a oralidade presente nos testemunhos, em que as percepções externalizadas acerca do trem de passageiros norteiam a sua constituição histórica entremeada às visões sobre Brasília. Neste sentido e processo também destaco a história oral como um processo e meio de adentrar universos próprios inscritos ou ancorados no tempo presente, mas que respondem, indistintamente, a um sentido de utilidade prática, social e imediata (Meihsy, 2007); e, de forma complementar, “Não é, portanto, um compartimento da história vivida, mas sim o registro de depoimentos sobre esta história vivida” (Delgado, 2006, p. 15).

Trata-se, portanto, de utilizar como norte vários diretrizes e pressupostos estabelecidos pela história oral, onde são trazidas para o centro da análise as memórias e experiências dos indivíduos, suas especificidades e singularidades enquanto artifício narrativo, marcado pela presentificação e marcas da oralidade.

Ou seja: o substrato principal para análise sobre memórias e esquecimentos sobre o Trem Bandeirante foram as entrevistas por mim realizadas. Todas foram feitas de maneira presencial com gravador de voz (celular) e posteriormente transcritas. A primeira delas ocorreu em dezembro de 2022 (com o Sr. Davi Fernandes, ex-ferroviário), e a última em março de 2024 (com o Sr. Jefferson Rodrigo, morador da Metropolitana). Quase todas foram feitas em Brasília, em local designado pelo próprio entrevistado a partir do contato realizado; entretanto, três delas foram feitas em Pires do Rio (GO), em agosto de 2023, por ocasião do “II Encontro de Ex-ferroviários da RFFSA” (onde tive o privilégio de participar e acompanhar o evento, a convite do Sr. Éder Nunes, ex-ferroviário, mesmo não tendo qualquer relação prévia ou parentesco com nenhum membro participante, sendo esta uma oportunidade ímpar

para conhecer mais pessoas, e compreender as facetas das memórias operando em nível individual e coletivo enquanto classe), e ainda uma outra entrevista feita fora de Brasília, em Goiânia (GO).

As fontes orais foram divididas em três grupos para fins de análise: a) moradores de Brasília das áreas próximas à linha ferroviária, b) ex-trabalhadores da RFFSA, e c) passageiros (ou viajantes) do Trem Bandeirante. Os moradores que participaram da pesquisa foram: o Sr. Luiz Hayne, a Sra. Eni Gabriel, Sr. Afonso Moraes, Sra. Liliane Amaral, Sr. Paulo Afonso e Sra. Maria Tereza (bate-papo realizado conjuntamente) e o Sr. Jefferson Rodrigo; todos os integrantes deste grupo possuem entre 45 e 65 anos de idade, e moram em Brasília há mais de quarenta anos.

Com relação aos ex-ferroviários, foram entrevistados: Sr. Davi Fernandes, Sr. Éder Nunes, os irmãos Sr. Camilo Piccolo e Sr. Sebastião Piccolo (separadamente e em momentos distintos, um em Pires do Rio e outro em Brasília), o Sr. Elson dos Santos, Sr. Ewerton Machado e o Sr. Nilson Gonçalves. Todos os ex-trabalhadores da ferrovia já se encontram aposentados (há pelo menos vinte anos) e possuem idade superior a sessenta anos (em média).

Para o grupo dos "viajantes" do Bandeirante, conversei com: Sr. Edson Leite, Sra. Madalena, Sra. Vânia Rosa, a família Dignart (Sr. Carlos, Dona Beatriz e Sra. Ananda), num bate papo também feito de forma coletiva, e, novamente neste grupo, a Sra. Liliane Amaral, e o Sr. Paulo Afonso e a Sra. Maria Tereza. Este grupo é um pouco mais variado no quesito idade: média de quarenta a sessenta e cinco anos. Foram, ao todo, entrevistadas vinte e uma pessoas, e maiores detalhes sobre a biografia de cada uma delas serão acrescentados e apresentados ao longo dos capítulos e temas adiante.

Importante destacar aqui que tal divisão deu-se apenas para guiar e dar uma perspectiva comum às narrativas emanadas, onde busquei um elo maior capaz de unir (ou ligar) tais experiências. Assim, é preciso entender que muitos dos trabalhadores eram também moradores de Brasília e também passageiros frequentes do trem, ao passo que, conforme destacado acima, alguns dos viajantes entrevistados também são considerados como do grupo de moradores (sendo impossível fazer, a priori, uma distinção ou dissociação pura e simples); entretanto, quanto ao recorte dos "moradores", estes possuem, em sua maioria, pessoas que não tem qualquer interseção com os outros dois indicados, o que acaba por direcionar mais o ângulo de visão de suas percepções enquanto tal.

Os entrevistados foram "encontrados" a partir de contatos feitos no dia-dia, com pessoas do meu círculo social mais próximo (família, trabalho e amigos), onde difundi o tema

e objeto da minha pesquisa, e daí, foram surgindo, aos poucos, as oportunidades de entrevista. Entretanto, para o grupo de ex-ferroviários, foi preciso ir mais a fundo na busca pelas fontes. Como não tinha nenhum contato ou relação com ex-trabalhadores da ferrovia, fiquei sabendo que vários deles possuem residência próxima à antiga Estação Ferroviária Bernardo Sayão, o que me levou a bater, de porta em porta, atrás destas pessoas e, uma vez estabelecido o contato e a confiança, toda uma rede de conhecidos e ex-colegas foi sendo disponibilizada.

Busquei também, na medida do possível, realizar uma distribuição mínima e equilíbrio no que diz respeito ao gênero e idade na realização das entrevistas; entretanto, o grupo dos "ferroviários" fora composto somente por indivíduos do gênero masculino, uma vez que as tarefas do pátio ferroviário, das estações e, sobretudo, a bordo do trem, eram realizadas quase que exclusivamente por homens⁷, e que, devido aos prazos de realização da pesquisa, não foi possível localizar representantes femininas para entrevista. Para os outros grupos, o equilíbrio mínimo fora mantido.

O texto está, portanto, distribuído em cinco capítulos, organizados (assim espero) de forma didática e orientada a partir das temáticas mais amplas e gerais para as mais específicas e particulares no que diz respeito às ferrovias, Brasil, Trem Bandeirante e Brasília.

O primeiro capítulo, intitulado "*Ferrovias para o Brasil*" ou "*Um Brasil para as ferrovias*"? apresenta a gestação e formação do sistema ferroviário brasileiro, desde a implementação dos primeiros trilhos no Rio de Janeiro até a terceira década do século XX, quando a malha ferroviária atinge o seu auge em utilização e em quilometragem disponibilizada, tanto para cargas quanto passageiros; ainda neste capítulo abordo a chegada do automóvel ao Brasil e a mudança drástica no direcionamento do sistema de transportes nacional, ponto decisivo para o esvaziamento da malha ferroviária na segunda metade do século XX; é feita uma discussão sobre os caminhos tomados pelo setor ferroviário no Brasil e de como os ramais rodoviário e ferroviário foram sofrendo as pressões diante de projetos distintos para o setor de transportes no País. Também é apresentada a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), provável responsável pela sobrevida aos trens e sua privatização na década de 1990, ponto final para a quase totalidade das linhas de passageiros inter-regionais em operação no Brasil.

O segundo capítulo, denominado "*Uma Brasília no meio do caminho*" traz as discussões acerca da ideia de modernidade e projeto de nação sintetizados na construção e

⁷ Maiores detalhes sobre tal divisão do trabalho na ferrovia poderá ser encontrada no capítulo correspondente aos ferroviários.

inauguração de Brasília, ao passo que tal ideário seria correlacionado e colocado em contraposição à situação de decadência e descontinuidade de grande parte da malha ferroviária brasileira a partir da década de 1960, justamente (e coincidentemente?) a partir do surgimento de Brasília. Procurou-se debater os objetivos e contexto da intenção de disponibilizar o modal ferroviário como meio de transporte para a população de Brasília. Teria sido alguma contradição em relação à ideia de modernidade imposta pela nova capital num momento em que os trens passavam a ser vistos como obsoletos? Como esta suposta correlação foi percebida e sentida pelos que vivenciaram estes momentos iniciais do Trem Bandeirante e de Brasília? O ideário de integração e desenvolvimento nacional sintetizado por meio de Brasília e o contexto nacional de meados do século XX também são registrados neste capítulo, bem como as dinâmicas urbanas esperadas e projetadas por sobre o território da nova capital.

No capítulo três são adentradas as memórias daquelas pessoas que moraram (ou ainda moram, em alguns casos) próximo à linha do trem, apresentando suas experiências diante das presenças e ausências do Trem Bandeirante. Por meio do título: "*Moradores das várias Brasília*", procurei conhecer e analisar um pouco da trajetória dos habitantes em relação a suas rotinas enquanto moradores da Brasília multifacetada. Foram entrevistados indivíduos e famílias da Vila Metropolitana (Núcleo Bandeirante), Guará, Cruzeiro e Plano Piloto (área central de Brasília). Busquei, em tais narrativas, os sentidos possíveis do trem para as suas trajetórias de vida e da própria cidade, assim como debater de que forma uma linha de passageiros pôde ter funcionado como um elemento definidor dos sentimentos de pertença e apropriação dos espaços e temporalidades relacionados à história de Brasília.

O quarto capítulo apresenta o grupo dos ex-ferroviários. Intitulado "*Trabalhadores, dos trilhos e das estações*", aborda as narrativas a partir das experiências e ótica daqueles que desempenharam funções diversas na RFFSA, desde os que trabalhavam diretamente nas viagens realizadas pela linha até Campinas (no interior do estado de São Paulo), até os que tinham como ponto fixo as duas estações de passageiros em Brasília (Estação Bernardo Sayão e, posteriormente, também a Estação Rodoferroviária), trabalhando no comércio de bilhetes e na manutenção das mesmas e do próprio trem, e aqueles que ficavam, majoritariamente, nos pátios ferroviários de Brasília. Detalhes da vida ferroviária sob a égide da Rede Ferroviária Federal e informações de dentro da empresa foram aqui registradas e problematizadas, tendo em vista, sempre no horizonte, a posição dos mesmos enquanto integrante de uma classe e categoria com características bem singulares, cujas articulações memoriais encontradas

perpassavam também diversos elementos individuais e coletivos. Elucubrações e apontamentos sobre os trens e detalhes técnicos da ferrovia também encontram-se de maneira significativa neste capítulo.

O quinto e último capítulo é dedicado aos viajantes do Trem Bandeirante. "*Viagens e passageiros: experiências e sonhos sobre trilhos*" traz consigo as memórias, sentimentos, impressões e diversas análises acerca da experiência de se viajar num trem de passageiros em momentos da história local e nacional considerados exceções para tal fato. Quais lembranças puderam fomentar e integrar o exercício rememorativo frente a um passado recente, mas acessível somente por meio de tais exercícios memoriais, e quais sensações compõem as narrativas explicativas de suas relações com o trem e com a cidade em que moram, tal como as traduções possíveis de um personagem que fora, aparentemente, negligenciado da maioria dos círculos e memórias coletivas sobre as histórias de Brasília.

Na parte final procurei trazer várias respostas às indagações colocadas como preocupações iniciais e pontos de partida para se verificar, em que medida e como se deram os eventuais esquecimentos e silenciamentos relacionados ao Trem Bandeirante, e de como tais questões estariam ligadas à temática ferroviária como um todo. Conectando-se diretamente com a derrocada final do trem de passageiros em 1992 (cenas finais do capítulo último), que ocorreu, aparentemente, de forma um tanto quanto abrupta e também previsível, mas que teria gerado pouca ressonância perante a sociedade, tanto brasiliense quanto do restante do país. Busquei registrar os desdobramentos deste processo, as nuances e gradações memoriais e sua relação com os esquecimentos (e silenciamentos) ocorridos nos cenários distintos mapeados e adentrados em relação ao trem, sendo permitido observar e apontar os diversos caminhos possíveis, e lacunas ainda a preencher, no que diz respeito a uma compreensão verdadeiramente holística deste fenômeno aqui abordado.

Boa leitura!

2 "FERROVIAS PARA O BRASIL" OU "UM BRASIL PARA AS FERROVIAS"?

O Trem Bandeirante finalmente chegou ao seu destino final: a capital da República. Em maio de 1968, na Estação Bernardo Sayão, situada além dos traços originais de Lúcio Costa para o Plano Piloto de Brasília, moradores e personalidades políticas contemplaram a locomotiva adentrar o pátio, onde foi recebida com grande festividade e alegria pelos presentes, pois mais uma barreira contra o isolamento da nova capital era transposto, em um simbolismo de integração e consolidação do novos tempos para o Brasil. O trem, aguardado desde a inauguração oficial da cidade, em 1960, por fim chegava (com certo atraso, é verdade), e assim Brasília passava a estar conectada por asas, rodas e trilhos, com o restante do país. Seria o Trem Bandeirante, deste modo, um dos baluartes finais da modernidade projetada por Brasília para o resto da nação?

Antes de situar a linha ferroviária no projeto de construção de Brasília, tal qual seu ideário e simbolismo, é imperativo que se dê alguns passos atrás na escala cronológica de forma a compreender como e em que contexto as operações ferroviárias chegaram e se desenrolaram no Brasil. Importante salientar que não se trata aqui de esgotar o tema ou fazer um apanhado, ponto a ponto, da história ferroviária brasileira, desde os primeiros trilhos e maquinário capitaneados pelo Barão de Mauá, às obras contemporâneas de retomada e expansão da malha ferroviária já no século XXI incentivadas pelos governos federais de então. Trata-se de tentar percorrer um caminho explicativo-narrativo capaz de fornecer (algumas) respostas e elucidar diversos pontos de inflexão que perpassam o raciocínio e senso comum atuais no que diz respeito ao tema "ferrovias no Brasil", sobretudo quando o mesmo é embevecido com tantas sensações e sentimentos, que vão desde a nostalgia e saudosismo, passando pelo descaso de alguns, e revolta e indignação de tantos outros.

Esta trilha se inicia ampla e contempladora e, na medida que percorre os períodos e situações; procura agregar e indicar os seus termos causadores e motivadores, ao passo que vai afunilando até a inauguração, funcionamento e declínio do transporte ferroviário, não só de Brasília, mas do Brasil como um todo, pois é inverossímil que se conceba uma linha de passageiros interestadual que não esteja interligada a um sistema maior, e mais complexo, de ferrovias que exprime um universo a ser explorado e explicado ao passo em que os quilômetros históricos são percorridos.

2.1 Nascido

O transporte operado por meio de trilhos não pode ser considerado uma novidade decorrente das inovações e necessidades relacionadas à Revolução Industrial ocorrida na Europa, notadamente na Inglaterra, no séc. XVIII, pois desde o séc. XVI, as atividades mineradoras já faziam uso de vagões para transportar diversas cargas sobre estruturas de madeira, tracionadas por força humana ou animal. A grande mudança implementada pela citada revolução diz respeito à substituição da madeira pelo ferro, que conferiu maior resistência e durabilidade aos trilhos, ao passo que diminuía o atrito junto aos vagões e, logicamente, o implemento da locomotiva a vapor, cuja potência proporcionava a cobertura de grandes distâncias a velocidades nunca antes praticadas, já em fins do séc. XVIII.

A propagação e difusão do novo meio de transporte ocorreu de maneira relativamente rápida nas primeiras décadas do séc. XIX, sobretudo na Europa, incentivada pelas novas demandas e tecnologias relativas à produção e circulação em larga escala de bens que marcavam severas transformações sociais, econômicas e culturais na sociedade europeia e, por consequência, em um mundo cada vez mais integrado, cujas conexões iriam ser ainda mais reforçadas e aprofundadas a partir de então, num movimento de retroalimentação irrefreável proporcionado pelas novas diretrizes e forças oriundas do capital. Os elementos que compunham a Revolução Industrial ocasionaram e intensificaram novas formas de produção, comércio, consumo e comunicação, sendo os meios de transporte um dos seus principais vetores de alcance e transformação. O aumento e crescimento incessante da produção e comercialização dos mais diversos bens (primários e transformados), sobretudo oriundos das áreas têxtil e siderúrgica, registrou a chegada das linhas ferroviárias em praticamente todos os cantos do globo que, de alguma forma, estavam conectados a tal sistema de circulação de mercadorias e serviços, ao passo que os primeiros locais (Inglaterra e ocidente europeu) onde primeiro ocorreram a instalação e utilização das locomotivas a vapor assistiam também o seu fortalecimento, demonstrados por meio da expansão vertiginosa da sua malha e inovações e aperfeiçoamento constantes na tecnologia e infra-estrutura relacionados.

Neste ínterim, a América portuguesa atravessava um momento de encruzilhadas. A passagem do século XVIII para o século XIX assistiu à chegada do outrora distante monarca, fugindo dos conflitos napoleônicos europeus para, alguns anos mais tarde, regressar às terras lusitanas deixando para trás um príncipe regente num recém território unificado ao reino, mas

que detinha todas as marcas e traços do seu trajeto colonial incrustados na sociedade e na forma como esta se organizava. A emancipação política ocorrida em 1822 no Brasil não seria capaz de fornecer, ao menos nas primeiras décadas, as diretrizes práticas para transformações profundas nos grupos, indivíduos, atores, poderes e forças, produtos de um processo histórico complexo oriundo sobretudo da exploração maciça do território e marcado pela exclusão, resultado da escravidão e extermínio dos indígenas e negros trazidos à colônia.

Tal realidade, contudo, não fazia do nascente Brasil um personagem alheio ao sistema global de circulação de mercadorias e capitais; na verdade, se integrava às diversas engrenagens que compunham o inexorável aparato em torno das transformações já mencionadas. O concerto internacional ocorria a olhos vistos e os representantes brasileiros tentavam desempenhar seus papéis da forma como melhor lhe aprouvessem. E, neste quesito, a interação e mescla entre o poder imperial central e os grandes produtores de matéria-prima voltados à exportação se fortalecia e ganhavam contornos cada vez mais claros.

Apesar de marcas profundas de atraso deixadas pelo período colonial, havia por parte do Império a preocupação de resolver algumas lacunas infraestruturais nas diversas regiões brasileiras e que causavam a pouca ligação e conexão entre suas províncias. A comunicação se dava notadamente por estradas de rodagens de tração animal, em condições limitadíssimas, e pela navegação fluvial e de cabotagem, ligando entre si a maioria das capitais e centros urbanos do litoral e do interior. Tais modalidades não eram capazes de atender à demanda e ritmo em constante alta, impactando diretamente nos custos e competitividade dos produtos no mercado internacional. Concomitantemente, a necessidade de integrar também perpassava pela maior articulação territorial relacionada à comunicação, visando maior ocupação, povoamento e, logicamente, integração e consolidação do poder e autoridade imperial em todo o vasto território, notadamente as regiões fronteiriças do interior (Ruthes; Salomão, 2016).

Data de 1835 a primeira tentativa de implantação do transporte ferroviário no Brasil. O regente Diogo Feijó, por meio do Decreto no. 101, concedia aos interessados a autorização para instalação de ferrovias que pudessem ligar o Rio de Janeiro às províncias de São Paulo, Minas Gerais e Bahia; o estímulo se dera por meio da concessão de privilégios que iam desde o monopólio do uso da linha e isenção de diversas taxas e impostos, bem como a desapropriação das terras às margens das ferrovias e a autorização para extração e utilização da madeira e outras matérias-primas que estivessem à mão nos territórios a serem ocupados por ocasião da chegada dos trilhos (Juruá, 2012). A província de São Paulo também intentara,

no ano seguinte, a instalação do transporte ferroviário em seus domínios, também por meio da concessão de vantagens e privilégios aos interessados; entretanto, nenhuma das duas tentativas conseguiu obter qualquer sucesso, não tendo qualquer obra ou trecho iniciado por meio das mesmas.

Somente em 1850 viria a ocorrer a implantação da primeira ferrovia em solo brasileiro, ligando a Baía de Guanabara à serra de Petrópolis, ambos no Rio de Janeiro. Com os arranjos políticos e financeiros capitaneados pelo Barão de Mauá, a primeira ferrovia possuía pouco mais de 14km de extensão e não possuía grandes estímulos ou motivações de ordem econômica, motivo o qual não conseguira operar por muito tempo (Ruthes; Salomão, 2016). De todo modo, a empreitada do Barão parece ter despertado tanto os investidores estrangeiros, detentores dos vultos financeiros e técnica necessários, quanto o governo imperial de então acerca das possibilidades de exploração de um serviço cuja demanda e interesse se mostravam crescentes. Assim, no Nordeste ocorreram duas concessões para instalação e funcionamento de ferrovias: uma em Pernambuco e outra na Bahia, ambos os casos orientados pela necessidade de escoar o açúcar e demais derivados da cana-de-açúcar para os portos do litoral, notadamente as capitais das províncias. A ferrovia operada pela *Recife & São Francisco Railway Company*, e a *Bahia-São Francisco* tiveram um início conturbado do ponto de vista dos investimentos e comprometimento dos interessados, mesmo com todo o incentivo estatal (legal e financeiro) para a instalação e funcionamento, onde só foram viabilizadas após novos aportes financeiros e intervenção do governo imperial para garantir o seu funcionamento.

A partir de então, o período entre os anos 1858 e 1870 assistiu a um desabrochar dos trilhos no centro-sul do país, com a instalação e funcionamento efetivo de ferrovias em trechos que ligavam Minas Gerais ao Rio de Janeiro, este a São Paulo; esta província, por sua vez, expandia em seu território diversos ramais que buscavam centros comerciais e de produção do interior relevantes para a (cada vez mais influente) economia cafeeira, o que viria a colocar tal setor como vetor da maior parte do crescimento ferroviário das décadas seguintes. Antes do registro sobre quais caminhos e direções os trens tomaram na sua tentativa de ocupação do território brasileiro, é preciso verificar sob quais condições o aparato financeiro e legal contribuíra para a sua instalação e desbravamento de terras e arrecadação de dividendos.

O modelo implantado no Brasil não fora uma exceção à época. Tanto os investimentos como o conhecimento técnico, tecnologia e mão-de-obra especializada, eram

majoritariamente ingleses. Era comum em quase todas as regiões do globo que o financiamento e formação de empresas ferroviárias, mesmo as nacionais, ocorressem por mãos de grupos e companhias inglesas, através da garantia de juros, privilégios de zona e acesso especial a grandes frações dos territórios. Lanna (2005) afirma que em 1852 a concessão se dava de forma perpétua, com garantia de juros por 90 anos e definição de capital máximo e privilégio de zona de 66Km, sendo possível o resgate da linha pelo Estado após o período de 30 anos; a partir de 1874 introduz-se a concessão temporária, sendo mantido a garantia de juros, com redução do privilégio de zona para 60Km. Em 1878 a garantia de juros é reduzida para 30 anos, com capital garantido fixado no ato do contrato, com privilégio de zona reduzido para 40Km; por último, em 1880, as concessões ocorreriam de forma temporária e por um período máximo de 90 anos (passando ao Estado após findar o período), com garantia de juros a depender do custo inicial da linha, sendo paga por, no máximo, 30 anos, com o privilégio de zona reduzido para 20Km.

Mesmo com tantos ajustes na legislação de concessões ferroviárias ocorridas, o último quarto do séc. XIX assistiu à disseminação das ferrovias em ritmo crescente, movimento registrado até a segunda década do séc. XX: em 1854, eram 14,5km de linhas construídas, em 1877, 1.120km para se chegar a 28.500km em 1920 (Lanna, 2005). Entretanto, é digna de nota a forma como se operavam, na prática, tais concessões e a interação do poder público com os (grupos) particulares interessados nas empreitadas: "Políticos e empreendedores locais obtinham o direito de implantar uma linha ferroviária. Com este título, negociavam parceiros e instituía um grupo fundador, que realizava lucros significativos ao pagar em ações aos que tinham obtido a concessão, sem despende para isto nenhum capital" (Lanna, 2005, p. 10). Ocorria, então, despesas por parte do Estado no pagamento de juros a partir de ferrovias que mal haviam saído do papel, reflexo da pouca (ou nenhuma) fiscalização do cumprimento do contrato por parte dos concessionários, denotando o pouco interesse com a coisa pública e sobreposição e descaso entre o bem público e os interesses privados quando, na maior parte das vezes, a instalação de companhias e desenho de traçados e atendimento de determinadas praças estavam ligados às demandas de grupos políticos locais.

Soma-se a isto o fato de que o Estado acabava por encampar e assumir os trabalhos e, conseqüentemente, débitos de demandas das companhias que abandonavam a ferrovia concedida (seja em funcionamento ou antes de sua inauguração) alegando pouca rentabilidade ou lucro. Neste conjunto estavam a contratação de trabalhadores, a assunção de dívidas e

passivos, investimentos estruturais diversos e a gerência da linha e companhia como um todo, gerando necessidade constante de investimentos, todos executados e operados por grupos e indivíduos com pouco interesse ou respeito pela coisa pública, contribuindo, assim, para a gênese de diversos outros fatores do insucesso do modal ferroviário no futuro⁸. Ainda no período imperial o governo central assumia a articulação entre as empresas interessadas e o capital financeiro (estrangeiro em sua quase totalidade), onde eram feitos contratos difíceis de se cumprir, onde muitas vezes eram previstas vultuosas indenizações e aportes financeiros em "socorro" às companhias envolvidas, em operações financeiras extremamente danosas ao erário e aos cofres públicos; as linhas acabavam por custar muito mais do que o previsto inicialmente, com traçados em que muitas vezes a eficiência do tempo e custo não eram considerados, e por meio de instalações e infraestrutura que deixavam a desejar em qualidade (a chegada do período republicano e maior autonomia dos estados (ex-províncias) não conferiu maiores alterações neste cenário de negociação e execução dos projetos, perpetuando práticas que iriam refletir, em pouco tempo, os vícios deste sistema).

De todo modo, as duas últimas décadas do Império viram florescer e crescer na província de São Paulo os maiores aportes e quilometragens de ferrovias quando comparada às demais, impulsionadas, sobretudo, pela lavoura do café pois, apesar do produto ser cultivado também no interior do Rio de Janeiro e no sul de Minas Gerais, foi nas regiões de Campinas e Ribeirão Preto que o mesmo se expandiu e atingiu níveis de produtividade maiores quando comparados às outras duas regiões. Ruthes e Salomão (2016) assinalam que houvera grande articulação entre os cafeicultores paulistas no sentido de viabilizar meios de tornar o produto mais atrativo e eficiente, juntamente com a necessidade de transpor a Serra do Mar para escoar ao porto de Santos a produção vinda das regiões acima indicadas; neste sentido, teriam tido grande impulso a instalação das ferrovias Santos-Jundiaí e a Paulista, que tiveram importante financiamento a partir do capital nacional do grupo cafeicultor, sem a necessidade proeminente e comum de se recorrer aos grupos estrangeiros como era comum nas outras ferrovias.

Tal expansão em terras paulistas se configurava também em um movimento de retroalimentação pois, ao passo que mais ferrovias eram construídas e colocadas em funcionamento, mais vilas e cidades eram alcançadas e maiores porções dos territórios

⁸ Os motivos para o insucesso ou limitações para um desenvolvimento relevante do transporte ferroviário no Brasil, sobretudo relativo ao serviço de passageiros, deverá ser um tema que permeia toda esta pesquisa, não cabendo, neste momento, maiores explicações e aprofundamentos sobre a questão da corrupção dos gestores públicos neste trecho.

estariam disponíveis para exploração da lavoura cafeeira. Assim, o estado se tornaria o centro irradiador das ferrovias e ponto de ligação entre diversas regiões do Brasil, sendo este mais um dos itens (dentre vários outros aspectos) que contribuiriam para o consolidar como centro econômico do país nas décadas posteriores.

Ao passo que os contratos de concessão foram sendo atualizados, o movimento de expansão e obras de instalação de ferrovias de intensificava em diversas outras províncias. Além dos casos baiano e pernambucano no Nordeste, do Rio de Janeiro como centro administrativo nacional e de São Paulo, impulsionado pelo café, também tiveram vez Minas Gerais e os estados do Sul a partir de 1870. O centro-sul de Minas detinha diversas atividades econômicas e cidades que se entrelaçavam aos negócios desempenhados em São Paulo e Rio de Janeiro, além do crescente interesse também pelo café em direção triângulo mineiro; no Paraná a produção de erva-mate e madeira foi a mola propulsora para a construção da ferrovia que ligaria Curitiba ao porto de Paranaguá, e em Santa Catarina a extração e disponibilização de carvão alimentou serviu como base para a instalação da Estrada de Ferro Dona Teresa de Tubarão a Imbituba; por fim, no Rio Grande do Sul a inauguração da linha que ligava Porto Alegre a Novo Hamburgo inaugurara este tipo de serviço na região, mas além da questão econômica havia outra ainda singular quanto ao restante do país: militar. Por ocasião da Guerra do Paraguai, a guarnição e ocupação das fronteiras tornou-se motivo constante e operante na expansão ferroviária no estado (Ruthes; Salomão, 2016).

2.2 Expansão e consolidação

O mundo, em sua maioria, conhecera o trem de ferro em meados do séc. XIX, mas foi no início do século seguinte que as ferrovias se consolidaram e se transformaram no vetor desbravador de territórios e agente encurtador de distâncias em todos os continentes, sendo o responsável direto pela ligação de pontos outrora longínquos entre si e pela disponibilização, em períodos de tempo cada vez menores, de quantidades crescentes de matérias-primas e produtos, onde as populações alcançadas eram também "catapultadas" aos novos tempos em meio a este processo, alterando estruturas sócio-culturais e transformando drasticamente seu modo de vida, independentemente qual fosse este.

No Brasil a situação não se apresentou de forma muito diferente. A virada do século registrara a expansão da malha ferroviária em parte considerável do território, começando a chegar a alguns estados antes não cobertos e ocorrendo, sobretudo, a intensificação dos

serviços nas áreas pioneiras, notadamente o estado de São Paulo, onde a influência da cafeicultura ainda era pulsante, o que consolidava o estado como a maior malha ferroviária do país (e em praticamente todo o séc. XX); de um modo geral, a tecnologia e a demanda pelos serviços ferroviários se popularizavam e tornava cada vez mais comum a presença das locomotivas nas cidades e nas vilas do interior. Entretanto, o modelo de concessão e administração das ferrovias começava a dar alguns sinais de descompasso e de arrefecimento no horizonte.

O sistema de concessões, conforme explicado anteriormente, se mostrava altamente vantajoso para as companhias que assinavam contratos para construção e operacionalização das linhas: monopólio e garantia de juros por décadas, exploração dos recursos naturais nos arredores, abertura e influência junto às lideranças políticas locais e regionais, etc.; ao mesmo tempo, pouquíssimas eram as sanções e deveres em caso de descumprimento do contrato ou não fornecimento do serviço, cabendo ao Estado atuar como benemérito e provedor das deficiências apresentadas. Nunes (2016) indica que o gerenciamento e administração das ferrovias passaram por um processo de estatização em boa parte do mundo na virada dos séculos XIX e XX, indicando uma presença cada vez maior do braço estatal no setor, onde alterações estruturais e macroeconômicas deram a tônica quanto às dificuldades de se adaptar os modelos de contrato no início do séc. XX. Mesmo em meio a este processo de transformação e adaptação, o mercado brasileiro mantinha-se aberto e disponível para a participação e operação de companhias estrangeiras, sendo marcantes as presenças da *Great Western of Brazil Co.*, *The Leopoldina Company* e a *Brazil Railway Company*, esta última pertencente ao empresário norte-americano Percival Farquhar, que em 1915 possuía cerca de 10 mil quilômetros de estradas de ferro no país, equivalendo a cerca de 40% da malha total brasileira (Ruthes; Salomão, 2016).

De toda sorte, a entrada de capital estrangeiro nos primeiros anos do séc. XX deu-se de forma relativamente comum e rotineira em terras brasileiras. Tal movimento acompanha já o primeiro sinal de que havia tanto uma demanda por novas linhas quanto em relação à manutenção das outrora instaladas. A disponibilidade vinha tanto dos EUA quanto da Europa, onde o período anterior à 1914 permitiu investimentos e ações mais incisivas de diversas companhias em várias partes do globo.

Mesmo com tal disponibilidade e interesse financeiro privado, o Estado brasileiro continuava operante e atuante no setor ferroviário, continuando a assumir empresas e companhias que não obtinham "sucesso" na empreitada, quando ocorria, então, a estatização

da linha (mesmo que com a construção ainda em andamento), mesmo que o interesse estatal fosse repassar a mesma adiante mais à frente (Nunes, 2016). O fato é que, na maioria das vezes, a operação de instalação ferroviária se apresentava como uma aplicação financeira do que propriamente um investimento de caráter estrutural e de serviço público, tanto aos produtores quanto aos passageiros (Paula, 2008).

Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial todas as áreas da economia brasileira logo se viram afetadas, ocasionando retração em boa parte da demanda e produção dos bens tradicionalmente exportados; no que diz respeito às ferrovias, o conflito incidia diretamente nos seus custos de manutenção e capacidade de investimento em infra-estrutura, tanto por parte do Estado quanto (principalmente) por parte das companhias especializadas. Tratava-se de um período de incertezas e de altos e baixos na conjuntura nacional e internacional. O período imediatamente anterior ao conflito bélico assistiu a substancial crescimento e investimento no setor, sendo o período de auge entre 1908 e 1914, quando foram construídos mais de 2.200 Km de ferrovias (Paula, 2008; Nunes, 2016). Entretanto, com o panorama internacional instável devido ao cenário instalado pela Primeira Guerra Mundial, diversos aspectos da organização, manutenção e investimento no setor foram sendo, aos poucos, negligenciados no Brasil, onde a baixa do café no mercado internacional certamente contribuíra para tal enfraquecimento. Assim, até 1930 o país assistiu a um processo que iria se mostrar irrefreável: as estatizações de ferrovias, que ocorriam ora por controle federal, ora por controle estadual, de forma a se manter minimamente os serviços e atendimento à demanda pelo transporte de cargas e de passageiros que, mesmo com a crise internacional, apresentava índices crescentes.

Apesar de ser um fenômeno mundial no setor, a estatização das ferrovias no Brasil já apresentava contornos proporcionalmente maiores em relação a outros países; Nunes (2016) destaca que em 1908 estava nas mãos do poder federal 45% das linhas em operação no país, sendo importante registrar também que o movimento de estatização também ocorria a nível estadual, onde empresas privadas passaram ao controle público, notadamente em São Paulo. O fato é que, quando tal movimento concentrador do Estado se iniciara, as ferrovias apresentavam ainda um custo operacional relativamente baixo⁹, gerando lucros e saldos positivos sem maiores percalços; o conflito mundial a partir de 1914 iria influenciar, conforme já mencionado, nos custos de manutenção e capacidade de investimento,

⁹ Ao analisar os relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP), Nunes (2016) indica que no início do século XX a média de superávit das empresas era em torno de 30%, chegando até a 50% em alguns casos, tais como a Estrada de Ferro Paraná, a Rede Bahiana, a Santos-Jundiaí e a Estrada de Ferro Paulista.

impactando diretamente na balança contábil das empresas, o que pressionava ainda mais o Estado a participar do setor, acelerando significativamente o processo de estatização do setor. Na década de 1940, cerca de 30% do total de 34.252 Km de vias operadas no Brasil estavam nas mãos de particulares; 39% estava sob controle do poder público federal e 31% sob a administração dos estados, quadro este que iria se manter inalterado até meados da próxima década.

A discussão acerca das estatizações das ferrovias se torna central na medida em que permite compreender, de certo modo, como os modelos de instalação de ferrovias escolhidos delinearam toda uma estrutura de serviços moldados e conformados a interesses e aspirações específicas e muito bem delimitadas e marcadas no tempo. Ademais, fornece os subsídios necessários para se constatar que o transporte de passageiros raramente esteve no foco do desenvolvimento e fornecimento dos serviços ferroviários a serem disponibilizados, indicando que a sua oferta se constituía como uma mera consequência ou desdobramento do mote principal: o transporte de cargas para os portos e regiões exportadoras.

O que geralmente se argumenta para explicar o processo de estatização das ferrovias por parte dos estados e governo federal (no caso brasileiro)? Alguns itens são geralmente elencados: expansão dos serviços - relacionada a uma demanda crescente - ocasionando aumento considerável da mão-de-obra utilizada no fornecimento dos mesmos; falta de investimentos na infra-estrutura mínima necessária para o seu funcionamento, levando ao aumento crescente dos custos operacionais e queda na qualidade dos serviços; o impacto perene da taxa cambial crescentemente desfavorável a partir da década de 1920 (Ruthes; Salomão, 2016; Nunes, 2016) e, não menos considerável, a legislação trabalhista constituída a partir da década de 1930; ou seja, agregado a esse rol, também ocorre a argumentação de que os modelos de concessão traçados ainda no século XIX também não foram capazes de se adequar às transformações ocorridas no novo contexto, nacional e mundial a partir da segunda década do séc. XX.

No geral, o cálculo em cima do lucro (ou prejuízo) relacionado às ferrovias eram assim realizados: buscava-se transportar mais cargas a um custo por unidade de tráfego (UT) menor; neste ranking, as cargas mais volumosas e pesadas, com menor interferência e necessidade de gerenciamento operacional direto (leia-se: menos mão-de-obra utilizada) obtinham as maiores margens e saldos positivos. Trata-se de uma correlação basilar e que ainda hoje impera em todo e qualquer transporte de cargas, independentemente do modal escolhido para análise; invariavelmente, a execução de um serviço de transporte de

passageiros demanda um número maior de trabalhadores envolvidos em sua operação, sendo este um dos itens que deve ser adicionado à equação financeira de seu funcionamento. As abordagens realizadas, então, tendem a registrar que o aumento na demanda por este tipo de serviço (transporte de passageiros) não fora acompanhada pelos investimentos necessários para que o mesmo pudesse ser oferecido de forma mais satisfatória e eficiente, ocasionando o aumento constante de trabalhadores para se executar os serviços relacionados, o que acabava por onerar, também, a folha de pagamento das companhias ferroviárias¹⁰; e mais, um outro fator que teria contribuído para o processo de estatização das ferrovias diz respeito à desvalorização cambial ocorrida também nas duas primeiras décadas do século XX, onde praticamente todos os insumos necessários ao funcionamento e atualização do sistema ferroviário eram importados ou cotados em moeda estrangeira: locomotivas, peças de reposição, trilhos.

Embora tais modelos explicativos estejam muitas vezes lastreados em questões práticas e operações contábeis, consubstanciadas com bastante propriedade tais elementos e este viés da situação ferroviária nacional, alguns aspectos parecem passar ao largo de maiores discussões e questionamentos. A interpretação econômico-estrutural, ao reunir e apresentar dados (notadamente quantitativos) que explicitam os fatores relacionados ao funcionamento e manutenção das ferrovias, concentra boa parte dos seus esforços no que impulsionava e movia a ferrovia por seus aspectos exclusivamente econômico-financeiros. Entretanto, a possibilidade de se ampliar a visão acerca do modal ferroviário e agregar mais fatores ao seu contexto explicativo torna-se necessária, sobretudo no que diz respeito ao transporte de passageiros; este, quando mencionado, surge em meio ao cálculo no custo operacional num contexto de comparação com as outras "cargas" transportadas, em que as ferrovias eram obrigadas a "aceitar todo tipo de transportes; ainda que alguns destes, tais como de passageiros, e de animais, resultassem em fretes proporcionalmente menores aos pagos pelos transportes de mercadorias. As ferrovias tinham que transportar quase todo tipo de mercadorias trazidas pelos clientes às estações ferroviárias." (Nunes, 2016, p. 205).

Aparentemente, tais interpretações não tendem a correlacionar, ou mesmo indicar, o transporte de passageiros como um serviço público a ser oferecido ao grosso da população, onde a concessão dos trechos de ferrovias geralmente exigia tal contrapartida. Movidos pelas

¹⁰ Registra-se que ao passo que a malha ferroviária aumentou 109% de 1905 a 1920, a quantidade de ferroviários aumentou 143% no mesmo período, indicando, segundo Nunes (2016, p. 215), uma relação direta com o aumento do transporte de passageiros, animais, bagagens e encomendas, cujo crescimento fora desproporcional no período.

cifras dos produtos voltados à exportação, os trilhos instalados, em sua maioria, traçavam caminhos pouco objetivos quando se tratava do atendimento e disponibilidade do trem para as populações das regiões onde eram instalados.

Na verdade, cálculos e análises são realizados para comprovar o "peso" que outras demandas além das cargas (pesadas) tradicionais infligiam aos negócios ferroviários, sobretudo em desfavor do transporte de passageiros, indicando que, apesar das duas décadas iniciais do séc. XX apresentarem vultuosos rendimentos e saldos positivos ano após ano, tal modelo não seria viável pelos anos seguintes:

Na média, entre 1905 e 1920, os transportes de mercadorias, que demandavam 54% dos serviços (unidades de tráfego, UT) foram responsáveis por 61% da receita no período. Na mesma lógica, o transporte de bagagens e encomendas, que demandava 1% de toda a produção ferroviária (medida em UT) proporcionava a arrecadação de 6% da receita. Já os transportes de passageiros, cujo atendimento demandava em torno de 40% dos serviços ferroviários (quatro em cada dez UTs produzidas) correspondiam a cerca de 20% da receita; para o transporte de animais, o mais "deficitário", a relação era de 10% dos serviços demandados (do total de UT produzida) para uma participação de apenas 3% na composição da receita total (Nunes, 2016, p. 217).

O viés econômico não pode ser deixado de lado na interpretação e verificação da situação ferroviária no Brasil de então, e nem em qualquer época de sua existência; contudo, o transporte de passageiros possui características distintas e específicas no que diz respeito às suas diretrizes de funcionamento e atendimento à sociedade. Embora se trate, também, de uma atividade econômica, tal modalidade se configura, por natureza, como um serviço de interesse público e que, por isso, não poderia ser medido e compreendido como as demais atividades e áreas constituídas única e exclusivamente por questões de ordem financeiro-comercial. Neste sentido, a participação do Estado visando a manutenção mínima de periodicidade e qualidade do serviço precisa estar registrada na equação do seu funcionamento, mesmo que tal participação tenha seus impactos e efeitos no erário; trata-se, sobretudo, de se ter como norte o interesse público em uma área estratégica para o desenvolvimento, onde a disponibilidade de um transporte de passageiros perene e organizado age fortemente para estimular e aprofundar a integração urbana e regional em todos os seus aspectos: humano e social, econômico e cultural, onde uma oferta de serviço cuja qualidade mínima poderia estimular a demanda, e vice-versa.

Desde o início do século XX assistiu-se a um movimento mundial de maior concentração, controle e operação do transporte ferroviário de passageiros nas mãos do Estado, onde diversos países europeus passaram a atuar no citado ramo de maneira a manter um serviço crucial para a sociedade. Mesmo antes de uma eventual concorrência com outro

modal de transporte (como iria ocorrer em boa parte dos países mais à frente), optou-se por assumir as ferrovias e, principalmente, o serviço de passageiros, em meio a um desaquecimento do setor e mais: os investimentos em desenvolvimento tecnológico, maquinário e infraestrutura foram decisivos para a manutenção do sistema e sua constante melhoria.

Tomando-se ainda o continente europeu como exemplo na discussão (tendo em vista a sua trajetória pioneira no setor ferroviário), a participação estatal na organização e funcionamento do sistema sempre ocorreu em diversas frentes, sobretudo na oferta do serviço ao público: tanto no transporte de mercadorias quanto no transporte de passageiros. Mesmo com o desenvolvimento e ascensão do modal rodoviário (que lá também despontara como principal modal em termos e números absolutos), o modal ferroviário sempre se mostrou como uma alternativa atrativa aos interessados, permitindo que a concentração em torno das rodovias não fosse tão abissal como acabou ocorrendo no Brasil. A questão gira em torno, logicamente, das decisões e políticas públicas executadas ao longo do tempo para favorecer ou esvaziar determinada área ou serviço.

Para o Estado a atuação pode ocorrer em diversas frentes, conforme o exemplo europeu citado anteriormente: investimento em tecnologia, infra-estrutura, capacidade produtiva, manutenção e oferta de serviços com qualidade mínima e constante ao cidadão; este, por sua vez, tende a reunir em sua esfera poucos (porém decisivos) itens de atuação: custo e qualidade do serviço oferecido. O valor a ser pago na passagem e/ou tarifa, e também no frete das mercadorias, em um país cuja desigualdade social sempre foi um fator marcante e profundo nas relações sociais, se constitui invariavelmente em uma questão decisiva para a utilização maciça ou sub-aproveitada do sistema ferroviário. A questão é que somente com o montante arrecadado com o pagamento das tarifas (passagens e fretes) o sistema não se financia (aliás, nunca se financiou), sendo necessário o repasse de recursos por parte do agente mantenedor de um serviço público por excelência: o Estado.

Mesmo que o caso brasileiro e o europeu apresentem diversas singularidades de trajetória, onde os elementos sociais, econômicos, técnicos e espaciais sejam deveras divergentes, não se pode excluir o peso da participação estatal na condução do sistema e direcionamento de políticas públicas para a sua manutenção e desenvolvimento, tendo o aspecto financeiro um papel decisivo nesta questão, assim "Dentro desse quadro, a relação entre o Estado e o capital ferroviário foi baseada nas mais diversas formas de contratos e acordo, como concessões, adjudicações, patrocínios e subsídios, favores e programas

políticos" (Zorzo, 2009, p. 8). Boa parte dos pesquisadores que se debruçam sobre a temática dos transportes de passageiros indica que o sistema carece de uma forte e atuante mão do poder público para poder operar de forma satisfatória, sendo necessário um aporte na ordem de mais de 50% dos custos operacionais e mais um montante significativo nos investimentos. No Brasil, de forma geral, esse custo foi repassado ao usuário/consumidor do serviço no cálculo do preço das passagens praticadas, gerando atualizações monetárias frequentes e desfavoráveis, enquanto a falta de investimentos foi gerando um progressivo abandono do sistema.¹¹

A análise sobre a sustentação das ferrovias também perpassa fortemente outro fator humano para o seu funcionamento e existência: os trabalhadores ferroviários. Conforme destacado anteriormente, a crescente demanda pelo transporte de mercadorias mais leves, encomendas, passageiros, e até mesmo correspondências, passaram a refletir na contratação de mais pessoas para gerir e efetuar tais serviços. Ou seja: passou-se a transportar mais produtos e mercadorias com ganhos proporcionalmente menores que, ao mesmo tempo, exigiam da infra-estrutura disponível uma utilização cada vez mais intensa, impactando diretamente nos custos de manutenção e investimentos em maquinário e capital atualizado. Entretanto, esta última parcela não era necessariamente efetuada, o que causava maior demanda de mão-de-obra para oferecer e manter os mesmos serviços, o que teria impacto em médio e longo prazos no que diz respeito à capacidade de produção e operacionalização das ferrovias. Registra-se, ainda, que a partir de 1920 poucas ferrovias no Brasil indicavam crescimento e progressão do transporte de mercadorias superior ao transporte de passageiros e bagagens; algumas apresentaram desempenho do transporte de passageiros similar a de mercadorias, enquanto outras ainda constataram aumentos consideráveis na utilização do serviço de passageiros, sendo a Estrada de Ferro Goyaz uma destas cujas cidades beneficiadas mais lograram êxito no serviço (Nunes, 2016).

Ora, tal observação vem corroborar, mais uma vez, o grau de inserção social e interesse público significativo do transporte ferroviário de passageiros, cuja importância vinha

¹¹ Um caso emblemático da política de subsídios e investimentos no setor ferroviário europeu é da *RENFE: Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, entidade pública empresarial responsável pela exploração da rede ferroviária espanhola, sobretudo no transporte regional de passageiros de média e longa distância. Trata-se de uma empresa pública que opera sob fortes investimentos voltados à manutenção, operacionalização e modernização da malha. Em 2022, pouco após a interrupção drástica da circulação de passageiros provocada pela pandemia de Covid-19, a RENFE determinara a isenção de cobrança de algumas faixas de bilhetes, até o final do ano, de forma a se combater a crise energética e inflação na Espanha. Ou seja: maior participação do Estado junto aos serviços públicos. Maiores informações sobre a medida: <https://www.uol.com.br/nossa/noticias/redacao/2022/07/15/espanha-oferecera-viagens-de-trem-gratuitas-a-partir-de-setembro.htm> (acessado em 07/11/2022).

numa grande curva ascendente desde o início do século, sobretudo quando tal serviço atingia regiões e populações outrora pouco conectadas às demais áreas do país. Embora os custos operacionais passassem a ser cada vez mais significativos e desproporcionais quando comparados à receita obtida, tal peso não deveria recair necessariamente sobre a questão "humana" do transporte ferroviário quando, na verdade, a situação de eventual "penúria" no horizonte de desenhava por uma série de fatores agindo em conjunto e de forma correlacionada entre si. As decisões tomadas sobre qual modelo de negócios iria operar em relação ao gerenciamento e operacionalização das ferrovias, juntamente com as atribuições do Estado e das companhias concessionárias, contribuíram significativamente para o descontrole inicial que permitiu gastos infundáveis e instalação de trechos pautados não pela sua sustentabilidade financeira ou atendimento às populações envolvidas, mas sim por interesses específicos de grupos de poder localizados, e em todas as regiões do país. Enquanto em São Paulo as ferrovias mostravam-se minimamente eficazes quanto aos dois aspectos mencionados, na maior parte do Brasil o sistema não dava sinais de saúde orçamentário-financeira, principalmente a partir da década de 1920. E tal situação se formara, sobretudo, por anos e anos de decisões pouco técnicas e de restrição ou má aplicação de recursos de forma racionalizada. Além da já citada falta de investimento na atualização do maquinário e infra-estrutura relacionada, o Brasil não dera qualquer sinal no sentido de desenvolver uma indústria ou meios técnico-científicos no sentido de produzir algum bem relacionado de forma direta à cadeia operacional de uma ferrovia, seja a produção e implantação de trilhos, a fabricação e montagem de locomotivas, ou a capacitação de mão-de-obra especializada para lidar com o aparato técnico em questão.

Assim, indicar o transporte de passageiros como "pouco produtivo" ou "com rentabilidade limitada" e ressaltar o grande quantitativo de trabalhadores ferroviários como pontos de inflexão decisivos para o (início do) declínio do sistema ferroviário nacional se torna pouco expressivo, com determinada limitação, quanto à complexidade do tema, ao passo que inscreveria o transporte de passageiros em patamar de igualdade de condições com os demais serviços de transporte de cargas quando, na verdade, não o é; e quanto ao segundo, a criação (mesmo que de forma não proposital, espontânea) de um grupo considerável de mão-de-obra neste segmento da economia contribuíra para moldar e fomentar discussões em torno de direitos trabalhistas em meio a um país que mal começava a organizar suas demandas na área, cuja população ainda apresentava todas as marcas de vários séculos de escravidão incrustados em sua sociedade. Tais questões não podem ser negligenciadas do

entendimento e compreensão do panorama das ferrovias brasileiras quando de sua expansão e consolidação como meio de transporte mais utilizado e demandado no Brasil do primeiro quarto do século XX.

Na verdade, as locomotivas que "rasgavam" diversas porções do território brasileiro se configuravam numa espécie de agente de transformador das vilas e cidades por onde passava. As ferrovias eram ao mesmo tempo produto e fator de um tempo em que as transformações passariam a ocorrer de forma cada vez mais rápida e interligadas a realidades outrora distantes e, de certa forma, inatingíveis. As noções de tempo passariam, então, a ser constantemente ressignificadas e alteradas por meio do contato (entre regiões outrora desconectadas) surgido com o advento das ferrovias. Conforme mencionado anteriormente, as três primeiras décadas do séc. XX registraram crescimento substancial na quilometragem de trilhos disponibilizada; mais do que um saldo positivo registrado, tais números significaram uma mudança total nas rotinas das populações alcançadas pelos trens de ferro.

Para a consecução dos serviços relacionadas às ferrovias eram necessárias uma série de condições e aparato que, por si só, já eram capazes de alterar o cotidiano das pequenas cidades e vilarejos do interior: instalação dos trilhos, construção de estações e depósitos de materiais de armazenagem e manutenção, todos os níveis de conhecimento técnico e ofício relacionados aos trabalhos das empresas ferroviárias e, por fim, a constante movimentação de cargas, mercadorias, passageiros e encomendas, cuja ligação com as capitais abria um leque interminável de oportunidades e expectativas, alterando drasticamente a concepção de vida de tais indivíduos; neste bojo, as noções de tempo, trabalho e família (só para ficar nos conceitos de ordem mais "nuclear") seriam recondicionados e retrabalhados frente às novas condições de comunicação e transporte oferecidas pelas ferrovias¹².

Um outro componente humano a ser destacado no processo de consolidação das ferrovias como principal vetor de transportes nacional diz respeito ao custo construtivo no que diz respeito às vidas que foram comprometidas na expansão do modal e desbravamento do território, cujos níveis de mortandade eram extremamente significativos. Quanto mais distantes dos centros urbanos e mais interiorizados, mais insalubres eram as condições de trabalho e mais suscetíveis às intempéries do tempo e sujeitas às doenças e moléstias

¹² É preciso registrar que tais transformações não ocorreram de forma simultânea e linear no país, mesmo se considerando até as regiões que já eram servidas pelo transporte ferroviário; neste sentido, o estado de São Paulo manteve a dianteira no que diz respeito à quantidade de linhas e, consequentemente, de municípios providos de ferrovias, seguido imediatamente por Rio de Janeiro e Minas Gerais, expoentes mais significativos das transformações destacadas.

parasitárias (malária e outras) estavam os trabalhadores, o que implicava em golpes certos no número de pessoas envolvidas e disponíveis nas frentes de trabalho que, independentemente do nível de especialização, todos estavam sujeitos à grande mortalidade registrada. Lanna (2005) destaca que, mesmo em trechos relativamente próximos à "civilização" ¹³, como a Estrada de Ferro Vitória-Minas, foram registrados desafios gigantescos quanto à instalação, sendo necessário transpor barreiras naturais como florestas e matas densas, áreas alagadiças, relevo acidentado e regiões inóspitas e "devoradoras de vidas"; ademais, além do caso clássico na literatura científica acerca dos arrombos e missões desbravadoras ocasionados pela construção da ferrovia Madeira-Mamoré em meio ao bioma amazônico e todo o custo de vida relacionado à sua (não)construção, também é destacado o caso da Estrada de Ferro Paraná, outra que não estava localizada propriamente nos "sertões esquecidos" do território nacional, mas que custou a vida de milhares de operários, submetidos a condições inapropriadas de trabalho em meio à natureza "hostil", onde foi registrado que "para manter 3.400 homens em serviço foi necessário contratar 9.000 e que em certa ocasião estavam nos hospitais, montados pelo empreiteiro 5.800 homens" (Lanna, 2005, p. 19).

Assim, a análise do avanço e consolidação do sistema ferroviário no Brasil também há de passar por tais pontuações. Ainda que não seja feito um debate aprofundado dos aspectos trágicos relacionados à instalação e consecução dos empreendimentos citados, torna-se necessária a externalização, citação e marcação de tais acontecimentos, que servem para, minimamente, desvencilhar e, em certa medida, desconstruir certa aura de romantismo que ainda persiste em permanecer quando a temática ferroviária é colocada em pauta, tanto pelo saudosismo daqueles que tiveram parte (e rotina) nos trilhos, quanto por parte de textos (acadêmicos e não-acadêmicos) que prescindem de tais informações. Ou seja: não se trata de realizar um resgate do processo de construção técnico-operacional e sua relação direta com os custos em vidas relacionados à sua implementação e funcionamento; entretanto, não seria de bom grado avançar em direção a outras questões que acabariam por tensionar e colocar em xeque o modal ferroviário nacional sem registrar e destacar, minimamente, alguns dos aspectos envolvidos no processo de expansão de tal sistema. Mais: tais considerações também se mostram relevantes no sentido de "humanizar" um meio de transporte que é,

¹³ Sugerida aqui como os maiores centros urbanos do país no que diz respeito ao montante populacional e destaque político-cultural da época, ou seja, as cidades de Rio de Janeiro, São Paulo e Salvador.

inerentemente... humano; e que tal componente, essencial e central a este trabalho, não pode ser obliterado das análises e visões explicativas das ferrovias brasileiras.

O fato é que, em meio a diversos modelos de implementação e desenvolvimento, financiamento, construção, gerenciamento e manutenção, as ferrovias no Brasil conseguiram avançar substancialmente no primeiro quarto do século XX, sobretudo no que diz respeito ao quantitativo de quilômetros de trilhos construídos no Brasil. Entretanto, o processo histórico pelo qual tal avanço ocorrera é recheado de elementos comuns e, de certa forma generalizantes, quanto à forma a qual se organizaram e se constituíram; mesmo que as ferrovias e companhias operadoras/concessionárias se mostrassem de maneira relativamente diversa, e o braço estatal se transformasse e diversificasse ao longo do tempo, o resumo do *modus-operandi* de tal sistema, tal como seus impactos e percalços, nos primeiros cinquenta anos de sua existência (1870-1920) pode ser assim indicado:

As promessas de desenvolvimento, integração do território, povoamento e colonização, pluralidade de atividades econômicas e crescimento urbano permaneceram utopias não realizadas. O monopólio das ferrovias no comércio nunca se concretizou, a velocidade nunca ocorreu. Mas a corrupção, os desvios e os desmandos, envolvendo o dinheiro público no Brasil e o capital de investidores, foram práticas recorrentes e constitutivas da empresa, fossem quais fossem seus dirigentes (Lanna, 2015, p. 37).

Embora seja taxativo quantos aos aspectos que acabariam por limitar e macular o sistema, indicando seus maiores problemas de ordem estrutural, tal trecho ao passo que foca na assertiva de tais questões (que respondem apenas por uma parte do todo) também dá indícios de aspectos que se mostram, na verdade, enraizados na questão ferroviária, e que servem como substrato para a compreensão, de forma mais ampla, sobre como tal maneira de implementação e organização viria a refletir, anos mais tarde, em seu gerenciamento, manutenção, operação, etc., ou seja, no seu funcionamento como um todo, e quais diretrizes poderiam incidir para que o mesmo lograsse êxito ou fosse esvaziado e descontinuado.

Ainda, em se considerando a distribuição e o funcionamento das ferrovias no final da década de 1920, ocorria forte concentração nos estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, e com algumas frações do todo distribuídas em áreas litorâneas do Nordeste e áreas isoladas do Sul do Brasil. Tal distribuição demonstrava, conforme dito anteriormente, o grau de inserção e influência (em maior ou menor grau) de grupos economicamente dominantes e, ainda, de relativa concentração populacional, numa relação de retroalimentação com o sistema ferroviário quanto à sua relevância para geração de renda, oportunidades, integração e ligação com os diversos pontos do território, contudo, sempre e fortemente

ditados pelas demandas do capital (local, regional, nacional e internacional) para a sua consecução e prática. A década de 1930 iria assistir ao surgimento e disponibilização de mais ingredientes no caldo fervilhante da sociedade brasileira de então, e um desses elementos a serem adicionados ao contexto político, econômico e cultural estava sob quatro rodas, circulando de forma mecanizada e disputando espaços com as antigas charretes e carroças nos centros urbanos do país.

2.3 Chega o automóvel

Os primeiros veículos automotores a circular no Brasil vieram sob o manto da importação, datando da última década do século XIX e dos primeiros anos do Séc. XX. Algumas unidades podiam ser encontradas com relativa facilidade nas capitais do Brasil, sobretudo Rio de Janeiro e São Paulo, com alguma preponderância dos modelos da fabricante francesa Peugeot e da norte-americana Ford, possuídos por famílias mais abastadas e entusiastas das novidades tecnológicas que começavam a ocorrer com certa frequência no ramo dos transportes na Europa e nos Estados Unidos.

Apesar de uma presença que paulatinamente se tornava visível na rotina dos brasileiros nessas duas primeiras décadas, o automóvel estava ligado e se limitava ao transporte pessoal de passageiros (e não ao coletivo como o trem), onde o setor automotivo tampouco dispunha de qualquer opção mais palatável para o transporte de cargas. Somente a partir de 1919 com a instalação da Ford e, em 1925, com a chegada da também norte-americana General Motors (GM), a utilização do automóvel começara ocorrer de maneira mais intensiva, se tornando mais acessível a quem tinha o interesse e as condições financeiras para tanto. Ainda na década de 1920 foi asfaltada a primeira rodovia no Brasil, a Rio-Petrópolis, inaugurando em definitivo a entrada do País no círculo e circuito automotor.

Entretanto, a chegada e disponibilização de mais uma possibilidade de locomoção aos brasileiros não foi acompanhada de maiores planejamentos ou ações por parte do Estado, principalmente no que diz respeito à integração entre os diferentes tipos de transporte ou à interconexão entre os ramais em operação com a novidade em voga. Somente a partir dos primeiros anos do Governo Vargas, na década de 1930, começava a se delinear uma política pública para a área automobilística, visando acelerar tanto a montagem quanto o consumo e

aquisição dos veículos aqui disponibilizados¹⁴. As medidas tomadas iriam não somente priorizar este modal como incentivar uma mudança de pensamento da sociedade e cultura relacionados aos transportes, onde, de forma progressiva e partir de então, o automóvel passava a simbolizar o alvorecer de novos tempos, passando a ser alvo de cobiça e status da população como um todo, ao passo que o trem de ferro, neste momento, começava a ser associado ao século passado, se tornando sinônimo de uma época a ser superada em detrimento de outra, onde o País estaria olhando estritamente para o "futuro"; havia, portanto, se instalado, uma "elaboração cultural centrada no automóvel" (Paula, 2008).

A existência de tal configuração e mentalidade, que alimentava uma dualidade (e, por vezes, dicotomia) entre as ferrovias e o transporte automotivo, acabava por influenciar progressivamente, a sociedade, política e culturalmente, no sentido de atribuir ao transporte ferroviário, no final das contas, a marca do atraso. As medidas tomadas pelo governo federal no período Vargas são bastante elucidativas pois, mesmo que o setor ferroviário não tivesse sido (ainda) totalmente esquecido, a opção por um ramal em detrimento do outro estava se tornando cada vez mais clara. Nesta época, o Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP) era o órgão responsável tanto pela gestão das rodovias federais quanto das ferrovias, ambas sob a supervisão e tutela da Inspetoria Federal de Estradas (IFE); somente em 1937 foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e em 1941 o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF)¹⁵. Do ponto de vista institucional, na atribuição das tarefas e responsabilidades em relação às ferrovias e rodovias, os papéis estavam muito bem delineados e constituídos no que diz respeito à atuação estatal; entretanto, a forma como as políticas para cada setor se desenrolaram nas décadas de 1940 e 1950, e os recursos destinados para cada setor, é que indicariam a definição dos graus de influência e escolhas realizadas para cada modal mencionado.

Conforme citado no tópico anterior, também data desta época a intensificação de um processo já iniciado há alguns anos no setor ferroviário: a assunção, por parte do Estado (majoritariamente federal, mas também presente em nível estadual) das companhias ferroviárias em má situação administrativa (notadamente financeira), de forma a se tentar, minimamente, uma reorganização das mesmas e, ao mesmo tempo (e em tese), modernizar as linhas e os serviços oferecidos. Assim, os quinze anos do governo Vargas, apesar dos

¹⁴ O presidente Washington Luís também já fizera fortes acenos ao consumo e práticas automobilísticas, que ocorriam desde a sua passagem como governador do Estado de São Paulo; entretanto, o governo Vargas fora o que, de fato, tomou medidas concretas e de forma ampla e nacional para impulsionar o setor.

¹⁵ Este seria extinto em 1974, quando suas funções foram deslocadas para o Ministério dos Transportes e, uma parte, para a RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A.

percalços, ainda assistiu e permitiu um certo avanço na quilometragem de malha disponibilizada: aproximadamente 3 mil Km foram construídos no período, mesmo em meio ao favorecimento automotivo; entretanto, o tímido crescimento verificado ocorrera sem a almejada modernização e transformação do setor como fora anteriormente imaginado.

A ocorrência e ascensão do modal rodoviário já era visível desde a década de 1920; entretanto, foi mesmo a partir da década de 1940, principalmente no período pós-Segunda Guerra Mundial, que o Brasil adotara mais claramente a opção pela "rodoviarização" como o modelo a ser seguido e fomentado nacionalmente. Tal assertiva está assentada no lançamento, em 1944, do Plano Rodoviário Nacional e, no ano seguinte, o Fundo Rodoviário Nacional. Tais medidas (em conjunto com outras) no âmbito da esfera pública indicavam a "ascensão dentro dos aparelhos do Estado de um novo grupo de interesses de classe que passou a coordenar a política da área definida no bojo do que alguns autores chamam de 'modelo brasileiro de desenvolvimento' (Grandi, 2016, p. 387), onde os cinco anos de governo Dutra (1945-1950) demonstraram, de maneira clara e direta, a opção pelo modal rodoviário como um dos propulsores do modelo de desenvolvimento econômico a ser adotado¹⁶, num movimento já iniciado anteriormente no período Vargas.

Assim, a dualidade entre os trilhos e o asfalto ocorria de forma cada vez nítida no Governo Dutra, dando indícios do que poderia ocorrer nos anos seguintes em se insistindo em tais diretrizes. Em 1946, enquanto era lançado o "Plano Geral de Reaparelhamento Ferroviário" que, dentre vários aspectos, injetava recursos no setor e procurava melhorar a eficiência das companhias (tanto as mais antigas quanto as recém-estatizadas), também incorria o Plano Salte (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia) que, na área de transportes, dava prioridade, na prática, ao modal rodoviário.

Uma outra ação ocorrida neste âmbito e neste panorama de favorecimento e indução à rodoviarização ocorrera logo no início do governo de Juscelino Kubitschek quando da instituição do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 1956, comandado inclusive pela figura do próprio ministro da Viação e Obras Públicas, e que contava ainda com a participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE). De acordo com Grandi (2016), este grupo sintetizava, na prática, a redefinição de todo o padrão de infraestrutura de transportes no Brasil segundo a meta estabelecida pelo novo governo: o fomento à indústria automobilística. Entretanto, mais que o simples incentivo à este setor

¹⁶ Inclusive como sinalização aos investidores estrangeiros de garantias estatais de quanto às ações e investimentos a serem realizados em troca de créditos internacionais e acordos de importação.

industrial, as ações do grupo passaram a ser dominantes, tanto ideológica quanto operacionalmente, influenciando toda a política de transportes desde então. O GEIA atuava, sobretudo, por meio de estímulos fiscais às montadoras internacionais de forma a colocá-las em situação de destaque e liderança na cadeia produtiva da indústria nacional (e da economia como um todo), ao mesmo tempo em que um novo padrão e forma de acumulação de riquezas pudesse ser estabelecido e que, em tese, conduziria ao crescimento econômico, pois, apesar de todo o endosso às indústrias automobilísticas estrangeiras, havia também a intenção de se nacionalizar a fabricação de automóveis em um curto prazo no País.

Ainda sobre a década de 1950, esta viria a se tornar emblemática para a compreensão da dicotomia produzida acerca dos modais ferroviário/rodoviário, sobretudo quando é realizado um exercício comparativo tendo como exemplo o estado de São Paulo (que possuía a maior malha ferroviária de então) e a implementação de rodovias interligando diversas áreas do interior e, sobretudo, à área da capital:

Tabela 1 - Participação no transporte de mercadorias no Brasil por modal, 1950-1960

ANOS	RODOVIÁRIO		FERROVIÁRIO		MARÍTIMO		AÉREO		TOTAL	
	t/km	%	t/km	%	t/km	%	t/km	%	t/km	%
1950	10,8	38	8,3	29,2	9,2	32,4	0,1	0,4	28,4	100
1951	13,4	40,9	8,8	26,8	10,5	32	0,1	0,3	32,8	100
1952	16,3	45,8	9,1	25,6	10,1	28,4	0,1	0,3	35,6	100
1953	19,7	49,7	9,2	23,2	10,6	26,8	0,1	0,2	39,6	100
1954	22,3	51,9	9,4	21,9	11,1	25,9	0,1	0,2	42,9	100
1955	23,1	52,7	9,3	21,2	11,3	25,8	0,1	0,2	43,8	100
1956	25,5	52,2	9,7	19,9	13,5	27,7	0,1	0,2	48,8	100
1957	26,8	52,7	10,2	20,1	13,7	27	0,1	0,2	50,8	100
1958	32	56,6	10,5	18,6	13,9	24,6	0,1	0,2	56,5	100
1959	37,3	57,9	12,5	19,4	14,5	22,5	0,1	0,1	64,4	100
1960	42,6	60,5	13,2	18,7	14,5	20,6	0,1	0,1	70,4	100

Fonte: Grandi, 2016, p. 388.

Os dados apresentados na tabela em questão são muito incisivos no que diz respeito ao crescimento do setor rodoviário e a sua consequente concentração do serviço do transporte de cargas, que passara de 38% em 1950 para 60,5% em 1960, quase dobrando a sua participação no total disponibilizado; enquanto isso, as áreas ferroviária e marítima sofreram decréscimo de 10,5% e 11,8%, respectivamente. Tais percentuais são especialmente importantes para o setor ferroviário na medida em que se coloca o prisma diante do transporte

de passageiros. Conforme dito anteriormente, as empresas e companhias que operavam as linhas, em todo o Brasil, obtinham parte considerável da sua receita no transporte de mercadorias, sendo o serviço de passageiros e encomendas responsável por ocupar uma posição "secundária" no que diz respeito à relevância dentro dos balancetes financeiros das mesmas. Ou seja: optou-se, ao mesmo tempo, pela concentração do transporte de cargas em um único modal (o rodoviário) e pelo favorecimento ao transporte particular de passageiros, tanto urbano quanto interestadual ou inter-regional. A supervalorização da indústria automobilística e sua utilização como vetor de indução do crescimento econômico reconfigurava pouco a pouco, mas por completo, toda a área de transportes, em todas as suas frentes e vertentes de gestão e operação. Os automóveis e caminhões iniciavam, então, um trajeto de substituição das locomotivas no dia-dia das pessoas, perpetrando de forma maciça a ideia do "novo" em relação ao "antigo" e ultrapassado.

Voltando novamente à questão das ferrovias, com o encampamento das companhias pelo poder público (tendo a *Brazil Western Railway*, no Nordeste, como uma das últimas a serem estatizadas, já na década de 1950), teria ocorrido a "janela de oportunidades" ideal para que o transporte ferroviário de passageiros pudesse ser alçado a um estado real e prático de interesse público, onde poderia ser provido um serviço voltado às necessidades das populações envolvidas e serem traçadas, de forma mais objetiva, as diretrizes de integração do território nacional por meio do modal ferroviário.

A ação mais concreta nessa direção ocorrera já no Governo Juscelino Kubitschek, em 1957, com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A, ou RFFSA, por meio da Lei 3.115, que determinou a "transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, e autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A." (Brasil, 1957b, [ementa]). A nova estatal, que poderia operar o sistema diretamente ou por meio de subsidiárias, possuía um rol extenso de competências (catorze ao todo), tornando-a um "gigante" que, enquanto olhava em todas as direções, também acabaria por ter grandes desafios em agir e se mover em alguma (ou qualquer) direção. Algumas das competências podem dar o grau da diversidade e variedade de tarefas as quais ficava incumbida a nova estatal, como por exemplo: "a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;", "c) subscrever capital das sociedades sob seu controle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;", "e) propor as revisões e modificações de tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará as propostas, ouvindo os órgãos competentes e submetendo o resultado à aprovação final do

Ministro da Viação e Obras Públicas;", "f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu controle, fiscalizando a respectiva execução;" ou ainda "g) reestruturar os quadros de pessoal em função das necessidades de serviço e padrões de vida regionais, fixar o seu número nas empresas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;" (Brasil, 1957b, art. 7º).

Ou seja, praticamente todas as atividades relacionadas ao setor ferroviário nacional estavam nas mãos da RFFSA ou passava diretamente pela sua supervisão, que deveria, a partir de então, indicar os caminhos a serem traçados por todo o sistema: desde as melhorias e aperfeiçoamento e controle do tráfego nas linhas, até o gerenciamento do capital das sociedades sob sua responsabilidade, passando pela reestruturação de quadro de pessoal e controle de tarifas; como meio de financiamento da nova "super" empresa, ficou definido que 10% da receita obtida com o imposto único sobre combustíveis e lubrificantes seriam direcionados à formação do capital social da nova estatal.

Autores destacam como positiva a criação da empresa enquanto agente de uma continuidade mínima do modal ferroviário no País, sendo a sua formação a maior responsável por uma "sobrevivência do setor" (Ruthes; Salomão, 2016) em que, apesar de todos os obstáculos e problemas ocorridos em sua missão, a presença do braço estatal teria garantido a operação das diversas linhas ferroviárias "deficitárias" em um longo período de tempo. Trazendo novamente à baila o que fora citado anteriormente, sobre o papel do Estado como garantidor de serviços e direitos específicos para a população, é preciso reforçar que o papel desempenhado pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA) ocorrera em nível tímido de padrões dadas as suas possibilidades de intervir de maneira decisiva no sistema por meio de suas atribuições e competências. Na prática o que se viu foi a descontinuidade e desinteresse, de maneira lenta e progressiva, por parte do Estado, relacionado ao setor ferroviário, que acabaria sendo desidratado de maneira drástica e contínua ao longo do tempo, com redução severa da malha disponível, e com o transporte de passageiros sendo "morto" aos poucos por inanição nas décadas seguintes.

Nesta seara do transporte ferroviário de passageiros, um outro ponto que teria contribuído para o seu declínio diz respeito à mudança de orientação da matriz econômica capitaneada pelos sucessivos governos brasileiros no pós-guerra, onde, aos poucos, buscava-se o desenvolvimento de uma indústria nacional e estímulo ao mercado interno, ao passo que a maioria das ferrovias haviam sido instaladas em prol de um modelo exportador de produtos agropecuários básicos, sendo necessário um maciço aporte financeiro no sentido de interligar

as linhas existentes e conectá-las de forma a se operar a tão comentada "integração nacional" e, conforme dito anteriormente, modernizar o sistema. Pouco ou quase nada foi feito neste sentido.

Interessante perceber o quão contraditório seria este movimento: buscava-se uma proeminência do setor industrial nacional, onde a disponibilização de infraestrutura seria um dos pontos-chave para o sucesso da empreitada, ao passo em que a infraestrutura já existente não "servia" como vetor dessa pretensa modernização econômica. Um outro ponto desse movimento contraditório diz respeito ao não-aproveitamento da estrutura ferroviária já largamente utilizada para conexão de estados, cidades e vilas por mais de meio século (em sua maioria), e que contribuíra decisivamente para alteração radical na vida das pessoas alcançadas por meio das locomotivas, notadamente o serviço de transporte de passageiros. Perdia-se a oportunidade de se criar e fomentar um setor da indústria nacional voltada à tecnologia e capacitação técnica ligada ao setor ferroviário, ao passo que regiões inteiras começavam a sentir, a partir de então, a lenta (e perceptível) derrocada de todo um setor. Perdia-se a oportunidade de aprofundar e enraizar ainda mais a cultura do transporte ferroviário nas populações alcançadas e, mais ainda, de se expandir de forma organizada e planejada a malha ferroviária como um agente transformador social.

Propositadamente ocorrera o deslocamento do eixo de desenvolvimento nacional, estando a área de transportes no centro das mudanças almejadas. Na verdade, optou-se pelo desenvolvimento de um parque industrial no Brasil que necessariamente passaria pelo setor automobilístico; foi questão de pouco tempo até que o modal rodoviário passasse a registrar saldos cada vez mais vultuosos de investimentos e operações de crédito em seu favor. Neste sentido, o governo JK é tido por muitos como um expoente rodoviarização do Brasil com a facilitação e permissão de mais fábricas de automotores no país e, sobretudo, com o incentivo e operacionalização da abertura de estradas de rodagem em todas as direções e regiões do País. Paula (2008) afirma que no período de Juscelino entraram "quase 400 milhões de dólares, dos quais 48,6% originavam-se dos EUA. Do total de investimentos, 53,9% foram aplicados no setor de máquinas-automóveis, contribuindo, assim, para consolidar a indústria automobilística como líder absoluta do processo de industrialização". Não se tratava apenas da fabricação e disponibilização de veículos automotores para consumo pela população, mas do incentivo à instalação de todo um setor de comércio e serviços relacionados ao seu consumo e, ainda, à operacionalização de obras públicas levadas a cabo por empreiteiras de grande porte para abertura e manutenção de estradas de rodagem.

A balança dos investimentos não só pendia fortemente para o modal rodoviário como o setor ferroviário também acabaria por encarar um esvaziamento gradual em seus domínios. Tomando-se, como exemplo, os investimentos aplicados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) nas décadas de 1950 e 1960, é possível registrar uma flagrante opção pela desidratação do setor: enquanto o transporte rodoviário recebia 76,4% dos investimentos brutos em transporte, o setor ferroviário era agraciado com 7,9%. Ou seja: por mais que houvesse uma legislação que amparava o setor e direcionava as ações da "super-estatal" criada para coordenar as atividades relacionadas, não havia a possibilidade de êxito ou transformação positiva das ferrovias sem o mínimo esforço orçamentário para tanto.

A compreensão de tais transformações perpassam necessariamente a compreensão de um espectro maior e mais amplo da reacomodação dos grupos e interesses que permeavam os mais altos poderes instalados e representados nas instâncias máximas do País, onde um mundo em ebulição ditava novos padrões e dava as suas cartas interna e externamente ao Brasil. Os grupos do capital relacionados ao petróleo e toda sua matriz de produção e consumo se faziam cada vez mais presentes em todas as partes do globo, operando e influenciando tomadas de decisões e arrefecendo a presença de outros grupos de interesse calcados em outros padrões e alicerces de sustentação sócio-econômicos, sejam locais ou regionais.¹⁷ Neste contexto, novas aspirações e inspirações perpassavam a sociedade brasileira, cada vez menos rural, ao passo que se integravam mais aos novos conceitos e parâmetros de consumo material e cultural.

Neste sentido, a chegada do automóvel simbolizava mais que o desenvolvimento econômico e crescimento do País, a sua posse já se inseria como um item de status social e sucesso pessoal, despertando o interesse e cobiça de boa parte dos indivíduos e grupos sociais, independente da classe econômica ou localização regional; notadamente a partir da década de 1950, o carro seria um dos maiores símbolos de modernidade e avanço tecnológico disponíveis à população, casando perfeitamente com o discurso de transformação de um novo Brasil em direção a um futuro próspero e moderno para todos os seus cidadãos.¹⁸

¹⁷ Refiro-me aqui à realidade cada vez mais globalizada das sociedades em meados do século XX, onde a inserção de diversos países na comunidade internacional do pós-Segunda Guerra Mundial trouxera consigo a marca da interação das demandas globalizadas, notadamente no campo econômico, enquanto dialogava com as estruturas internas e locais de configuração sócio-cultural de autodeterminação e identidade enquanto participantes de uma cadeia de consumo em crescimento e, ao mesmo tempo, desigual.

¹⁸ O discurso em torno da modernização nacional está diretamente alinhado e entrelaçado à mudança da capital e toda a aura que revestiu a ideia e nascimento de Brasília; esta temática deverá ser mais detalhada e aprofundada no capítulo seguinte.

O automóvel estava, desde o começo, alicerçado na figura do indivíduo, e não da coletividade. O trem necessariamente representava a interação social e a configuração de espaços a partir da convivência dos cidadãos, com o incentivo à formação e estabelecimento de grupos ao seu redor, por meio das vivências e experiências construídas nas estações, nas ruas adjacentes e nas vilas ferroviárias estabelecidas por e a partir das linhas disponibilizadas. O carro, por outro lado, estabelecia conexões para e a partir do indivíduo, onde as suas necessidades, vontades, expressões, pudessem tomar forma e serem conduzidas sob quatro rodas à vista de todos. Não se pode mencionar, de forma significativa e na primeira metade do século XX, a presença do transporte rodoviário coletivo de passageiros (interurbano ou inter-regional) dada a sua quase inexistência ou inoperância, cabendo ao comparativo ocorrer, então, entre o trem de ferro e o automóvel, maior expressão rodoviária e responsável pela reconfiguração dos ditames ao redor dos transportes, sobretudo a partir da década de 1950.

Centrado no pessoal, e não no coletivo, o automóvel trazia consigo a noção de "liberdade e autonomia", pois não estava limitado aos trajetos, horários, regras e demais condutas preestabelecidas nas rotinas ferroviárias. A circulação dentro das cidades, e entre as cidades, poderia ocorrer de forma livre e desimpedida, cujos acessos e estradas de rodagens deveriam ser, então, aperfeiçoados e transformados, para dar vazão a esta nova configuração do "ir e vir", que seria uma nova forma de se configurar, também a vida. Haag (2011), ao destacar a obra de Roberto da Matta sobre a sociologia urbana relacionada à chegada do veículo automotor, destaca ainda que, enquanto nos Estados Unidos o automóvel surgira como um instrumento de nivelamento social (vide o sucesso e popularização do modelo "Ford T"), no Brasil ele se tornara muito mais um elemento de distinção entre os indivíduos, abastecendo fortemente questões de superioridade ou inferioridade social pautados pela poder econômico e incidindo diretamente nas configurações e reconfigurações culturais do período; ainda segundo Da Matta, a operacionalização dos meios de transporte pensado apenas na sua dimensão individual esvaziara as normas e os requerimentos coletivos, ou seja: reforçara, mais uma vez, o deslocamento da discussão em torno dos transportes do coletivo para o individual, projetando símbolos que abasteceriam o ideário nacional de caráter urbano e inter-regional na medida em que se avançava pelo século XX.

Desta forma, a simples posse ou utilização de um veículo forneceria os contornos de sucesso e autonomia para o indivíduo, destacando-o dos demais componentes da sociedade a qual transitava e pelos círculos em que se inseria. Ademais, a chegada e o progressivo estabelecimento do automóvel alimentava ainda outros discursos e práticas; num contexto

mais amplo, o carro simbolizava a próxima etapa do progresso em direção à tão almejada modernidade; seria o passo seguinte na escala civilizatória a ser percorrida, onde todo e qualquer incentivo à sua presença deveria ser feito: produção, consumo, infra-estrutura de rodagens, etc., a expansão deveria ser promovida e o seu legado estabelecido. Neste quesito, as ações públicas, tanto em nível estadual como em nível federal, passaram a refletir de maneira concreta e direta tal pensamento, sobretudo a partir das décadas de 1940 e 1950, conforme dito anteriormente. Neste sentido, a influência e conexão são diretas com os modelos e preceitos da sociedade norte-americana, onde o automóvel passava a ser trabalhado como símbolo de status social, sucesso financeiro, conjugal, e de liberdade, conceitos apregoados incessante e maciçamente na medida em que o cinema *hollywoodiano* ganhava mais e mais territórios pelo mundo, não sendo diferente em relação ao Brasil:

Esses novos artefatos, mais do que injunções de natureza econômica, contribuem para a reestruturação da forma de viver, tanto porque facilitam o cotidiano dos indivíduos (ainda que inicialmente tenham sido mesmo os membros das elites os que podiam ter acesso a essas novas benesses modernas) quanto porque explicitam símbolos que expressam a construção de um novo ideário. Idéias caras à modernidade relacionam-se a esses novos objetos, que, na verdade, comumente geram práticas ao seu redor: a ciência, o progresso, a velocidade, a fugacidade, a mobilidade (Melo, 2008, p. 189).

A presença e a permanência do automóvel na vida e rotina dos brasileiros se traduz num vetor de mudanças que fazem parte de um contexto maior de percepção da realidade e expectativa de um futuro, individual e de sociedade. As ideias de progresso científico, rapidez, maior velocidade de comunicação e de interação com o mundo,¹⁹ partilhavam agora de práticas envoltas no mundo da rodoviarização. Assim, com o avanço deste segmento ao longo da primeira metade do século XX, toda a cadeia de transportes passa a ser retrabalhada e reconfigurada, onde as décadas de 1940 e 1950 assistem à popularização e aceitação definitiva, por boa parte da sociedade (sobretudo nos maiores centros urbanos), do carro como símbolo de uma nova etapa a ser percorrida e, mais ainda: vivenciada.

Ainda no que diz respeito às cidades brasileiras, esta nova mentalidade também se fazia presente e produzia seus contornos políticos, sociais, culturais e urbanísticos nesta primeira metade do século XX. As cidades mais antigas que tinham um papel preponderante de nível nacional, ou até mesmo estadual, procuravam adequar-se frente às novas aspirações

¹⁹ Embora o ideário do cientificismo progressista tenha tido mais preponderância nos círculos políticos e intelectuais brasileiros na virada do séc. XIX para o séc. XX, várias pautas de desenvolvimento nacional ainda perpassavam e eram alimentados por tais preceitos, mesmo cinquenta anos depois: economia, educação, sociedade, urbanismo, saúde; o surgimento da nova capital, por exemplo, está imerso nesta discussão - a conferir o próximo capítulo.

sócio-culturais que deviam ter papel visível e não-visível nos centros urbanos, abrindo caminho para uma maior circulação de pessoas, de trens urbanos e bondes elétricos e, principalmente, para os carros, figuras cada vez mais frequentes na configuração espacial de então. O Rio de Janeiro desde a virada do século procurava reformar e adotar novos contornos arquitetônicos, bem como a cidade de São Paulo; outras que surgiam de maneira menos "autônoma", de forma planejada, como Belo Horizonte e Goiânia (principalmente esta última), adotavam em seus traçados um sentido próprio e direcionado à circulação de veículos que, se não necessariamente (ainda) automotores, já considerava importante e necessário a ocorrência de áreas e espaços para o fluxo de veículos de tração animal, influenciando significativamente a organização urbana, e que seria aproveitada, intensificada e redirecionada para os veículos automotores mais adiante.

Adentrando questões que extrapolam os limites da cidade, também é possível perceber que o automóvel também influenciara os discursos de progresso e desenvolvimento nacional em relação à "conquista do desconhecido", onde era mais que necessário avançar sobre territórios pouco "explorados", executando-se a ainda incompleta "integração nacional". O estado de São Paulo, principalmente devido à sua sobrepujança econômica, tornava-se um ícone, novamente, de tal "perseguição" à modernidade e sua vontade de delinear um futuro segundo os ditames de tal ideário:²⁰

O automóvel chegou ao Brasil e se consolidou por aqui como uma grande conquista da civilização, a vitória da ciência humana sobre a natureza. Isso funcionou especialmente bem para a elite paulista, para quem o carro deveria cumprir um papel-chave na conclusão da história da conquista bandeirante, uma segunda etapa de construção da nação brasileira, agora não mais pelo território, mas civilizando, por meio da presença do automóvel e da estrada de rodagem (Sávio *apud* Haag, 2011).

A questão da integração inter-regional e, principalmente, nacional, tornava-se pauta cada vez mais frequente à medida que os meios de transportes disponíveis permitiam as mais variadas e possíveis elucubrações neste sentido. Possuindo vasto território e com regiões tão diversas quanto distantes, a questão da integração povoara os anseios e imaginários dos governantes tanto em passados longínquos quanto nos mais próximos do estado brasileiro; a ligação e conexão permitida com a implantação das estradas de rodagens para a utilização de carros e caminhões permitiria a consecução de mais uma etapa nesta seara.

²⁰ Refiro-me aqui principalmente à camada política do estado e, principalmente, ao governador Washington Luís e o prefeito da capital, Firminiano Pinto, que executaram diversas medidas para estimular o uso dos automóveis em seus mandatos na década de 1920.

Neste período, em que o debate acerca da integração regional ainda era algo central e decisivo para as políticas públicas dos estados e também da esfera federal, assistiu-se a um movimento paulatino em que as ferrovias passavam a ser encaradas como elementos estranhos e indesejados no (sempre presente) discurso de modernização; bastaram apenas cinquenta anos para que as locomotivas passassem de "baluartes progresso e desenvolvimento" para expoentes do "atraso e lentidão", tendo a sua imagem constantemente associada a um passado que, embora não tão distante, era atrasado e ultrapassado, sendo necessário transpor este item e "página passada" de forma a ser possível abrir um novo caminho para o futuro que já batia à porta.

2.4 RFFSA: Trem de Ferro, Ferro-Velho

Alcançada a metade do século XX, o mundo do pós-guerra assistia a uma série de transformações estruturais e profundas, sendo várias e diversas as esferas que integravam e reconfiguravam a vida das pessoas em praticamente todas as partes do globo. No Brasil de então, chama a atenção para a mudança, mesmo que ainda tímida, de um país tipicamente agrário e rural, para um país que passava a integrar a cadeia produtiva industrial mundial, e onde o seu fluxo interno de migrações colocava as cidades como o cenário principal de atuação e pólo atrativo junto à maioria das pessoas.

Neste sentido, as ferrovias se mostravam ainda presentes, porém, carregavam consigo as marcas de sua formação e estruturação em um Brasil que, ao mesmo tempo que contemplava um horizonte moderno, tinha raízes num país oitocentista. Conforme citado anteriormente, a instalação do sistema ferroviário passara por diversas fases e modelos de implementação e administração, porém, a demanda fortemente marcada pela lógica agro-exportadora, pautada por interesses político-econômicos locais, associada à sistemática de concessão ao capital e tecnologia estrangeiros, acabaram sendo uma constante em boa parte de sua existência; mesmo a assunção por parte do Estado (notadamente a esfera federal), a partir da década de 1930, não alterara de forma substancial o âmago de um sistema que precisava de investimentos em pesquisa e atualização tecnológica constantes, além da necessidade de alinhamento a outras questões de interesse público que não privilegiasse, quase que de forma exclusiva, o transporte de cargas e mercadorias como norte de suas operações e funcionamento.

Assim, a temática associada e relacionada aos trens de passageiros intermunicipais, interestaduais e, principalmente, inter-regionais, acaba por perpassar, também, por entre as novas feições e contornos que a sociedade brasileira passava a apresentar no já mencionado pós-guerra. A vida passava a se concentrar mais nas capitais, onde os centros mais urbanizados e populosos ganhavam cada vez mais destaque e proeminência na organização das diretrizes econômicas, sociais e culturais, influenciando no surgimento de novas maneiras de interação e manifestação social. Entretanto, mesmo que as capitais passassem a concentrar a maior parte dos habitantes, ainda existia uma parte considerável da população que se localizava nas cidades do interior e nas zonas rurais das mesmas, denotando um Brasil que ainda era fortemente composto por vários e distintos sertões.

Nesta seara é que eu chamo a atenção para o fato de que, grosso modo, existiam dois "Brasis" no que diz respeito ao tempo vivido e aos transportes: o Brasil da cidade grande, com ritmo de trabalho e consumo próprios, e o Brasil do interior, composto pela cidadezinha, os povoados ou o pequeno vilarejo rural entranhado em meio ao cenário bucólico das roças, fazendas e matas que recortam boa do cenário nacional de meados do século XX. Não se trata de uma divisão clara e simples entre duas realidades (que não são necessariamente opostas), pois na verdade são várias as nuances e escalas que margeiam as suas feições; entretanto, é preciso registrar a ocorrência de dois mundos que, embora se conectem e dialogam, obedecem a lógicas de manifestação sócio-espacial, econômica e cultural um tanto quanto distintas, onde o fluxo das pessoas também está íntima e diretamente ligado também à forma com que os serviços de transportes operam; este, então, exerce papel decisivo no funcionamento e organização dos grupos e indivíduos formadores destas cidades e vilarejos e de suas trajetórias de vida. A rodoviarização, em curso desde pelo menos a década de 1940, era percebida de forma não constante e variada por entre os interiores do Brasil afora e, em alguns locais, de fato, se mostrava como uma novidade incomensurável, onde acaba por romper os grilhões do isolamento; porém, em outros, o mundo lá fora já era uma realidade e uma janela relativamente acessível, onde o trem de ferro já havia exercido o tal papel "desbravador" e disruptivo frente a diversos sertões, alterando e mudando significativamente a constituição dos mesmos, reconfigurando experiências, relações sócio-culturais e produzindo novas camadas de interesses e relações com o mundo exterior. Estas localidades, em sua maioria, atravessariam um momento de profunda e completa reorganização, pois a mudança de matriz e direcionamento de transportes iria (necessariamente) provocar as mais diversas e possíveis alterações estruturais junto a seus moradores.

A concentração dos serviços ferroviários nas mãos do Estado já era algo comum e relativamente consolidado quando a rodoviarização avançava sobre a preferência da população e das mentes dos gestores públicos do Brasil; tratava-se de um movimento que se iniciara principalmente na Europa como, por exemplo, por meio da companhia alemã *Deutsche Bahn*, a espanhola *Renfe* e a francesa *Société Nationale des Chemins de fer Français* (SNCF); até os Estados Unidos, nação tida e considerada como uma das maiores representantes e tradicionais no campo do empreendedorismo e concessão à iniciativa privada acabariam por realizar tal iniciativa com a criação da *Amtrak* (que fora fundada em 1971 e faz até hoje a gestão das linhas de passageiros no país). Assim, nada mais lógico e relevante para o País que uma empresa pública fosse estabelecida como responsável pelos serviços e infraestrutura ferroviária, salvaguardando-se o bem e interesse público para as populações alcançadas e beneficiadas por tais serviços. Porém, o simples debate e decisão em torno da criação, atribuições e atuação de tal braço estatal não se encontrava pacificado entre os diversos grupos de interesse estabelecidos em relação à questão dos transportes no Brasil, fazendo com que, a duras penas, a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) fosse constituída em 1957.

Ainda em 1959 os relatórios da RFFSA indicavam que a sua preocupação estava concentrada em dois pilares: correção da insuficiência crônica do transporte ferroviário como um todo e a redução do déficit de operação. Tais parâmetros acabavam por se tornar a gênese de todo um pensamento que viria a ser consolidado ao longo das décadas seguintes sobre a necessidade de especialização dos serviços ferroviários e o forte motriz econômico que iria determinar os rumos dos seus investimentos e funcionamento; o fato é que o transporte de passageiros se encontrava exatamente no meio desta redefinição de prioridades:

Dentre as soluções encontradas para esses problemas estava a necessidade de aumento da densidade do tráfego (considerado, doravante, a ferrovia para o transporte de grandes massas a longas distâncias) e a eliminação de ramais ou trechos ferroviários antieconômicos. O tráfego de passageiros também era responsabilizado pelos déficits, argumentando-se que a RFFSA era obrigada a executar o serviço de passageiros em todas as suas linhas, mediante as tarifas mais baixas do mundo. O tráfego de passageiros representaria metade do trabalho produzido na RFF em unidade de tráfego, mas proporcionava apenas 20% da receita (Paula, 2008, p. 52).

A RFFSA possuía grande papel na operação e manutenção de um modal ainda relevante e com grande peso para a articulação entre diversos setores do País; seu macro-objetivo de gerir a quase totalidade da malha ferroviária existente, incluindo todos os serviços disponibilizados no momento (cargas, encomendas e passageiros) sinalizava uma

desproporção entre os investimentos realizados na área ferroviária quando comparado com o montante direcionado à matriz rodoviária já no seu nascedouro, indicando e confirmando uma clara opção pelas estradas de rodagens. Neste momento, o Estado brasileiro sinalizava que o sistema ferroviário detinha certa atenção e esforços do setor público, entretanto, somente o necessário para garantir e assegurar a sua existência e funcionamento, sem qualquer previsão ou indicação de que ocorreriam reformas estruturantes ou reorganização do setor no sentido de torná-lo mais moderno, competitivo e, por consequência, acessível.

Na verdade, o caminho trilhado foi justamente o oposto. À medida que a rodoviarização se desenvolve e se espalha com mais força junto à sociedade, ficara latente que as ferrovias, que já não gozavam de grandes entusiasmos em relação aos gestores públicos, começavam a sofrer as agruras que seriam resultado de um misto de omissão intencional e descaso, que iriam minar por dentro o serviço de encomendas e, principalmente, de passageiros, fazendo com que a aceitação dos serviços rodoviários por parte da população fosse cada vez mais pacificada e aceita. Tratar-se-ia de um claro movimento de substituição de matrizes, e não de convivência ou interconexão entre elas, pois, como explicar a relativa facilidade com que tais serviços fossem paulatinamente descontinuados ou extintos sem maiores resistências ou questionamentos por parte dos indivíduos, grupos, vilarejos e cidades que, por praticamente meio século (ou mais em alguns casos) se beneficiaram dos trens de ferro e, em muitos casos, tiveram suas vidas e rotinas alteradas profundamente com a chegada das locomotivas? Vejamos como isso ocorreria.

Começavam a ficar cada vez mais constantes, a partir dos idos de 1960, os atrasos e problemas relacionados ao funcionamento dos trens (notadamente os de passageiros), ocasionando até mesmo o crescimento do número de acidentes, causados pela falta de investimentos em infra-estrutura (Paula, 2008); ao mesmo tempo, era relativamente comum a instalação de rodovias e estradas paralelas ao traçado das ferrovias, ocasionando uma comparação clara, direta e visível entre os dois modais, sendo este mais um elemento que acabava por fomentar o ideário do rodoviarismo ("moderno") em contraposição ao sistema ferroviário ("antigo, atrasado e problemático").

O incentivo estatal ao modal rodoviário e o esvaziamento gradual do sistema ferroviário, ocasionado pela falta de investimentos em tecnologia, infraestrutura, recursos humanos (o que denotava também uma ausência de planejamento de médio e longo prazo para o setor) explicam o reflexo junto à boa parte da sociedade brasileira: os que nunca possuíram ou tiveram acesso a linhas ferroviárias aspiravam agora por estradas de rodagem e

serviços relacionados aos veículos automotores, ao passo que a outra parcela, que já desfrutava de serviços ferroviários há certo tempo (passageiros, encomendas, cargas, etc.), grosso modo, viam a possibilidade de não depender única e exclusivamente deste, onde a substituição de um modal pelo outro já era considerada uma possibilidade real (e algumas vezes requisitada).

Enquanto o modal rodoviário seguia com alto (e estimulado) prestígio junto às camadas social e governamental, as ferrovias seguiam seu caminho de forma lenta e ritmada, com indícios de frenagens logo mais à frente. A década de 1960 pode ser considerada um ponto de inflexão negativo nas operações da RFFSA, e mais um ponto negativo no sistema ferroviário brasileiro como um todo. A partir de orientações estabelecidas na Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), a recém-instalada ditadura militar decidira por erradicar os ramais ferroviários considerados "antieconômicos", com a justificativa de se fortalecer e reestruturar os ramais tidos como rentáveis. Assim, por meio de uma decisão estatal, foram desativados, de uma única vez, mais de dez mil quilômetros de linhas, fazendo, inclusive, com que diversas localidades (principalmente cidades e vilarejos do interior) passassem a ficar desprovidos de qualquer serviço de transporte (Paula, 2008, p. 53), relegando aos mesmos a outrora situação de isolamento, além do rompimento de uma série de conexões que iam muito além da questão geográfica: vivências, contatos, rotinas, oportunidades. Assim, além do transporte de passageiros, cujos reflexos e desdobramentos seriam mais que sentidos, a desativação das ferrovias incidia diretamente na estruturação e funcionamento do já tão mencionado e "decisivo" setor econômico, que logicamente estava integrado aos serviços oferecidos pela ferrovia para os pequenos e médios comerciantes por meio do transporte de cargas e mercadorias, e para toda a população em relação às encomendas e serviços postais. Lentamente, e num espaço de tempo de pouco mais que alguns anos, os trilhos de tais ramais foram sendo destacados e literalmente arrancados do solo, deixando lembranças apenas em registros imagéticos de fotos e (raras) filmagens, e em rastros memoriais nos indivíduos e populações, cujas experiências e ecos pertencentes e situadas em uma época que ficava, a partir de então, para trás.

Mais uma vez a questão orçamentária era colocada como justificativa para o dismantelo gradual do sistema. Ao se destacar e justificar como "antieconômicos" determinados trechos ferroviários e desativá-los de forma sumária, o Estado brasileiro travava uma importante engrenagem de desenvolvimento interno e regional, desagregando e deixando à deriva parcelas substanciais das camadas e elementos produtivos nacionais. Mantendo-se

ainda a discussão estritamente no campo econômico, procurava-se delinear e direcionar, pouco a pouco, a atuação da RFFSA para o transporte de cargas (sobretudo as pesadas, oriundas da mineração e extração vegetal), relegando à possibilidade secundária, se possível, o transporte de passageiros.

A decisão ocorrida nos anos 1960 é simbólica porque, além de focar diretamente os ramais "menores", acabara por incidir diretamente no conjunto do sistema ferroviário, indicando que a justificativa dada à época fora somente para "inglês ver", pois a totalidade de ferrovias operando, mesmo em se tratando somente do que era considerado financeiramente vantajoso, sofrera uma diminuição considerável, refletindo uma grande desarticulação e esvaziamento do modal, ao passo que revelou o crescimento e favorecimento de outro:

Tabela 2 - Participação relativa na matriz de transporte de carga em 1960, 1965 e 1968 (t/km)

País	1960		1965		1968	
	Ferroviário (%)	Rodoviário (%)	Ferroviário (%)	Rodoviário (%)	Ferroviário (%)	Rodoviário (%)
França	58	31	45	32	48	42
Reino Unido	74	11	55	32	42	44
Canadá	43	11	42	9	42	9
Brasil	19	61	18	68	14	72

Fonte: Grandi, 2016, p. 396.

Os dados registrados na tabela acima, apesar de se restringirem apenas à questão do transporte de cargas, indica a correlação entre os modais ferroviário e rodoviário durante os anos 1960 nos quatro países listados. Depreende-se, que mesmo com o crescimento da opção rodoviária em todos, tal avanço fora relativamente controlado na maioria, mantendo-se um notável balanceamento entre os dois setores; o caso do Canadá é ainda mais curioso quando se comparado ao Brasil devido às suas dimensões territoriais e população reduzida e relativamente concentrada em pontos determinados no território: lá, manteve-se o incentivo e a opção pelo modal ferroviário para interconectar a economia e, conseqüentemente a população do país. Neste quesito, Grandi (2016) chama a atenção para o processo histórico de formação econômica latino-americano como um dos fatores principais para se explicar a os gargalos de infraestrutura e atuação do Estado na economia (notadamente do séc. XX), sendo este o diferencial maior entre o Brasil e a América do Norte pois, por aqui, boa parte dos problemas está associado ao

aumento da demanda tanto por transporte de carga, quanto de passageiros, o baixo nível de investimento e a consequente obsolescência dos equipamentos e da infraestrutura de transporte, e a não definição de um marco regulatório objetivo e eficaz que resulte em uma prestação de serviço, por parte dos operadores privados, que seja benéfica aos usuários e, ao mesmo tempo, rentável ao capital (Grandi, 2016, p. 397).

Embora o diagnóstico acima aponte questões estruturais e históricas, também mostra que a instalação e funcionamento da RFFSA mantém e aprofunda uma mentalidade que é voltada unicamente para a questão gerencial-financeira, ao passo que também se mostra limitada no tempo e espaço no que diz respeito à formação e funcionamento do sistema ferroviário brasileiro e quanto à sua função e possibilidade de condução e redirecionamento da questão ferroviária nacional como um todo; embora seja registrada a importância dos transportes para o desenvolvimento social e econômico do Brasil ("um país que detém uma infraestrutura de transportes organicamente desenvolvida demonstra estar em melhores condições para diminuir as desigualdades sociais através do aumento da produção e, por conseguinte, da renda" (Grandi, 2016, p. 396)), as informações e contexto acerca da atuação da Rede Ferroviária Federal sugerem que a empresa, mesmo sendo considerado como um ente autônomo e destacado do Estado, na verdade se mostraria somente como mais um dos seus braços atuando junto à população, pois a sua constituição enquanto sociedade de economia mista (S.A.) estatal não garantiu maiores prerrogativas de autonomia na prática, sendo que, depois do advento da ditadura militar, sua atuação se revelaria ainda mais condicionada às diretrizes estratégicas impostas por tal regime.

E foi justamente sob o período da ditadura militar que o Brasil aprofundou ainda mais o seu processo concomitante de favorecimento do modal rodoviário e progressivo esvaziamento do sistema ferroviário nacional (operado e mantido, em sua maioria, pela RFFSA). A medida anteriormente mencionada, de "erradicação de ramais antieconômicos", não fora o suficiente para limitar o "desprestígio" das ferrovias no orçamento federal, e sempre que se mencionava o sistema era no sentido de destacar o quão oneroso o mesmo era ou para dizer que não havia recursos disponíveis para efetuar melhorias, onde o único ponto fora desta curva teria sido o período do choque do petróleo (1974-1978), quando o sistema recebeu alguma atenção (Paula, 2008), sendo justamente este o momento em que se retomaram as discussões sobre os serviços de passageiros, justamente quando acabaria

ocorrendo a reformulação dos serviços relacionados ao Trem Bandeirante e a sua reinauguração no ano de 1981²¹.

O encerramento das atividades da Rede Ferroviária Federal está diretamente ligada ao processo de "reforma do Estado" que começou a dar as caras na década de 1980 mas que acabara sendo executado com mais veemência nos anos 1990. Ocorreria agora o processo inverso do que o registrado nas primeiras décadas do século XX: o "enxugamento" e diminuição da atuação das empresas públicas iria determinar o seu fechamento direto ou a sua privatização. No caso da RFFSA o termo utilizado à época (e que acabara sendo consagrado pela literatura para a sua derrocada) foi "desestatização". Tal medida corresponderia à decisão de disponibilizar toda a malha (e correspondente infraestrutura a ela relacionada) a empresas de capital privado por meio do regime de concessão a médio/longo prazo. E mais: tal medida, ao passo que obrigava as concessionárias a realizar investimentos na manutenção e operação do sistema, fazia-o apenas para o transporte de cargas (notadamente minério e grãos agrícolas para exportação), desobrigando totalmente a disponibilização dos trens de passageiros que ainda restavam. Importante destacar que certamente perdeu-se a oportunidade de reformulação de todo o serviço de transporte de passageiros que ainda operava ou, ainda, de se reestruturar por meio de novos aportes financeiros, estudos técnicos e tecnologia, a possibilidade de se atrelar e agregar aos novos operadores do sistema a obrigatoriedade de se manter ou aperfeiçoar tal serviço.

Um caso emblemático, e ao mesmo tempo exceção em meio a tal processo de desestatização, é o trem de passageiros operado pela empresa Vale²² entre Belo Horizonte (MG) e Vitória (ES), na Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), que após a privatização ocorrida em 1997, tivera como uma de suas obrigações a manutenção do serviço de passageiros entre as duas capitais, mantendo-se diversas paradas em estações ao longo do caminho, onde a viagem dura aproximadamente treze horas, ocorrendo nos dois sentidos. Tal trem de passageiros já passou por diversas melhorias e ajustes desde então, sendo sempre mantido o serviço para as 28 (vinte e oito) cidades alcançadas pelo seu serviço. Delage e Siqueira (2010) destacam que a questão econômica, aliada à segurança do transporte, são os maiores atrativos e motivos de utilização (e fidelização) dos moradores no que diz respeito à sua relação com o trem quando comparado ao modal rodoviário (não somente ao transporte de

²¹ Maiores informações sobre a disponibilização e funcionamento dos serviços relacionados ao Trem Bandeirante serão feitos no capítulo seguinte, que abordará o processo de construção do ramal até o Distrito Federal e a chegada e efetivação do trem de passageiros em Brasília.

²² A antiga Companhia Vale do Rio Doce, após a privatização nos anos 1990, passou a se chamar apenas "Vale", sendo uma das obrigações previstas no contrato de venda, a manutenção e disponibilização do

passageiros, mas às estradas de rodagens em geral); a familiaridade com o trem é tida como uma marca entre os moradores pois, devido à sua utilização frequente e rotineira, acabaria por se desenvolver o sentimento de pertença e integração junto a todo o sistema. Trata-se de uma situação em que ficara comprovada, resultado de quase vinte e cinco anos de prática e experiência, que o serviço de passageiros possui entrância e papel social de grande relevância e alcance social, indo além dos balancetes financeiros de operação contábil, podendo ser desempenhado e executado em conjunto com os variados serviços de cargas em compartilhamento com os trilhos e estrutura relacionada²³.

No caso do Trem Bandeirante, o processo de desestatização acabara sendo o golpe final em suas operações, resultado de um processo de esvaziamento e desinteresse dos diferentes agentes estatais responsáveis pela gestão da Rede Ferroviária Federal ao longo dos anos. Mesmo que o martelo da privatização tenha sido batido em 1996, com a derrocada completa e final da RFFSA, a interrupção do serviço de passageiros entre Brasília e Campinas já havia ocorrido em 1992, de forma silenciosa e sem maiores destaques e chamarizes, onde a inanição do sistema executada por anos a fio acabara por proporcionar um epitáfio oculto ao Trem Bandeirante.

²³ Delage e Siqueira (2010) ainda destacam que, para diversos moradores usuários do trem de ferro da EFVM, a entrada da Vale no setor registrara significativa melhora no serviço, sendo mais ponto a ser destacado junto às possíveis falácias de manutenção e operacionalização do serviço ferroviário de passageiros.

3 UMA BRASÍLIA NO MEIO DO CAMINHO

3.1 Capital para o interior

É dezembro de 1968. Centenas de pessoas se aglomeram, de forma festiva e efusiva, na Estação Ferroviária Bernardo Sayão, localizada próxima ao Núcleo Bandeirante²⁴ (antiga "Cidade Livre"), aguardando ansiosamente a chegada do trem de passageiros que havia partido do estado de São Paulo, no dia anterior, com dezenas de técnicos, servidores públicos e, principalmente, figuras públicas em seus vagões. A chegada do Trem Bandeirante ao Distrito Federal, oito anos após a inauguração oficial da cidade, feita pelo presidente Juscelino Kubitschek (JK) em abril de 1960, encerrava (com certo atraso) o compromisso de integração da nova capital do País por todos os meios e modais de transporte possíveis: aeroviário, rodoviário e ferroviário; a partir de então, todas as condições e premissas estavam dadas para a consolidação e intensificação do papel da nova capital frente à sociedade brasileira, almejado desde a idealização mudancista e sua implementação: um expoente de novos tempos, diretriz máxima de uma nação moderna e símbolo de uma transformação profunda a ser empreendida perante e junto a todo o seu povo.

Antes de se adentrar na questão ferroviária propriamente dita, é preciso situar "Brasília" frente ao próprio contexto nacional, onde o ideário precede a cidade, e também onde vários foram os passos dados no sentido de transformar a letra (por vezes morta) da lei em destino embevecido por discursos fomentadores de uma mitologia manifesta sobre a cidade. De fato, é inegável que o então candidato à presidência da República, Juscelino Kubitschek, soube capitalizar em cima de um dispositivo constitucional de transferência da capital federal para o interior do território, trabalhando e criando os meios necessários para sintetizar todo um discurso modernizador e "refundacional" do Brasil, sendo Brasília a consecução, tanto inicial quanto final, do seu projeto. Com o status de "meta-síntese" de seu governo, a cidade seria o baluarte do avanço e modernidade nacional, a inserção do País no rol das nações promissoras e, por meio dela, sua sociedade voltaria à resolução de seus problemas mais profundos, integrando de maneira entrelaçada e definitiva o seu povo e território.

A questão relacionada à mudança da capital, do Rio de Janeiro para algum ponto ou região em algum estado mais interiorano e centralizado, permeia a geopolítica dos círculos

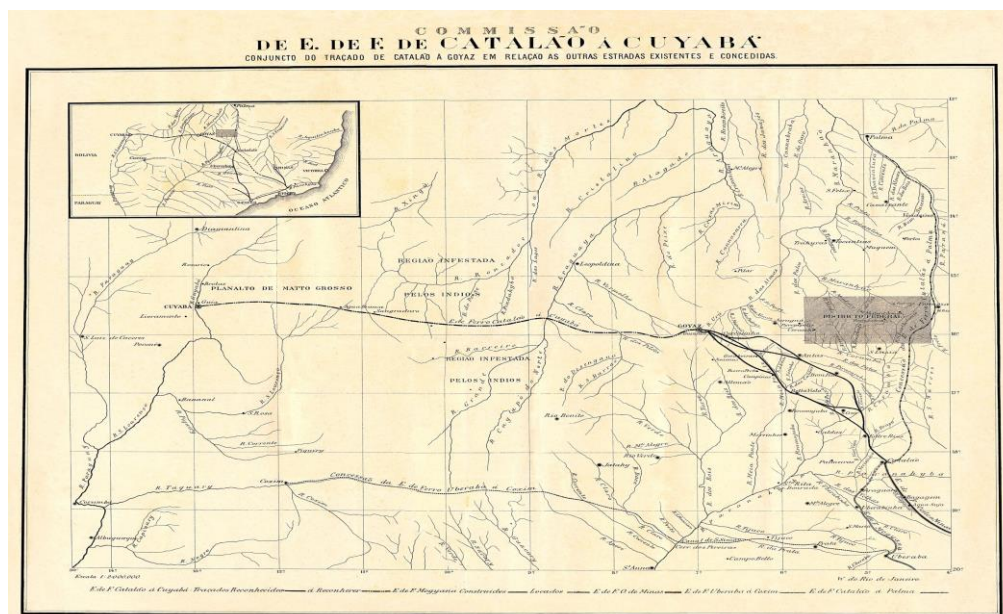
²⁴ Uma das várias RAs (Regiões Administrativas) de Brasília, outrora denominadas "cidades-satélite".

Neste ínterim, a malha ferroviária brasileira, nas condições e contexto já mencionados no capítulo anterior, avançava em quilometragem e "rasgava" o interior e os sertões de diversos estados, tendo, inclusive, a própria Missão Cruls se utilizado da estrutura disponível para transportar equipe e material a ser utilizado nos estudos e levantamentos, quando partiu da cidade do Rio de Janeiro e chegou até a cidade mineira de Uberaba por meio da locomotiva a vapor utilizada na época:

E o apito saudoso e melancólico da Maria Fumaça anunciou a chegada da Comissão a Uberaba, no Triângulo Mineiro, fim da linha férrea de uma jornada que, a partir deste ponto, seria percorrida a cavalo, por mais de 14 mil quilômetros e que duraria 8 meses. (ArPDF, [2023?]).

O segundo relatório produzido, mesmo que parcial (pois a missão teve de ser encerrada por falta de interesse e recursos disponibilizados pelo governo federal em 1896), trazia, dentre outros dados, informações sobre as possíveis ligações e estrutura ferroviárias com o restante do país, denotando-se, desde então, que a questão desbravadora e de integração permeavam e norteavam os trabalhos e interesses relativos ao projeto mudancista e o território almejado.

Figura 2 - Mapa de possíveis traçados ferroviários para a região oeste do Brasil, elaborado pela segunda Missão Cruls



Fonte: ARPDF. Comissões Cruls: a história das comissões de exploração e estudo da região do Planalto Central do Brasil. ArPDF, [2023?]. Disponível em: <https://www.arquivopublico.df.gov.br/exposicao-comissoes-cruls>. Acesso em: 27 maio 2023.

Com o passar dos anos, a forma com que o regime republicano se acomodou junto às elites políticas acabou por fomentar uma forte concentração do poder federal nas mãos dos

representantes e lideranças dos estados cuja sobrepujança econômica se sobressaía aos demais, notadamente o trio Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. A alternância no comando do País entre os mesmos não fornecia qualquer sinal no sentido de se deslocar o centro administrativo para o interior do território, ocorrendo um certo "comodismo velado" por parte dos agentes políticos que podiam levar adiante ações nesta direção; mesmo a continuidade do dispositivo de transferência da capital nas demais constituições (1934 e a de 1946) não forçara ou impulsionara eventuais responsáveis a levar tal projeto adiante (aliás, para a maioria deles, o status de "projeto" não chegou nem a ser cogitado, sendo considerado por tantos outros como apenas um ideia vaga ou até mesmo devaneios do ponto de vista legal).

Entretanto, a permanência e sobrevida de tal cláusula nas cartas magnas ao longo do tempo mantinham as esperanças de outros grupos políticos interessados na interiorização da capital, sobretudo os representantes dos estados cuja chance de sediar o governo federal era maior e, neste quesito, Goiás estava claramente em vantagem. Embora fossem registrados movimentos que sinalizavam a possibilidade de se situar a nova capital nas regiões do noroeste paulista ou do Triângulo Mineiro, cujas lideranças locais fomentavam, sempre que possível, as eventuais vantagens quanto a uma estrutura econômica e viária já disponível, assim como uma maior proximidade com os centros urbanos e de referência da época, foi na região do planalto central, no nordeste goiano, que se concentraram as ações mais significativas no sentido de se arregimentarem as condições necessárias para o surgimento de uma nova capital. Os relatórios produzidos pela Comissão Cruls traduziram-se no maior expoente devido, entre outros fatores, ao seu pioneirismo, complexidade e completude, abrindo as portas e indicando com riqueza de detalhes técnicos uma área passível de se receber e se executarem as demandas necessárias para uma nova cidade do porte de uma capital. Entretanto, nas décadas seguintes, seguiram-se outras missões exploradoras nas demais regiões "concorrentes", geralmente capitaneadas por grupos políticos os mais diversos e interessados possíveis, e por parcelas militares dos governos das primeiras décadas do séc. XX, no sentido de se obter e levantar informações sobre sítios e territórios alternativos, bem como consolidar dados outrora coletados e catalogados, certamente agregando e reforçando questões estratégicas e de segurança nacional à problemática da interiorização da capital.²⁷

²⁷ Dentre os estudos e levantamentos mencionados, pode se destacar o Relatório Polli-Coelho, que levava o nome do general responsável pela sua condução e coordenação, realizado em 1953, a pedido do presidente da República de então, Gen. Eurico Gaspar Dutra, que, apesar de enfrentar certa desmobilização por parte de

Mesmo considerada remota por tantos, a ideia da mudança da capital do Rio de Janeiro para outra localidade acabava por despertar o interesse da população nas primeiras décadas do século XX, e tal discussão certamente se tornava mais emblemática para os habitantes do interior do país que, mesmo à distância e revelia dos grandes centros de poder, alimentavam as esperanças de serem contemplados com a efetivação de tal dispositivo registrado em sucessivas constituições federais. Neste contexto, a semente da "redenção" brasileira enquanto país era semeada de tempos em tempos com os projetos de nação já fomentados e levados adiante pelos idealizadores e formadores do Império, assim como fizeram os republicanos positivistas que encontraram na "ordem" e no "progresso" o norte para guiar o projeto de se transformar um território e povo em uma nação. Tratava-se de uma fagulha que, se bem direcionada, poderia transformar-se na chama necessária para alimentar os sentimentos de uma população que almejava por um símbolo maior, por vezes concreto e visível, de uma transformação profunda rumo a um futuro promissor de todo um povo. Neste emaranhado de ideias, influências e temporalidades diversas, a questão da interiorização da capital ora surgia com força, ora se esgueirava, e, a despeito de tantos, mantinha-se sempre à espreita, disponível e pronta para ser lançada novamente.

De todo modo, é imperioso ressaltar que não havia, necessariamente, um fio condutor com relação a um pretenso "movimento mudancista" organizado ao longo do tempo, que perpassasse os períodos acima mencionados; mesmo que ocorresse de tempos em tempos, os motivos e ideias para a interiorização da capital eram os mais diversos e refletiam os interesses diretos dos agentes que emanavam, de certa forma, tal discurso em épocas distintas e contextos determinados. Ou seja, os princípios de José Bonifácio não necessariamente se traduziram ou se atualizaram diretamente nos constituintes de 1891 ou na vontade dos grupos políticos goianos defensores da mudança nas primeiras décadas do século XX. Na verdade, em cada momento em que a transferência da capital era encampada, o contexto de sua defesa apresentava-se singular em relação ao outro; mesmo o dispositivo constitucional da mudança, presente desde 1891 e permanecendo até a Constituição de 1946, não possuía nada que o ligasse aos demais, a não ser o simples fato de estar registrado na Carta Magna, pois o fazia sem maiores detalhamentos, planejamento ou prazos estabelecidos, ele apenas "permanecia".

Neste sentido, afirmo que a figura de JK pode ser entendida como um ponto ímpar e único nesta discussão. Provavelmente o seu maior trunfo, enquanto personagem político

setores políticos mineiros e paulistas, acabou por referendar, em boa parte, as informações e localização indicadas pela Comissão Cruls, como sendo a área mais favorável para a instalação da nova capital.

decidido a empreender a "renegada"²⁸ transferência da capital, tenha sido reunir ideias, capitalizar (politicamente) e conduzir um discurso de convencimento da população em torno de Brasília que, à medida em que ia se tornando real e concreta, agregava mais simpatizantes e defensores irrestritos da causa. O próprio JK, em (suas) memórias que abordam a temática de Brasília em sua trajetória política, admite que, até ser interpelado por um eleitor, no início de sua campanha presidencial de 1955²⁹, não tinha se debruçado sobre a ideia ou a possibilidade de se transferir a capital para o interior:

A afirmação do comício em Jataí fora política até certo ponto. Até então, eu não me havia preocupado com o problema. Entretanto, a partir dali, e no desdobramento da jornada eleitoral — quando percorri o País inteiro —, deixei-me empolgar pela ideia. Havia visto o Brasil de cima — a bordo de um avião — e pude sentir o problema em todas as suas complexas implicações (Kubitschek, 2000, p. 7).

Uma vez assumido publicamente o compromisso por meio da inserção da "meta-síntese" em seu programa de metas (cujo conteúdo tinha desdobramentos e iniciativas quase que inteiramente no campo econômico), o recém-eleito presidente iniciara os trabalhos, ainda em 1956, primeiro ano de seu mandato, para criar as condições possíveis e objetivas relacionadas a Brasília. E assim o faria em duas direções.

A primeira medida foi de caráter prático e burocrático, sendo então a apresentação do projeto de lei (posteriormente aprovado) para a criação da empresa estatal Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP), uma sociedade de economia mista em que a União, na prática, era detentora de todo o seu capital, e que seria responsável por gerenciar todos os aspectos relacionados à construção e empreendimentos ligados, direta ou indiretamente, a tal questão; em seguida, foi publicado o concurso do Plano Piloto Urbanístico para a nova capital. Ambos foram lançados e concretizados ainda em 1956, permitindo que o ano de 1957 pudesse ser iniciado quase que de forma plena³⁰ visando a construção de Brasília que, naquele momento, não apresentava mais que um marco indicador do sítio escolhido e definidor do território a ser trabalhado para a sua viabilização.

²⁸ "Renegada" aqui entendida pelo constante adiamento e falta de compromisso com a mudança por parte de todos os presidentes pós-império até então.

²⁹ Trata-se aqui do famoso "discurso de Jataí (GO)" onde, questionado por um eleitor se faria cumprir o dispositivo constitucional de transferência da capital, dissera que, caso eleito, daria início ao processo da mudança.

³⁰ A questão mudancista em torno da capital federal já gerava embates no campo político e na opinião pública, mas, neste momento, ainda não tinha assumido contornos e grandes proporções, sendo o seu foco de resistência ainda embrionário nas negociações junto aos campos opositores. Nos anos seguintes, vozes contrárias iriam se levantar, tanto na mídia opositora quanto nas lideranças udenistas, contra a construção de Brasília.

A outra medida tomada por JK ocorreria de forma mais simbólica e paulatina, executada concomitantemente aos trabalhos de acompanhamento das obras que faziam surgir, pouco a pouco, a nova cidade. A construção de Brasília seria o objeto e sujeito principais do discurso modernizador e de transformação da sociedade brasileira, lançando as bases frente a um futuro que estava prestes a se concretizar. A nova capital do País seria a utopia realizada, onde todas as benesses do progresso e avanço não estariam somente visíveis, mas também acessíveis e palpáveis aos olhos de todos os brasileiros, sendo o ponto norteador e irradiador de novos tempos para toda uma nação que, enfim, tomaria posse de si mesma e de forma definitiva. Assim, para dar vazão a tal ideário, era preciso condensar tais preceitos de forma singular e, ao mesmo tempo, ancorá-los em uma concepção de cidade que pudesse reunir e apresentar, de forma amalgamada, a singularidade e capitalidade de uma capital baluarte de tal nobre missão.

A cidade foi, então, concebida sob as diretrizes do modernismo, cujo ápice e influência ocorreram notadamente na primeira metade do século XX, e deveria, grosso modo, responder pelas aspirações dos seus habitantes, sendo a resposta e ponto de partida para um redirecionamento da ordem pública e social, a partir de um diagnóstico feito em relação à maneira como estava ocorrendo a dinâmica de reconfiguração sócio-econômica territorial urbana advinda com a indústria, intensificada a partir de meados do século XIX. Sob a ótica modernista, o espaço urbano deveria ser pensado e conduzido de forma a transformar as cidades em uma solução aos males e problemas advindos com as transformações então verificadas, sendo as mesmas as respostas a serem perseguidas para uma nova concepção de sociedade a ser estabelecida; seriam as causas, e não consequências, de uma transformação maior do ser humano a partir da sua organização enquanto *urbs* - transformando-as plenamente em *civitas*³¹.

Para tanto, diversos aspectos foram abordados e trabalhados de forma a se esquematizar, minimamente, uma série de proposições em que os novos espaços pudessem não somente ser delineados, mas sim concebidos e disponibilizados como agentes definidores de novos ordenamentos sociais³². Questões como o fluxo de pessoas, (principalmente dos grupos de trabalhadores, maior substrato formador das cidades) eram continuamente

³¹ Parafraseando, de forma ilustrativa mas de utilidade extrema, o trecho de Lúcio Costa em sua apresentação do Plano Piloto de Brasília (P.P.B).

³² Provavelmente o mais notório documento que reunira tais princípios tenha sido a Carta de Atenas de 1933, lançada por ocasião do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna daquele ano.

abordados, onde a utilização dos meios de transporte situava-se também de maneira central neste debate:

Os transportes coletivos, trens de subúrbios, ônibus e metrô só funcionam verdadeiramente em quatro momentos do dia. Nas horas de pico, a agitação é frenética, e os usuários pagam caro, de seu próprio bolso, uma organização que lhes proporciona, diariamente, horas de sacolejo, somadas às fadigas do trabalho. A exploração destes transportes é ao mesmo tempo minuciosa e cara; sendo a cota dos passageiros insuficiente para cobrir sua despesa, eles se tornam um pesado encargo público. Para remediar semelhante estado de coisas foram sustentadas teses contraditórias: fazer viver os transportes ou fazer viver bem os usuários dos transportes? É preciso escolher! Uma supõe a redução e as outras o aumento do diâmetro das cidades (Carta [...], [1933], p. 19).

A circulação de pessoas e veículos, de forma *intra* e *interurbana*, era uma constante vital para a concepção da cidade modernista, tendo a sua dinâmica de utilização sido continuamente trabalhada e atualizada perante os processos de modernização dos meios de transporte à medida que o século XX avançava e contextualizado a cada caso analisado e aplicado. Assim, tendo como base esse princípio norteador e caracterizador da cidade moderna, a utilização do transporte ferroviário necessariamente integrava uma discussão central e maior acerca do funcionamento de tais cidades, onde o seu papel e integração à vida urbana jamais poderiam ser prescindidos num plano diretor e ordenador de uma nova sociedade nacional, como seria o caso de Brasília.

3.2 Planos e Pranchetas

Lançado em 19 de setembro de 1956 pela Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, o Edital para o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil trazia diversos detalhes e diretrizes aos interessados em apresentar propostas. As questões relacionadas ao transporte ou de tráfego de pessoas não ocuparam lugar de destaque, tanto para a fluidez ou funcionamento diário da cidade, ou ainda no que diz respeito à integração de Brasília com outras regiões do Brasil; caberia, assim, aos projetos, situar suas ideias a partir das informações disponíveis acerca das condições do relevo, hidrografia, esquemas cartográficos e geológicos, de clima, referentes à área reservada para o Distrito Federal que, segundo o edital, estariam disponíveis para consulta; as poucas menções a transporte, interligação ou mobilidade aparecem somente nos seguintes trechos:

3. O Plano Piloto deverá abranger:

a) traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros,

instalações e serviços, distribuição dos espaços livres e vias de comunicação (escala 1:25.000);

4. Os concorrentes poderão apresentar, dentro de suas possibilidades, os elementos que serviram de base ou que comprovem razões fundamentais de seus planos, como sejam:

[...]

b) cálculo do abastecimento de energia elétrica, de água e de transporte, necessários à vida da população urbana;

[...]

e) previsão do abastecimento de energia elétrica, de água, de transporte e dos demais elementos essenciais à vida da população urbana (Distrito Federal. ArPDF; Codeplan; DePHA, 1991).

Inicialmente, a comissão em questão não manifestou qualquer predileção ou objeção a qualquer modal de transporte a ser implementado, seja para uso individual ou coletivo, pelos habitantes da nova capital. Pretendeu-se dar total liberdade para os concorrentes e idealizadores de projeto em praticamente todos os aspectos, incluindo aí a questão dos transportes e de ligação inter-regional. Somente passados alguns dias após a publicação do edital, e com a chegada de questionamentos no sentido de ser fornecido maior detalhamento sobre as condições naturais e, ao mesmo tempo, relacionados a fatores ligados à execução da obra, é que a comissão disponibilizou informações complementares, citando, assim, dados relacionados à ligação de Brasília com o restante do País:

Informações complementares ao Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil:

Ao Sr. Dr. Ary Garcia Roza DD. Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil, o Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Companhia Urbanizadora responde às consultas formuladas, até esta data, pelos concorrentes ao Plano Piloto da Nova Capital:

[...]

2 – Estrada de ferro

Uma estrada de ferro deverá ligar Anápolis ou Vianópolis à Nova Capital.

3 – Estrada de rodagem

Deverá ser projetada de Anápolis a Brasília (Distrito Federal. ArPDF; Codeplan; DePHA, 1991).

Somente quando provocada pelos interessados é que a Comissão situou a área indicada para construção em relação às malhas de transporte disponíveis, tal era o desconhecimento da região do planalto por boa parte dos habitantes do resto do Brasil de então (notadamente os do centro-sul). De todo modo, notava-se que, naquele momento, toda e

qualquer ligação de Brasília deveria passar por Anápolis (pelo menos inicialmente), cidade do interior goiano que possuía pouco mais de cinquenta mil moradores na década de 1950, e distante aproximadamente cento e cinquenta quilômetros da área central do Distrito Federal. A presença do dispositivo número 2, que cita a estrada de ferro, pode passar despercebida ou desprovida de maiores atenções em um primeiro olhar, mas o seu registro em paralelo à estrada de rodagem denota que a nova capital contaria com todas as formas e modelos possíveis para a sua concretização e consolidação, seja por asfalto, trilhos ou pelo ar; neste sentido, a malha ferroviária não se mostrava (e nem poderia ser, independente do projeto a ser escolhido) negligenciada, inserindo-a em patamar crucial para Brasília.

Dentre os projetos apresentados, sagrou-se vencedor o de número 22, inscrito pelo arquiteto e urbanista Lúcio Costa, um dos expoentes do pensamento modernista no Brasil, fortemente influenciado pelos conceitos de Le Corbusier, que haviam sido reunidos em diversas obras e manifestos da primeira metade do século XX, sendo a "Carta de Atenas", de 1933, um dos registros mais difundidos e veiculados pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM). Considerado pelo júri do concurso "o projeto que melhor integra os elementos monumentais na vida quotidiana da cidade, como Capital Federal, apresentando numa composição coerente, racional, de essência urbana – uma obra de arte" (Distrito Federal. ArPDF; Codeplan; DePHA, 1991), a proposta de Lúcio Costa possuía conceitos considerados simples, de fácil entendimento e aplicação, porém arrojados e desafiadores, se constituindo como totalmente diferente das cidades brasileiras de então, mesmo se comparando às mais recentes e também planejadas Goiânia e Belo Horizonte, capitais de Goiás e Minas Gerais, respectivamente. A capitalidade inerente a Brasília deveria apresentá-la e constituí-la como um símbolo visual e, ao mesmo tempo, algo claramente perceptível a todos que a conhecessem, ficando o desenho dos prédios principais sob a incumbência de outro ícone da arquitetura modernista brasileira de então, influenciado pela mesma corrente de Lúcio Costa: Oscar Niemeyer. Por meio das ideias do arquiteto, projetava-se e executava-se na nova capital a escala monumental, que deveria ressoar e se fazer sempre presente, principalmente nos edifícios que iriam abrigar e externalizar visualmente os poderes federais.

Em meados do século XX o contexto urbanístico se mostrava ainda bastante influenciado pelos ditames modernistas corbusianos, mesmo que com algumas críticas e apontamentos já sinalizados e abordados no horizonte. Era ainda forte a crença de que o planejamento urbanístico deveria proporcionar e nortear o devido funcionamento e

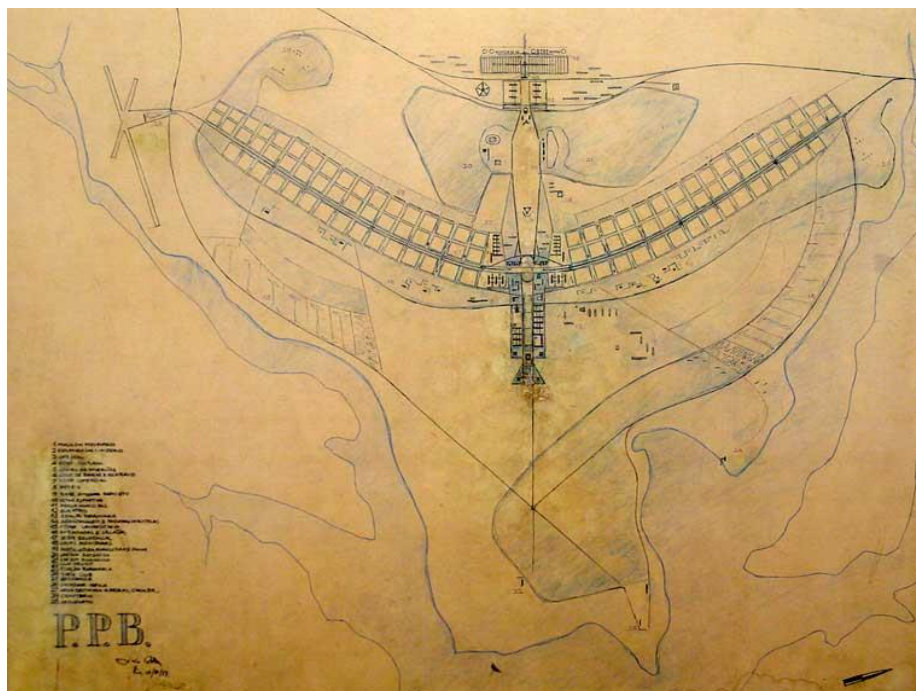
organização espacial do território, sendo responsável de forma direta por atribuir vida à cidade; para tanto e, a priori, suas ideias deveriam ser transpostas e estabelecidas num nível de simbolismo máximo, capazes de dotar os seus moradores de sentimentos e sensações únicos e, no caso de Brasília, seus cidadãos seriam representantes dignos e diretos da nova nação a ser edificada sob estes novos preceitos.³³

Diante de tal cenário é que o projeto de Lúcio Costa, o PPB (Plano Piloto de Brasília) apresenta uma série de informações acerca da distribuição das atividades, públicas e privadas, a serem desenvolvidas nos setores da cidade, assim como o faz em relação às áreas destinadas às moradias (as "super quadras"). Cada subdivisão e fração da nova capital é apresentada de forma bastante clara, onde as diretrizes de ordenamento se dão de forma objetiva e, ao mesmo tempo, poética, revelando, com isso, uma riqueza de detalhes imersa em sutilezas que poderiam fugir aos leitores mais desatentos. E é justamente em algumas dessas passagens que Lúcio Costa revela seu arcabouço no que diz respeito à questão ferroviária:

4. Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas a armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema (fig. 4) (Distrito Federal. ArPDF; Codeplan; DePHA, 1991).

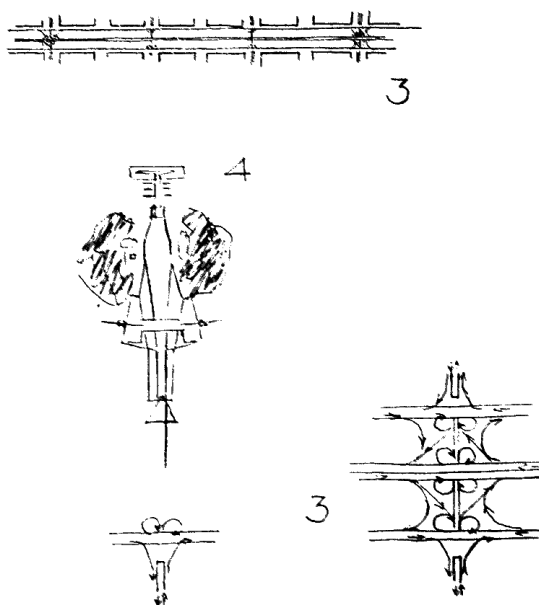
³³ Neste momento, sinalizo que as atenções ainda estão voltadas majoritariamente às questões de ordem técnica e urbanística, sendo arranjadas e inseridas aos poucos outras temáticas como o simbolismo em torno do projeto de nação canalizado por JK. Mais detalhes se seguirão à frente, na medida que o capítulo avança.

Figura 3 - PPB - Plano Piloto de Brasília (de Lúcio Costa)



Fonte: DISTRITO FEDERAL. ArPDF; CODEPLAN; DEPHA. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.

Figura 4 - PPB - Plano Piloto de Brasília (de Lúcio Costa)



Fonte: DISTRITO FEDERAL. ArPDF; CODEPLAN; DEPHA. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.

A inserção de uma estação ferroviária, mesmo sem qualquer exigência direta ou indução do Edital de seleção das propostas para o plano urbanístico da capital, indica a relevância de tal modal para a cidade concebida por Lúcio Costa, onde a sua localização, na

extremidade oposta do Eixo Monumental (onde iria se localizar a Praça dos Três Poderes) revela que a ligação ferroviária prevista para a nova capital jamais poderia ser concebida como algo adjacente ou marginal. Tanto no que diz respeito à ligação com o transporte de cargas quanto para o transporte de passageiros, de forma rápida e acessível para ambos os usos, somente seriam possíveis com o rápido acesso à área central da cidade, onde estava localizada, no meio das duas "Asas" (bairros centrais de Brasília, Asa Sul e Asa Norte) e também próxima as saídas, Norte e Sul, da via rodoviária de ligação entre as futuras BRs 040 e 020, acessos diretos ao centro-sul e região Nordeste do Brasil, respectivamente.

O item 14 do relatório afirma ainda:

14 – Acima do setor municipal foram dispostas as garagens da viação urbana, em seguida, de uma banda e de outra, os quartéis e numa larga faixa transversal o setor destinado ao armazenamento e à instalação das pequenas indústrias de interesse local, com setor residencial autônomo, zona esta rematada pela estação ferroviária e articulada igualmente a um dos ramos da rodovia destinada aos caminhões (Distrito Federal. ArPDF; Codeplan; DePHA, 1991).

A estação ferroviária era pensada de forma integrada à circulação interna e externa da nova capital. O trem de ferro deveria chegar e se integrar, de imediato, ao fluxo e circulação da cidade, facilitando, assim, que sua funcionalidade adquirisse contornos mais diversos e ágeis possíveis. Tanto o viajante ferroviário, seja partindo ou chegando, quanto a mercadoria a ser embarcada ou desembarcada, estariam plenamente acessíveis no primeiro patamar urbanístico de Brasília; inclusive a própria projeção de um setor residencial autônomo nas proximidades também reforça tal relevância da projeção para a questão ferroviária na nova capital, inscrevendo-a de forma acessível também às áreas residenciais.

Um olhar rápido e superficial sobre as ideias de Lúcio Costa para o PPB poderia sugerir uma mentalidade voltada única e exclusivamente para a questão rodoviarista no que diz respeito à cultura e práticas relacionadas à mobilidade urbana de meados de 1950, quando, na verdade, a questão ferroviária se impõe como um elemento imprescindível para a concepção de uma nova e moderna capital (embora, de fato, ocorresse forte tendência e ascendência do automóvel enquanto principal meio de transporte em boa parte dos centros urbanos brasileiros naquele período)³⁴. O fato é que o projeto do Plano Piloto de Brasília, sob a influência direta das ideias corbusianas do início do século, se mostrou fortemente europeizado, lugar onde raras vezes o automóvel desempenhara papel de expoente e

³⁴ Conforme destacado no capítulo anterior, o rodoviarismo se tornaria, paulatinamente, o motor central de todo um modo de desenvolver e direcionar diversas esferas da vida pública e privada do País, influenciando aspectos econômicos, culturais, sociais e ações estatais.

configurador majoritário do desenho urbano; assim, embora a influência do rodoviarismo viesse a ser notável, com o passar do tempo, para o funcionamento de Brasília, a presença e a ligação ferroviária também foram premissas norteadoras na nova capital, determinadas tanto pelos idealizadores e executores da cidade, quanto chancelado pelo plano urbanístico escolhido.

Enquanto a questão ferroviária se mostrava um desafio crescente para a maioria das grandes cidades brasileiras da época, onde as territorialidades e temporalidades registravam constante redefinição de seus parâmetros em perspectiva e com relação ao movimento automotivo, gerando diversos questionamentos e conflitos de ordem espacial e subjugação de indivíduos e grupos em detrimento de outros, Brasília trilhava um caminho um tanto quanto diverso e singular, pois, conforme apontado por Boiteux (2014), o início dos anos 1960 assistia, tanto em termos quantitativos quanto qualitativos, ao início da derrocada do sistema ferroviário em nível nacional; entretanto, em Brasília se previa a sua instalação e disponibilização, indicando um fluxo contrário ao que ocorreria, paulatinamente, no restante do País.

Diante de tal perspectiva, entendo que a nova capital poderia demonstrar que qualquer elemento integrador e caracterizador de sua posição e missão (re)fundacional de uma nova sociedade brasileira deveria ser capaz de proporcionar a integralidade e amplitude dessa nova sociedade cujos limites deveriam ser definidos, caso houvesse, por ela mesma. Neste contexto, afirmo que a questão ferroviária esteve longe de ser obliterada na concepção do que deveria ser Brasília, tanto no que diz respeito às suas funções enquanto redefinidora de toda uma nação, quanto para o seu funcionamento enquanto cidade a ser vivenciada, consolidada e apropriada por seus (futuros) moradores.

De toda sorte, é preciso reafirmar e situar tais questões com o panorama dos transportes do século XX, sobretudo no que diz respeito à configuração urbana e planejamento espacial. Neste sentido, a malha ferroviária de quase 30 mil quilômetros existente naquele momento exercia severa pressão em diversas esferas e questões estratégicas nacionais, independentemente da autoridade federal que a estivesse administrando; o plano de interiorização e integração regional a serem proporcionados pelo surgimento e instalação de Brasília reforça, ainda mais, a relevância dos determinantes ferroviários projetados e elaborados sobre e para a nova capital. Tendo isto em vista, quais eram as opções, planos e ideias no sentido de disponibilizar uma ligação ferroviária para a nova capital? Mais à frente as respostas para essa questão.

3.3 Brasília idealizada

Relembrando o recorrido no trecho final da primeira parte deste capítulo, afirmo ser prudente e necessário situar Brasília no contexto político de então e, de forma mais específica, entender como a cidade fora apropriada e tratada, sobretudo por Juscelino Kubitschek, tendo nessa figura sua maior proeminência e fiel avalista e constituidor de uma narrativa em sua defesa que, senão própria ou autônoma, ocorrera de forma bastante eficaz e convincente junto ao grosso da população brasileira do período. Na verdade, considero que a relação entre ambos pode ser entendida também como de regente e regida: Brasília sendo direcionada e conduzida sob a batuta de JK. Posso afirmar, sem maiores rodeios, que as ações mudancistas capitaneadas e canalizadas sobre a nova capital tiveram íntima relação com a forma a qual a imagem de Brasília passou a ser construída junto à sociedade brasileira como um todo, tendo em JK a figura de "maestro" de um conjunto de medidas que logo tratou de transformar atos aparentemente isolados em um sistema organizado e sincrônico trabalhando em prol de um objetivo comum, cujos contornos iam sendo delineados de forma cada vez mais clara na medida em que as obras se intensificavam, convergindo para a inauguração oficial da cidade e transferência da sede do poder central e federal ainda no mandato de JK (que terminaria no final de 1960). As ações e, principalmente, os discursos emanados pelo presidente a partir do início das obras, veiculados em todos os meios possíveis (rádio, TV e, principalmente, jornais favoráveis à empreitada mudancista) tinham como interesse efeitos internos e externos: ao mesmo tempo em que prestavam contas sobre a construção à população em geral, agiam também no sentido de conquistar mais adeptos junto ao grande grupo dos indecisos ou indiferentes e, ainda, respondiam a manifestações (de forma direta e indireta) contrárias à ideia de Brasília; por outro lado, do ponto de vista da dimensão interna à operacionalização da construção, ou seja, em relação aos técnicos, trabalhadores e operários envolvidos, atuavam no sentido de fortalecer e renovar os ânimos daqueles que estavam diretamente ligados às obras, por meio de palavras motivadoras e encorajadoras, situando-os em um papel decisivo e especial enquanto agentes transformadores e co-responsáveis pelo futuro da nação.³⁵

Daí a formação e execução "orquestral" de Brasília. Inúmeros eram os envolvidos na sua realização, sendo diversas as tarefas e missões atribuídas aos envolvidos no projeto

³⁵ A motivação direcionada aos trabalhadores da construção aqui indicada se traduzia e se revelava de diversas formas, sendo uma das mais simbólicas as visitas constantes e, por vezes de forma surpresa, que o presidente JK realizava nos canteiros de obras, saudando e, quando possível, discursando para os operários, reforçando continuamente a operação mudancista e os prazos afixados para a entrega e inauguração da capital.

mudancista do Planalto Central, onde a habilidade de regência de JK iria ser provada e comprovada com grande habilidade ao longo dos três anos e meio até a inauguração da cidade.

Assim, nesta toada, Brasília era pouco a pouco envolvida em verdadeira aura messiânica no que diz respeito ao seu papel junto ao País e ao povo brasileiro. Os discursos de JK intentavam sintonizar a nova capital em ligação direta e estreita com um povo que ainda não era nação, mas que estava predestinado a ser, cabendo a ele, o presidente, apenas o papel de mediar essa relação, agindo no sentido de preencher tal lacuna, revelando a este mesmo povo que um novo alvorecer iria e deveria prevalecer sob os céus de todos os brasileiros, onde o isolamento e o atraso seriam transpassados por meio do surgimento de uma nova cidade que, além de ser a nova capital, seria a representante fiel da integração entre as diferentes regiões do imenso território rumo ao progresso e modernidade por todos almejados.

Oliveira (2005) apresenta a idealização de Brasília em torno de uma figura mitológica que se revela de diversas formas (e sob variados usos e intuitos perante a sociedade). O fato é que Brasília precisava ser inscrita, de forma definitiva, nas pessoas que compunham o Brasil, independentemente da sua posição ou aspiração, em um país que, segundo o próprio JK, ainda não se conhecia:

Brasília significa uma revolução política e uma revolução econômica. Estamos erguendo-a com aquele espírito de pioneiros antigos dos homens que desbravaram os sertões modernos em nossas almas ansiosas por fundar uma civilização no coração do Brasil (Diário [...], 1960, p. 185).

O mito (re)fundacional representado por Brasília daria ao povo uma direção de futuro que estaria manifestada em conexões com um passado que, se antes restritas a alguns grupos, poderiam ser desentranhadas e ligadas a toda uma nação cujo território estava disponível, mas ainda carecia de ser conquistado; seus habitantes, distantes e isolados entre si, necessitavam de um ponto orientador que os colocassem em uma posição de unidade e pertencimento. A ressignificação do ideário dos bandeirantes, construído e utilizado em outros momentos e fortemente cristalizado na república brasileira, passava a ser instrumento de uma nova epopeia civilizacional frente aos sertões isolados e, por vezes, bárbaros, que precisavam ser domados e conquistados. Tal tarefa somente seria possível com o surgimento de um porto seguro e orientador no meio do atraso e desolação do imenso território nacional: Brasília.

Assim, a questão fundacional, aqui representada pela releitura das origens de um povo e sua relação com o território, não vinha desprovida de um lastro material (embebecido

na redenção também econômica); a conquista a ser empreendida, tal como outrora realizado pelos bandeirantes, também haveria de ser premiada com riquezas a ser exploradas e distribuídas entre os seus desbravadores e, lógica e conseqüentemente, por toda a nação, num movimento coletivo de partilha que também estaria entrelaçado ao próprio conceito de progresso levado a cabo pelo presidente. As cidades isoladas, uma vez interligadas ao restante do país e alçadas à civilização, poderiam mudar de patamar e desfrutar do que era restrito a poucos grupos, notadamente os situados próximos ao litoral, que concentravam a maior parte da população brasileira; os sertões seriam não somente vencidos, domados e conquistados, mas seriam também fornecedores de novas fontes de crescimento econômico para todo o País.

Neste sentido, JK agia para não somente falar, mas também demonstrar como isso seria feito. Logicamente, Brasília representava o ponto máximo (ou o mais influente) dessa curva ascendente do povo brasileiro, mas, em diversas regiões e estados, obras de grande porte e de caráter estrutural eram realizadas, visando a consecução e visualização do ideário desenvolvimentista (traduzido no lema "*50 anos em 5*" de sua campanha presidencial) ventilado a todos os cantos pelo governo de então. Procurou-se direcionar e estimular parques industriais de base nacional, tal como a matriz energética (construção de barragens hidrelétricas e aumento da produção petrolífera), e estrangeiras de consumo, como a indústria de consumo e automobilística; nisto, houve um grande incremento de estradas de rodagem e todo o aparato correlacionado à mesma, sendo a rodovia "Belém-Brasília" o símbolo maior do espírito desbravador do rodoviarismo já em voga (e em alta) no período.

Em relação a tais medidas e discursos adotados, mais uma vez resalto: JK não fora necessariamente o criador de tais ideias ou o grande idealizador da empreitada mudancista; tornou-se, outrossim, o maior interessado e fomentador de aspirações (outrora) isoladas e/ou específicas no tempo, e agiu no sentido de direcioná-las ou canalizá-las em benefício de sua própria imagem e trajetória política, fazendo-o com habilidade notável. Nesta seara, em que novos arranjos eram realizados em relação a ideias previamente concebidas, JK também sofrera relativa influência das ações ocorridas na Era Vargas em relação ao interior do território brasileiro; conhecida como "Marcha para o Oeste" (em uma alusão direta ao movimento de expansão continental estadunidense ocorrido no século XIX) e desencadeada quase que concomitantemente à instalação do Estado Novo, teve como objetivo primordial o povoamento do interior do território, notadamente as fronteiras do Centro-Oeste e da Amazônia, adentrando e domando os elementos que compunham estas terras ainda "pouco exploradas" e desconhecidas do restante do Brasil (Santos, 2016). Utilizando-se de toda a

máquina estatal de propaganda, e contando com o apoio de boa parte da elite intelectual da década de 1930, a Marcha para o Oeste buscou solidificar-se como um desdobramento do ideário (construído) em torno dos Bandeirantes no período republicano anterior, revestido de uma nova valorização do território e da brasilidade essenciais para o projeto de um novo país, em um novo tempo, claramente alinhado ao ideário de país e nação preconizado no projeto em curso pelo Estado Novo (Velloso, 2020). O cerrado e amazônia "selvagens" seriam ocupados, alvos de um esforço civilizatório onde seus recursos seriam utilizados para geração de riqueza para os que ali se aventurassem, além de salvaguardar as fronteiras tão pouco habitadas e ocupadas.

De todo modo, embora JK tenha sofrido certa influência da iniciativa varguista ocorrida em décadas anteriores, o seu discurso e objetivos se diferenciavam em diversos pontos em relação ao seu antecessor, pois procurava ancorar a sua pauta em uma maior integração entre as regiões do país (em todas as esferas possíveis) e, logicamente, apresentar o projeto de se fundar uma nova nação para todos os brasileiros, a ser constituída por meio do soerguimento de uma nova cidade que pudesse ressignificar os valores nacionais e ditar novos parâmetros e diretrizes rumo a novos tempos de progresso e modernidade, destino inexorável de um país chamado “Brasil”.

Neste contexto, importante destacar que a "Revista Brasília", criada inicialmente como uma obrigação legal quanto à prestação de contas que a NOVACAP deveria fornecer em relação às obras, foi também utilizada como veículo de propaganda do que ocorria (e se desenvolvia) nos canteiros de obras do Distrito Federal, e que viria a conter imagens e, principalmente, mensagens e entrevistas dos defensores da nova capital, sendo o maior integrante e símbolo deste grupo o próprio presidente da república. Em sua edição de número 1 (janeiro de 1957), JK registrou e reafirmou por escrito aquilo que já vinha reiterando por diversas ocasiões e palanques Brasil afora:

Não sou o inventor de Brasília, mas no meu espírito se arraigou a convicção de que chegou a hora, obedecendo ao que manda a nossa lei magna, de praticarmos um ato renovador, um ato político, criador, um ato que, impulsionado pelo crescimento nacional a que acabo de me referir, virá promover a fundação de uma nova era para nossa pátria. [...] A fundação de Brasília é um ato político cujo alcance não pode ser ignorado por ninguém. É a marcha para interior em sua plenitude. É a completa consumação da posse da terra. Vamos erguer no coração do nosso país um poderoso centro de irradiação de vida e de progresso (Kubitschek, 1957, p.1).

O conjunto de palavras acima se torna simbólico não somente por ser a mensagem inaugural de uma grande empreitada, a maior em décadas (ou até séculos) no Brasil; mas por lançar as bases de atuação do discurso de legitimidade de Brasília como o ponto de inflexão

maior da trajetória da nação brasileira, revelando e nortando o passado, presente e futuro para o seu povo. JK confessa não ser o "pai" da nova capital, e sim aquele que foi alçado ao posto de cumpridor da mesma por meio de um dispositivo maior que qualquer cidadão: a própria Constituição. Juscelino seria, ao mesmo tempo, cidadão, obediente aos preceitos nobres constitucionais, e um predestinado, pois, em seu governo, a hora era chegada. Nesta mensagem, elege-se Brasília como a gênese de novos tempos em que a execução da missão seria incumbida também a todos os brasileiros ("*não pode ser ignorado por ninguém*"), reunidos sob a égide da pátria a ser erguida e com suas novas territorialidades a serem efetivadas por meio do ponto central e propiciador do progresso, símbolo e alvo de uma nova era.

As relações sócio-espaciais engendradas e produzidas por Brasília vão muito além do que apregoam a sua pretensa racionalidade cartesiana e modernista diante de um projeto de país, nação e sociedade; desde a sua concepção, esteve muito mais ligada à própria ideia de futuro do que presente ou do passado, quando este seria utilizado apenas para referência de legitimação de um destino outrora traçado e ainda a ser concretizado, pois "Brasília foi definida por uma ideia e, por isso, transformou-se numa utopia já que sua projeção visava o futuro e não as contingências imediatas do presente" (Barroso, 2008, p. 34).

Por se tratar de futuro e colocar-se no campo do altamente desejável para alguns, Brasília apresenta-se como utopia, não de forma simples, isolada, mas imersa na possibilidade trazida pela oportunidade enquanto possibilidade e, mais ainda, guiada pelos preceitos modernistas que vão torná-la concreta e, portanto, real. Tais registros e constatações podem ser compreendidos pelas condições dadas à época, em que o modernismo urbanístico e arquitetônico encontraram solo fértil e próspero para sedimentarem e produzirem, em Brasília, feições próprias e palpáveis:

Em especial, a modernidade é uma época em que é possível passar da utopia ao plano. Há uma estreita ligação entre os dois conceitos. Construir segundo um plano permite à utopia uma técnica social de realização em que se é possível combinar inteligência, energia e ambição. Portanto, Brasília foi uma utopia possível, totalmente planejável em seu Plano Piloto, por sonhos do arquiteto, do urbanista e do político. Brasília é muito mais do que um projeto de urbanismo, ela é a síntese da reconstrução brasileira (Barroso, 2008, p. 34).

Assim, Brasília ia se tornando real, concreta, bem como também perceptível e sentida no imaginário das pessoas do Brasil cinquentista do século XX. Ao passo que seus palácios eram erigidos e suas ruas traçadas em meio ao cerrado, também eram erguidos seus estandartes do progresso e modernidade no coração de boa parte dos brasileiros de então,

curiosos ou esperançosos de verem materializadas as promessas sobre um País do amanhã; aparentemente, o alvorecer seria e deveria ser realizado.

Nesta seara, posso afirmar que, baseado nas considerações de Nunes (2004), Oliveira (2005) e Barroso (2008), o ideário de Brasília, constituiu-se para além de todos os usos e interesses já mencionados anteriormente, e mais do que propriamente um discurso, tornou-se algo maior: uma narrativa mítica que redefinia, junto a seus ouvintes, leitores, espectadores (e até detratores) o papel e o lugar do povo enquanto nação, cujas nuances se delineavam nas constituições dos sujeitos e indivíduos, formando o tecido coletivo e social por onde permeavam e reverberavam as palavras de JK e seus interlocutores.

Tal relação, entre o discurso, narrativa e o narrador, pode ser apreendida por meio de questões levantadas por Hayden White (1980) ao destacar que a forma com que a realidade é apreendida e trabalhada é também imbuída de narratividade, pois na medida em que ressignificações de cunho histórico, dotados e produzidos "em" e "por meio de" temporalidades distintas, certamente exercem influência na forma em que se conta uma história ou uma narrativa, refletindo diretamente sobre os seus argumentos, símbolos e referências que possam fazer sentido e serem interiorizados por aqueles com quem se fala; assim, além do próprio formato e estética com que a narrativa se apresenta, White (1980) chama a atenção para o seu conteúdo, dotado inerentemente de uma ordem sócio-política que o situa cronologicamente e socialmente, agindo diretamente sobre os leitores, ouvintes ou qualquer agente diretamente alcançado pelos auspícios narrativos. E tal relação é claramente perceptível ao se constatar a maneira com que JK vai expandindo seu alcance e amplia seu leque de argumentos em torno da Brasília mítica e fundacional de um novo país e nação.

Apesar de White (1980) destacar que por certo tempo verificou-se (ou se tentou registrar) certa distinção entre discurso e narrativa, onde a subjetividade do primeiro estaria ligada à presença (implícita ou explícita) de uma espécie de "ego" que sustenta o discurso, e na narrativa ocorreria a ausência total de qualquer referência ao narrador (definindo, assim, sua pretensa objetividade), no caso de Brasília e JK, este transformaria o seu discurso político, muito maior e abrangente, diretamente ligado ao seu *ethos*, *ego* e *status quo* político, em narrativa, pois possuía fim muito maior e mais abrangente que o seu discurso poderia supor ou almejar. A narrativa mítica em torno da nova capital assumia contornos muito maiores, influência ímpar e crescente no imaginário social, político, econômico e cultural da época, dotando-o de toda legitimidade e autoridade necessários para a expansão e consolidação dos

seus termos, ideias e objetivos, num movimento de retroalimentação constante junto aqueles que davam vazão à mesma.

Ainda sobre elementos constituidores da narrativa de JK, Oliveira (2005) também inscreve a questão geográfica em lugar bastante significativo (e, talvez, privilegiado) do discurso e narrativa da conquista emanados por JK. Brasília não estaria localizada exatamente no centro geográfico do País, mas com certeza em posição mais acessível (mesmo que de forma relativa) ao restante do território, sendo a fagulha necessária para a tão debatida integração regional, anunciada como necessidade de todo o seu povo; e conforme indicado anteriormente, tal medida deveria ser executada em estradas de rodagem, formando o cruzamento rodoviário, sendo Brasília o polo irradiador, nas quatro direções cardeais, a união definitiva e esperada de todos os cantos do Brasil:

Em termos míticos, este argumento poderia ser descrito com a seguinte linguagem: o arquétipo do centro - construir uma capital no centro do país - permitiu ao herói - JK - lutar para plantar o germe - Brasília - que produziria a árvore - a nova nação. [...] Brasília resgatava o imaginário da indivisibilidade do território e da nação: um só território uma só língua, uma só nação (Oliveira, 2005, p. 187).

Não somente o território seria cortado por novos acessos por terra: mas sim roteiros de norte e sul/leste e oeste estariam ligados e entrecruzados, cobrindo toda a continentalidade do País por meio do surgimento de Brasília. Neste panorama, a temática dos transportes ocupava papel central e norteador para execução de tal diretriz, onde a nova capital desempenharia papel irradiador e facilitador de novas missões sobre o território. O já citado Plano de Metas de JK trazia a temática dos transportes ferroviários e rodoviários em suas metas de número 6 a 9, sendo duas para cada modal ("Ferrovias - reaparelhamento; Ferrovias - construção; Rodovias - pavimentação e construção")³⁶. Assim, novas estradas de rodagem automobilística estavam previstas, bem como um incremento significativo da malha ferroviária a ser lançada sobre a região centro-oeste e também em direção ao norte do País. Ou seja: a circulação de trens de ferro, automóveis, ônibus e caminhões materializavam a nova e moderna conquista do Brasil do século XX, ilustre expoente do progresso. Assim, o "atraso" em que tais regiões se encontravam seria contornado por meio das transformações e avanços dos transportes e comunicações da vida moderna, através da integração de áreas tidas como isoladas, em sua maioria. Dessa forma, não somente o território seria conquistado por

³⁶ A parcela ferroviária tratava de reaparelhar e modernizar as linhas, investindo em novas locomotivas e vagões, bem como todo o maquinário ferroviário para a manutenção das linhas férreas. Na parte da construção, as atenções voltavam-se para conexões ferroviárias ainda não existentes, substituição de trechos com bitolas estreitas por métricas, ou de bitola métrica pela larga (1,60).

meio da modernidade advinda e proporcionada com a chegada de Brasília, mas também permitiria sua completa reconfiguração, fomentando a criação de novos espaços, resultado da interação das pessoas com os elementos a serem trabalhados no território, novos e antigos, conforme destacado por Steinberger (2006).

Neste contexto, os espaços a serem produzidos pelo novo direcionamento e ordenamento territorial possibilitado por Brasília abrangeriam não somente a área definida como Distrito Federal, mas teriam um raio de amplitude considerável quando pensamos nos desdobramentos das localidades mais próximas e também nas conexões e interligações regionais a serem criadas ou ressignificadas. Em outras palavras: penso que, seguindo um dos diversos aspectos apresentados por Santos (1978), o espaço é algo inerentemente humano, sendo estruturado e formatado conforme suas interações com os territórios e seus elementos integradores, composto inclusive por grupos e indivíduos diversos situados em tempo e temporalidades específicas, numa relação em que o produto (qual seja, o próprio espaço) precisaria ser considerado como uma totalidade (mas sem implicar em isolamento ou desconexão com o todo). Dito ainda de outra maneira: um "conjunto de relações realizadas através de funções e formas apresentadas historicamente por processos tanto do passado como do presente" (Saquet; Silva, 2008, p. 8); de forma resumida, o território, utilizado pelo povo, cria o espaço, e este é situado histórica e socialmente como um produto, em que aquele necessariamente vem como antecessor e condição prévia a este.

Assim, posso afirmar que tal inspiração miltoniana³⁷ permite situar a semente irradiadora fornecida por Brasília como uma questão de feições espaciais diretamente envolvidas e amalgamadas à narrativa mítica de desbravamento e apropriação do território, indicando que este deveria ser conquistado quase que como um destino manifesto sobre a área do planalto central e, principalmente, sobre os "inabitados" sertões brasileiros; e mais: deveria ser feito sob matizes específicas, por meio dos agentes da modernidade de então, qual seja, os transportes: veículos automotores e locomotivas ferroviárias.

De toda sorte, trazendo novamente a discussão para o cenário mais próximo e ligado diretamente à cidade de Brasília, todo o arcabouço simbólico e representativo em torno das ideias mudancistas era trabalhado de forma magistral por JK e por seus correligionários e interlocutores, que iam agregando mais e mais defensores à medida em que a cidade se

³⁷ Refiro-me aqui a Milton Santos, geógrafo, em que indicava que o espaço seria gerado pela população, grupos e indivíduos, em relação ao uso e apropriação do território, dissociando os dois termos e colocando um como condição para o outro.

tornava mais real e palpável, arregimentando os "favoráveis" num movimento crescente e, aparentemente, irrefreável (Oliveira, 2005).

Assim, quando Brasília passa a ser aceita, ela não somente muda do nível do "possível", mas começa a ser inscrita no patamar de "desejável" e, posteriormente, "necessária" para o País, denotando os efeitos surtidos pela campanha mobilizadora desencadeada pela narrativa emanada e regida pelo presidente JK. O interessante de se notar é que, conforme destacado anteriormente, Brasília não era somente uma cidade com a função de abrigar a nova sede do poder público federal, mas também um conjunto de ideias e narrativa representativos de um novo tempo, para um novo Brasil; sua localização iria além do posicionamento geográfico para o País (ultrapassando os paralelos 15 e 20 sonhados por Dom Bosco³⁸), estava sendo totalmente conduzida ao patamar de mito "refundador" e guia de novos tempos para a nação.

3.4 Trilhos para o Planalto Central

A nova capital deveria apresentar, portanto, contornos e feições totalmente novos, vestimenta e aparência tais que pudessem refletir e guiar os novos tempos em que o Brasil mergulharia por meio de seu soerguimento. Embora estivesse ancorada em ideias e representações pregressas, seria no futuro próspero, moderno e promissor, que Brasília residiria; mesmo que uma nova capital abrigasse agentes outrora conhecidos, representantes de camadas políticas e burocráticas dotadas de velhos (e conhecidos) vícios, a fundação e funcionamento da nova capital, inserida e propositalmente embevecida em atmosfera mítica e utópica³⁹, seria o suficiente para re-experimentar e indicar novos e virtuosos caminhos a serem trilhados.

³⁸ Dom Bosco, padre italiano posteriormente santificado pela Igreja Católica, teria tido um sonho, no séc. XIX com uma cidade que *"Entre os graus 15 e 20 havia uma enseada bastante longa e bastante larga, que partia de um ponto onde se formava um lago. Disse então uma voz repetidamente: - Quando se vierem a escavar as minas escondidas no meio destes montes, aparecerá aqui a terra prometida, de onde jorrará leite e mel. Será uma riqueza inconcebível."*, tal passagem seria também apropriado e utilizado por JK para legitimar a questão mítica em seu aspecto religioso, sendo fundada a ermida Dom Bosco, às margens do Lago Paranoá, ainda no período da construção, sendo esta, juntamente com a capela de Nossa Senhora de Fátima, na Asa Sul, as duas construções primárias da nova capital ligadas ao catolicismo, intimamente ligado aos diversos projetos de fundação e de construção do País.

³⁹ Brasília enquanto utopia realizada e concretizada será abordada mais adiante, quando do seu funcionamento e apropriação por seus moradores e agentes que a transformaram e a consolidaram por meio das vivências e estabelecimento de relações frente à uma ideia de nação e sociedade que se materializou, inscrevendo-a no patamar de utopia concretizada (Barroso, 2008).

Acredito que tal sentimento era nutrido e compartilhado por todos aqueles que eram regidos pela batuta presidencial, desde o círculo político mais próximo a JK, os arquitetos e urbanistas responsáveis pelo traçado e funcionamento urbano e regional, até os operários da construção e o "grosso" da população, onde ambos (consciente ou inconscientemente) acreditavam que não se repetiriam as práticas da antiga capital e, muito menos, não seriam manifestadas ou presentificadas as maledicências relacionadas à sociedade política do Rio de Janeiro de então. Neste sentido, Nunes (2004, p. 9) assevera que

O novo lócus do poder jamais poderá ser uma reprodução, ainda que tênue, da antiga capital, mesmo que caricaturas do poder visitem os mapas mentais da cidade. Brasília, a cidade-metrópole, absorve determinantes advindos da modernização do território, dos circuitos, cada vez mais ágeis e largos, da ocupação do Centro-Oeste: uma nova configuração da rede urbana, das relações interregionais e, também, das relações campo-cidade impossibilita a acomodação da experiência política, centralizada em Brasília, a anteriores figurinos.

Embora o trecho acima discorra mais propriamente sobre uma Brasília consolidada e vivenciada, depois de décadas de vivências e experiências desde a sua inauguração oficial em 1960, do que propriamente sobre uma Brasília projetada e idealizada do projeto mudancista da década de 1950, é nítida a percepção da "virada de página" representada e objetivada por meio de Brasília que iria ser referendada, aparentemente, por meio das mais diversas visões e percepções (das mais comuns às especializadas) do quanto a nova capital não reproduziria os modos de vida da sua antecessora.

Daí então o motivo da pergunta: nesse universo, onde se ansiava pelo novo travestido de moderno e desenvolvido, estaria repousado um desejo por transpor um passado que deveria ficar para trás na antiga capital, símbolo e síntese de um Brasil que não havia dado certo até então? Sob quais circunstâncias residiria o papel das ferrovias e, mais especificamente, os trens de passageiros, em tal passado a ser transposto? Diversas fontes⁴⁰ indicam que a ideia de Brasília não prescindiu da presença ferroviária, sendo vários os registros de que não se concebeu a nova capital sem uma ligação ferroviária efetiva e eficiente, que permitisse tanto integrá-la às regiões já servidas pela malha ferroviária quanto como ponto de difusão e irradiação de novos ramais. Neste caso, torna-se necessário verificar

⁴⁰ Apresentadas e analisadas ao longo deste capítulo, destacando-se a Revista Brasília e depoimentos sobre o período da construção, abordando a necessidade e relevância da linha férrea e a "missão" de se levar o ramal ferroviário até o Distrito Federal. É mister salientar, também, o trabalho de Flavio R. Cavalcanti, disponibilizado virtualmente nos endereços <http://vfco.brazilia.jor.br/> e www.brazilia.jor.br, que reúnem material diverso e extenso sobre as ferrovias no Brasil (em especial do Centro-Oeste) e, principalmente, sobre os primeiros anos da cidade de Brasília. Inclusive, está disponibilizada interessante discussão acerca da escolha entre a construção do ramal a partir de Pires do Rio (GO) e, por consequente, a escolha da bitola métrica em detrimento da bitola larga, já disponibilizada em boa parte do estado de São Paulo ou pela Rede Mineira de Viação (RMV), que também já a utilizava até as cidades de Araguari ou Pirapora.

e analisar onde o estabelecimento e funcionamento de uma ferrovia estaria inserida no contexto da nova capital e, mais especificamente, como os novos moradores poderiam usufruir e se apropriar de um trem de passageiros e as relações proporcionadas pelo mesmo no que diz respeito às novas configurações sociais (tanto individuais quanto de grupos e comunidades) a serem desenvolvidas e vivenciadas na nova capital.

Já foi mencionado neste capítulo que o plano urbanístico diretor da nova capital não trouxe em suas diretrizes maiores menções ou destaques quanto ao transporte coletivo ferroviário de passageiros para a rotina da cidade. Outros grandes centros de então, notadamente São Paulo e Rio de Janeiro, apresentavam tanto o trem quanto o ônibus como meio de transporte coletivo diário urbano e, principalmente, metropolitano, dos moradores; em Brasília, Lúcio Costa não entrou em grandes detalhes sobre como tais serviços seriam fornecidos, mas tão somente se limitou a situar as estações rodoviária e ferroviária ao longo do Eixo Monumental. Para a capital, somente com o passar do tempo, e com novos reordenamentos espaciais surgidos por meio das ocupações e trajetórias citadinas diversas, é que o transporte sob trilhos de caráter urbano retomou certo protagonismo: o projeto do metrô da capital federal, lançado em 1991 e inaugurado somente no ano 2000⁴¹, não fazia parte de qualquer planejamento inicial de Lúcio Costa ou mesmo da NOVACAP nas primeiras décadas da capital, sendo uma ação deveras tardia e atualizada pela dinâmica vivencial constituída ao longo do tempo e, em certa parte, direcionada pelo planejamento (ou ausência dele) urbano da área do DF.

De todo modo, parte da explicação para a não-previsão de transporte ferroviário urbano e/ou metropolitano diário em Brasília também pode ser encontrada na tendência ao rodoviarismo como modal a ser praticado em larga escala, tanto para o transporte coletivo quanto individual, a ser utilizado nas grandes cidades brasileiras, conforme demonstrado e discutido previamente neste trabalho. Entretanto, reforço mais uma vez que, mesmo em meio a tal vertente rodoviarista (e que paulatinamente ganhava força), subsistiu e permaneceu a ideia de se proporcionar à nova capital a conexão com a malha ferroviária existente à época, em que os estados de Goiás e Minas Gerais dispunham de ramais e tráfego de locomotivas com relativa frequência e capilaridade em seus respectivos territórios, onde eram oferecidos tanto o serviço de carga como o de passageiros. Mesmo não se tratando efetivamente de uma

⁴¹ O metrô foi inaugurado oficialmente em 1994, mas iria entrar em operação comercial de atendimento ao público somente e de fato em 2001, com aproximadamente 30km de malha, sendo a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, estatal do DF, responsável pela gestão e prestação dos serviços à população brasiliense.

questão de transporte "intra-urbano", e sim de vias e ligações de caráter regional e interestadual, é mister destacar tal permanência do modal ferroviário para Brasília, quando tantos vetores insistiam em apontar outras direções. Neste contexto, como a ferrovia iria figurar e qual o seu peso diante do projeto de nação orquestrado em relação a Brasília?

É preciso afirmar, mais uma vez e com plena segurança, que um transporte com tal infraestrutura e capacidade não poderia ser negligenciado pelos idealizadores e executores da "epopéia" refundacional no Planalto Central brasileiro. O trem de ferro, mesmo com sinais de defasagem operacional (que perpassavam os aspectos técnicos, tecnológicos, de gestão e de pessoal), era "grande demais"⁴² para ser simplesmente escanteado e esquecido. Na verdade, as ligações ferroviárias da Estrada de Ferro Goiás, em conexão com a Mogiana e, a partir daí com a região do Triângulo Mineiro (e com a capital mineira) e a cidade de São Paulo (e com o resto do país), já desempenhava papel crucial nas diversas frentes operacionais mudancistas. O transporte de material e a chegada de passageiros até a cidade de Anápolis, em Goiás, permitiram a agilidade necessária e disponível à época, num impulso relevante para se alavancar e acelerar o processo de construção, sobretudo enquanto as máquinas ainda iniciavam a missão de rasgar o cerrado com a construção de estradas para Brasília.

No momento em que a nova capital começava a sair do papel, a área delimitada para compor o Distrito Federal não possuía qualquer ligação consolidada, seja por via ferroviária ou rodoviária, com outras capitais ou centros urbanos, a não ser poucas e rudimentares "estradas de terra" utilizadas por comunidades e cidades interioranas da região, sendo esta uma preocupação latente de JK desde o início dos trabalhos, pois, como seria possível transferir uma sede de governo e estabelecer uma população sem os devidos acessos e ligações com outras regiões?

O fato é que, inicialmente, as três opções de transporte foram colocadas à mesa, de maneira complementar e não-excludentes entre si: rodoviária, ferroviária e aeroviária. Iniciava-se a corrida para integrar o Planalto Central ao restante do Brasil (notadamente o Centro-Sul), e inaugurar a sua função de "pólo irradiador" do progresso e integração territorial nacional.

A Revista Brasília, no seu primeiro número (jan/1957), já inscrevia os três modais como possibilidades "comuns" e "usuais" para se chegar ou acessar a cidade nascente,

⁴² E aqui eu me refiro não necessariamente ao aspecto físico e porte das locomotivas, das estações ou do próprio aparato ferroviário de uma maneira geral, mas, sobretudo, à toda capacidade operacional e possibilidades que o modal tinha a oferecer à administração pública, à esfera privada e à população como um todo, mesmo que apresentando evidentes sinais de decadência e defasagem em seu funcionamento.

levando a crer que se tratavam, naquele momento, de serviços praticamente consolidados e estruturados quando, na verdade, o aeroporto de Brasília ainda estava iniciando suas obras (que iria funcionar em boa parte do período da construção com uma pista de chão batido e um hangar improvisado), e que os demais acessos minimamente estruturados, conforme já informado, chegavam no máximo a Anápolis (tanto no caso ferroviário quanto rodoviário), distante 130 Km dos canteiros de obras por uma estrada não pavimentada, e algumas vias terrestres rudimentares, utilizadas pelas vilas da região.

Com relação ao transporte ferroviário, há a indicação do (futuro) serviço de passageiros a partir de duas rotas: uma por Belo Horizonte e outra por São Paulo e Campinas:

- Para se ir a Brasília podem ser usadas as seguintes conduções:

Via aérea: aviões das companhias: Lóide Aéreo Real-Aerovias-Nacional (consórcio)

Vasp

Cruzeiro do Sul

Ferrovia: trens: Rio - Belo Horizonte - Goiânia - Anápolis.

Rio - São Paulo - Campinas - Araguari - Goiânia - Anápolis.

Rodovia: ônibus: Rio - São Paulo - Uberlândia - Goiânia - Anápolis.

De Anápolis a Brasília há por enquanto, dependência de condução, que se cogita de estabelecer em forma regular. (Notas [...], 1957)

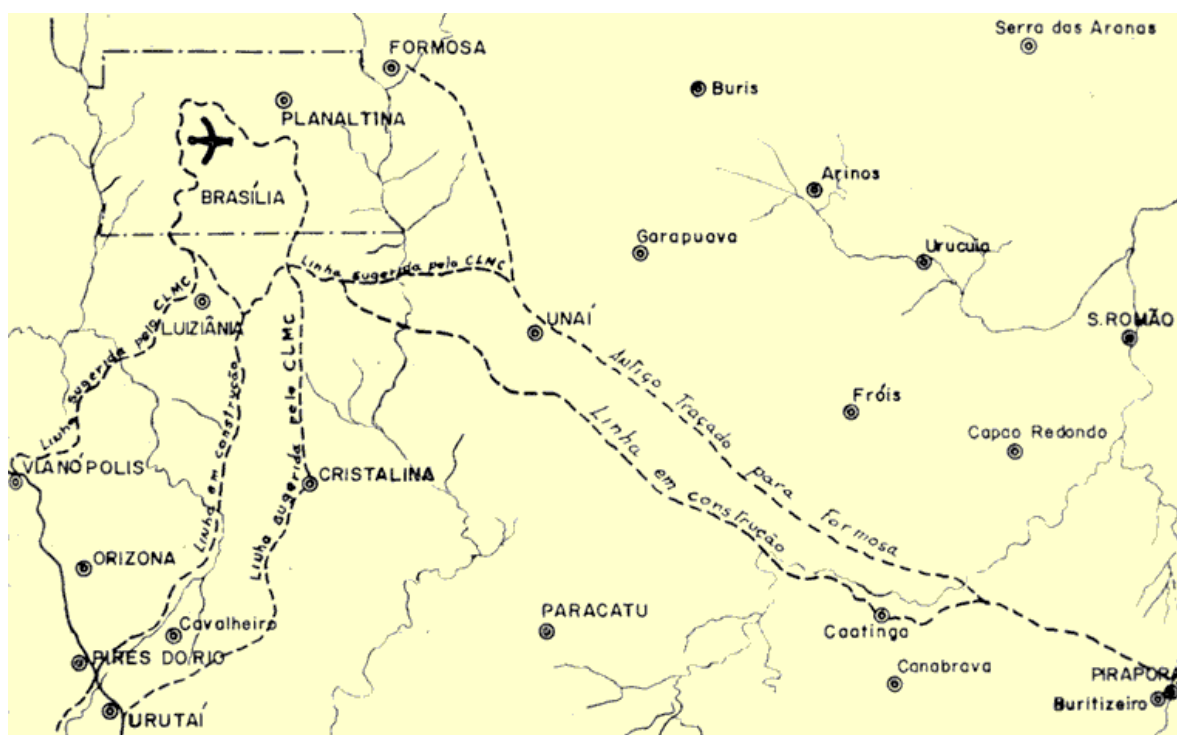
Logicamente tal anúncio deve ser inscrito e compreendido nos esforços máximos de aceitação e legitimação da empreitada mudancista ainda incipiente naquele momento, quando os discursos emanados intentavam situar Brasília em patamar distinto das demais cidades por meio do seu devir transformador de toda a sociedade brasileira; entretanto, chama a atenção também a tentativa de se normalizar a cidade (mesmo que ainda se encontrasse numa posição de aspirante a centro urbano) no que diz respeito à sua estrutura e serviços, estando todos os meios disponíveis para a sua consecução e funcionamento em situação de aparente normalidade, onde se tentava, desde o início, mascarar eventuais penúrias e *déficits* estruturais comuns a uma cidade em processo de construção e instalação.

Para os executores e idealizadores da empreitada deveria ser questão de tempo até todos os serviços estarem em situação plena quanto ao funcionamento e atendimento às demandas dos cidadãos, e com os trens de ferro não seria diferente. No número 2 da Revista Brasília já se procurava indicar que as obras relacionadas aos acessos ferroviários andavam em ritmo acelerado para alcançar o Distrito Federal:

No setor ferroviário é de assinalar-se que a ligação Brasília-Pirapora já tem seu estudo aerofotogramétrico bastante adiantado. Quanto às ligações ferroviárias Brasília-São Paulo-Brasília - Estrada de Ferro Goiás, os competentes estudos, que foram iniciados em dezembro último, estão prosseguindo com presteza satisfatória (A marcha [...], 1957, p. 6).

O Decreto 41.193, de 26 de março de 1957, indicava a NOVACAP como responsável pelos "estudos e construção das linhas férreas de interesse do Distrito Federal" (Brasil, 1957a); ficava determinado, portanto, que a conexão de Brasília com o restante do País por via ferroviária se daria por três acessos (ao menos inicialmente). A nova capital deveria estar interligada às seguintes linhas ferroviárias: dois acessos à Estrada de Ferro Goiás, um por meio da construção de um ramal direto a partir da cidade goiana de Pires do Rio, que disponibilizaria conexão com a região do Triângulo Mineiro (e Belo Horizonte) e, em seguida a São Paulo; a segunda seria outro braço que alcançaria a mesma estrada de ferro, até Anápolis e daí para Goiânia; o terceiro seria um ramal direto e exclusivo a ser construído até a cidade mineira de Pirapora, que faria conexão com o transporte fluvial do São Francisco e, principalmente, disponibilizaria, de forma mais rápida, o acesso do novo Distrito Federal também a Belo Horizonte e, assim, indiretamente, ao Rio de Janeiro.

Figura 5 - Planejamento dos dois principais ramais ferroviários para a nova capital



Fonte: FERROVIA, metrô, VLT: Brasília em trilhos. **Brazilia**. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Trilhos-a-Ferrovia-em-Brasilia.shtml>. Acesso em: 12 dez. 2023.

Tal planejamento, envolvendo o estabelecimento de conexões ferroviárias para a nova capital, faria muito mais que ligá-la à malha ferroviária utilizada na época, servindo-a por meio de três opções de trajeto; além de permitir maior variedade de integração com outras regiões, intentava-se inscrever e situar o modal ferroviário como um dos pontos necessários ao funcionamento das engrenagens voltadas à ocupação e integração do território nacional propiciadas por Brasília. A conexão com o centro-sul (notadamente Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro) era almejada e fomentada a todo momento, seja na forma rodoviária ou ferroviária; entretanto, havia uma vastidão fundiária a ser desbravada e conquistada em direção ao norte e oeste do Brasil (e, em certa medida, a porção mais oeste da região Nordeste) que precisaria dispor de todos os meios possíveis para a sua conexão e arregimentação ao restante do País. Assim, a política de execução de transportes desempenhada no momento deveria fazer com que "novas áreas" do território fossem agregadas em definitivo aos planos de expansão desenvolvimentista em curso, não sendo possível prescindir, em momento algum, do modal ferroviário no que diz respeito à consecução de tal empreitada (Cedro, 2022).

Embora não estejam dispostos registros diretos acerca da constituição de Brasília enquanto novo centro irradiador de uma nova malha ferroviária a ser propiciada para as regiões norte e centro-oeste do país, diante do contexto motivador e inspirador de sua função enquanto agente transformadora da sociedade e, conseqüentemente, do território nacional, é perfeitamente factível afirmar que a questão ferroviária também estava contemplada nos termos anteriormente mencionados quanto à missão da nova capital, o que veio a ocorrer, de certa forma, com o passar do tempo⁴³.

Entretanto, eram raros os trechos ou passagens de discursos do presidente JK (bem como de seus aliados e defensores da transferência da capital) no que diz respeito à necessidade ou urgência de se propiciar ou conectar Brasília à malha ferroviária nacional, o que poderia levar à conclusão (equivocada) quanto à inexistência ou pouca relevância acerca do plano ou planejamento ferroviário para a nova capital. É bem provável que, diante de uma opinião pública (e política) em que os veículos automotores ganhavam cada vez mais proeminência, decidia-se que não se deveria jogar tantos holofotes sobre o elemento ferroviário, enquanto que os sinais do "futuro" e progresso eram pouco a pouco transferidos

⁴³ Conforme apontado no primeiro capítulo, nos últimos anos foi consolidada a expansão do transporte ferroviário em direção ao norte, sobretudo, por meio da construção de linhas de ligação Norte-Sul, conectando diversos trechos e regiões anteriormente isoladas, visando o transporte de minérios e grãos para os portos exportadores.

para outras esferas do transporte, por meio das ações dos mais diversos agentes e interesses do período⁴⁴.

Escolhidos os ramais a serem construídos, os estudos e levantamentos visando tais conexões ferroviárias tomaram início concomitantemente com as demais obras relacionadas à Brasília que, em sua maioria, tinham como data limite abril de 1960, fixada pelo próprio presidente da república, todas elas sempre a cargo da NOVACAP. Um conjunto especial de edificações tinha a primazia com relação aos esforços e empreendimentos para a sua conclusão, estando sempre à frente das demais construções e recebendo atenção especial daqueles que eram responsáveis pela entrega no prazo: o conjunto arquitetônico da Esplanada dos Ministérios e da Praça dos Três Poderes (com as sedes do Congresso Nacional, Palácio do Planalto e Supremo Tribunal Federal), a residência oficial presidencial (Palácio da Alvorada), o Hotel Nacional, o terminal e saguão do aeroporto, a barragem sobre o Rio Paranoá para a formação do lago artificial, a "moldura líquida da cidade", uma série de prédios residenciais (com as primeiras "super-quadras" tomando forma na Asa Sul) e alguns pontos de comércio e lazer, e outros para a prática religiosa⁴⁵.

Ocorrera, então, a inauguração de Brasília em 21 de abril de 1960, conforme planejado pelo presidente; porém, nada ainda de trem ou de trilhos no horizonte. Dadas as proporções da missão e atribuições reunidas em torno da NOVACAP, com um projeto hercúleo a ser executado, posso afirmar que, de certa forma, a disponibilização ferroviária não conseguiu concentrar os esforços e dedicação necessários para a sua consecução de forma conjunta com os demais elementos integrantes da capital na data almejada para a cerimônia de "entrega aos brasileiros" da nova capital. Entretanto, mesmo passada a euforia inicial da inauguração da cidade, os avanços acerca da construção dos ramais ainda eram lentos, fazendo com que o Departamento Nacional das Estradas de Ferro (DNEF), ainda em 1962, assumisse a responsabilidade de execução das ligações ferroviárias para Brasília, e levasse adiante vários dos contratos assinados anteriormente pela NOVACAP (Ferrovias [...], [1962]), sendo tal ato celebrado pelas categorias e grupos ferroviários interessadas na empreitada, pois enxergavam a responsabilidade atribuída à companhia urbanizadora como

⁴⁴ Ver o capítulo anterior para maiores informações acerca da situação e panorama ferroviário nacional ao longo do séc. XX.

⁴⁵ O próprio JK, maior interessado e entusiasta do projeto, registra em suas memórias - "Por que construí Brasília" - que a entrega oficial da cidade seria um marco e rito de passagem nacional e que, por isso, uma série de elementos se mostrava urgente e preeminentes para a inauguração, em detrimento de outros, que poderiam ser agregados pouco a pouco, no desenvolvimento ocorrido no curso natural da cidade ao longo do tempo.

um gritante lapso de competência devido à suposta inexperiência de seu corpo técnico e diretores para tal empreendimento.

Superados os entraves burocráticos e com a entrada em ação do batalhão de operações ferroviárias do Exército em conjunto com as empreiteiras contratadas para a execução dos serviços, as obras tomariam outro ritmo e dinâmica a partir de então. Foram deslocadas equipes técnicas inteiras e alguns trabalhadores da construção que já tinham passado pela experiência de erigir a nova capital visando a conclusão do citado ramal, com o intuito de acelerar as obras e concluir esta pendência relacionado à instalação da nova capital.

3.5 A chegada do trem

Conforme anunciado no início deste capítulo, o hiato entre a inauguração oficial de Brasília e a chegada do primeiro trem de passageiros à cidade duraria oito anos. Somente em 1968, na Estação Bernardo Sayão, na região do atual Núcleo Bandeirante, antiga Cidade Livre (fora da área do Plano Piloto de Brasília, concebido por Lúcio Costa), a população brasiliense pôde contemplar o trem de ferro, cujo desenrolar do processo já vinha sendo acompanhado pela mídia local desde os anos anteriores, quando, por exemplo, em março de 1967 o Ministro Juarez Távora inaugura a linha férrea, iniciando o período de testes para que tanto o serviço de cargas como o de passageiros pudesse iniciar suas operações:

A composição a vapor que inaugurou, ontem, a ligação férrea entre Pires do Rio e Brasília, chegou ao pátio da futura Estação Bernardo Sayão, precisamente às 18 horas e 10 minutos, sendo saudada com tiros de rojão e vivas entusiásticos da grande massa popular que se comprimia ao longo da linha férrea, enquanto a banda do BGP, postada à frente do palanque das autoridades, executava músicas marciais (Povo [...], 1967).

O tom festivo e ufanista da citada edição do Correio Braziliense é quase que natural em se tratando do maior veículo de comunicação da então capital, e quase que único ponto de apoio entre os atos dos poderes emanados do oficialato instalado na nova capital federal (em todos os seus níveis e esferas) e, ao mesmo tempo, entre os moradores da cidade, e mais: o periódico contava com relevante entrância entre aqueles que se interessavam, de alguma forma, pelos bastidores das articulações políticas e também pelo dia-dia da cidade, mesmo para eventual leitor novato na cidade, ou que nela estivesse apenas de passagem. Ademais, é preciso relembrar que o período em questão já se encontrava sob o jugo da ditadura militar (instalada a partir do golpe civil-militar ocorrido em 1964) e que, apesar da censura ainda não ocorrer de forma organizada, generalizada e institucionalizada, o alinhamento de grande parte

dos veículos de comunicação ao regime era uma tônica comum; neste sentido, é preciso reafirmar e destacar a naturalidade com que o “feito” ferroviário, com a participação do Ministro da Viação, fora festejado e propalado pelo periódico em questão.

Outro ponto a se destacar foi a grande presença de populares na chegada do trem onde, teriam sido, em sua maioria, moradores da cidade, cuja atração ao evento deveria ocorrer de acordo com os variados interesses em relação ao acontecimento. Excluindo-se os correligionários e agentes públicos envolvidos de alguma forma nos trabalhos para disponibilização da linha férrea ao DF, o registro traz uma população que se aglomerava para presenciar um feito até então inédito para muitos: estar numa estação de trem e conhecer um comboio ferroviário. Assim, a chegada da locomotiva, mesmo que de forma simbólica (uma vez que somente em alguns meses os serviços passariam a ser operados), já forneceria os alicerces de curiosidade entrelaçada a expectativas dos cidadãos para o usufruto da ferrovia; além disso, um outro ponto do “isolamento” de Brasília, tão alardeado por alguns, naquele momento, seria superado, fazendo conexão direta com o projeto integrador nacional que motivara a fundação da cidade, em que o setor ferroviário compunha importante engrenagem, não só para a cidade mas também para o projeto de nação que permeava e impulsionava Brasília.

Quando da inauguração do trem de passageiros, ocorrido no oitavo aniversário da cidade, mais uma vez o fato foi destaque nas páginas do Correio Braziliense, onde foi celebrada de forma festiva a chegada do comboio, este repleto de autoridades (políticas e militares) que tentavam de alguma forma capitalizar em cima do (mais uma vez) aguardado trem:

Toda cidade nasce à margem de um rio, do leito de uma estrada de ferro, de uma rodovia ou na beira do mar. Brasília nasceu diferente. Nasceu sozinha, no meio do Planalto. Para ter água, o homem fez um lago artificial. Para ter estrada, o asfalto é que veio em sua direção, e como o mar está a mil metros na vertical e a mil quilômetros na horizontal, a solução foi trazer também o trem. Assim nasceu Brasília, que passa a viver agora, vida nova com o apito do trem, que tem sido a coisa mais esperada nos últimos oito anos. Já se discutiu demais sobre o trem, e agora é hora de se calarem todos, e trabalharem pela cidade. Os trens serão cargueiros no início e, aos poucos, irão entrando os de passageiros (Trem [...], 1968).

O trecho apresentado de reportagem inscreve o fato "chegada do trem a Brasília" numa moldura formatada nos mais variados materiais. É possível verificar a latência e teor ufanistas em torno da "epopéia" nacional representada pelo soerguimento, demonstrando o quão ainda se encontrava presente o discurso legitimador de JK e dos defensores de Brasília, o que, por outro lado, também reforça que a nova capital ainda sofria diversas e constantes

críticas quanto à sua função e, sobretudo, funcionamento enquanto cidade, sendo o pretenso isolamento um dos maiores pontos lançados nas palavras negativas emitidas em relação a ela.

Ao mesmo tempo, procurou-se destacar a sua fundação e origem singularizada em relação às demais cidades, onde as coisas ocorriam e surgiam de maneira "natural", sendo que para Brasília também teria sido necessário romper com tais formações ajustadas ao ritmo das pessoas e, quiçá, do acaso; o seu destino, enquanto entrelaçado à da própria nação brasileira, não podia prescindir da conexão com o restante do país, com o litoral. Embora o "asfalto" já estivesse permitindo, de alguma forma, essa ligação, somente com o trem a mesma se daria de forma plena, pois "foi a coisa mais esperada por oito anos".

Tais palavras, se as entendendo como alinhamento às ideias de JK e, ao mesmo tempo, ao regime ditatorial recém-instalado, reforçam o pensamento quanto à relevância e necessidade de se dotar Brasília do aparato ferroviário, desde a concepção, construção e mudança, até a consolidação; integrar a nova capital por meio deste modal seria mais uma certeza de sua vitória e silenciamento de seus opositores. Seria preciso, a partir de então, trabalhar para arregimentar e pavimentar o caminho final da nova capital em sua caminhada para a execução e concretização do seu destino mítico, e refundar a sociedade e um país. O trecho "Já se discutiu demais sobre o trem, e agora é hora de se calarem todos, e trabalharem pela cidade" denota e traduz justamente este sentimento, de que toda e qualquer oposição à Brasília seria, necessariamente, uma oposição também ao desenvolvimento do Brasil, sendo necessário apenas o esforço conjunto, e consentido, para o sucesso da cidade⁴⁶.

De toda sorte, o interlúdio entre as duas comemorações, a de 1960 e a de 1968, merecem determinado parêntese e destaque nesta pesquisa. Por se tratar de um período com certo avanço no tempo (em comparação com tantas outras fontes que serão abordadas e analisadas ao longo dos próximos capítulos), subsistem ainda alguns registros rememorativos sobre a empreitada ferroviária em questão, consequência das diversas tarefas pendentes relacionadas à transferência da nova capital⁴⁷.

⁴⁶ Interessante perceber as nuances e a semente de um discurso fortemente ufanista que iria ser estimulado e propagado pela ditadura militar nos anos seguintes, notadamente a década de 1970, quando os "críticos" do Brasil, em qualquer situação ou contexto, eram instados ou forçados a se calar (quando não perseguidos e torturados), sendo, em alguns casos, gentilmente convidados a se retirar do país por meio da popularização do lema: "Brasil: ame-o ou deixe-o".

⁴⁷ A inauguração ocorrida em 21 de abril de 1960 seria apenas o ponto de partida para a "existência" da cidade e seu ponto de partida no desempenho das atribuições de uma capital federal. Assim, considero o período imediatamente posterior como sendo o de "consolidação" da cidade. Diversos são os registros que indicam um movimento em favor do retorno da capital para o Rio de Janeiro nos primeiros anos da década de 1960, que contava, inclusive, com a simpatia de Jânio Quadros, presidente eleito em 1960. Alguns estudiosos do tema apontam que Brasília passou a ser algo definitivo somente a partir do golpe militar ocorrido em 1964,

Em uma série de entrevistas realizadas no início da década de 1990, o Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF) criara uma base de dados sobre o chamado "período da construção", organizado a partir de relatos que foram coletados tendo como pressuposto as funções profissionais desempenhadas por diversos indivíduos na segunda metade da década de 1950. Assim, neste conjunto de entrevistas, foi possível encontrar alguns registros e indicativos memoriais relacionados à questão ferroviária de Brasília, incluída aí a disponibilização do ramal de Pires do Rio (GO) até a cidade.

O exercício rememorativo do Sr. Eduardo Cavalcanti é um dos que merecem destaque. Sua chegada ao grande canteiro de obras que era Brasília no final dos anos 1950 ocorre em situação semelhante a de várias outras pessoas inseridas naquele contexto: lotado em uma firma na área da construção civil sediada na cidade do Rio de Janeiro, foi designado para acompanhar a execução de diversas operações e empreitadas que ocorriam no Planalto Central. Entre várias idas e vindas ao DF, antes e depois da inauguração, acabou por se fixar definitivamente na cidade no início da década de 1960, quando foi escalado, pela mesma empresa, no grupo que atuaria em conjunto com o batalhão do Exército para concluir o ramal ferroviário (acima) citado.

O depoimento, ocorrido em 1992, apresenta necessariamente as marcas do presente em que é emitido e articulado, trazendo consigo as demandas e inflexões do período que, mesmo ocorrendo a nível individual, também exprime relações com o coletivo, demonstrando o entrelaçamento destas duas esferas às palavras que flutuam entre as temporalidades possíveis relacionadas a um passado (re)visitado:

Então, a estrada de ferro era um grãozinho daquilo ali. Nós éramos, assim, o primo pobre da história. [...] Porque se ela é bem usada ou mal usada hoje é outro problema, que não é que ela deveria ser mais usada, deveria, ela poderia ser mais útil. Inclusive, ela deveria, a ideia dentro do plano, é que ela ficasse pronta mais rápido pra ajudar a construção, o que não aconteceu (Cavalcanti, 1992, grifo nosso).

Tal trecho é bastante revelador da situação das ferrovias brasileiras, tanto na época da construção e inauguração da nova capital, quanto no momento em que o Sr. Cavalcanti tece a sua narrativa, pois assim ele a entrelaça e a situa em relação à história de Brasília, à sua própria história, e à história ferroviária brasileira como um todo. Conforme já dito neste capítulo, planejar uma capital no Planalto Central necessariamente requeria a infra-estrutura ferroviária para a servir, impulsionar o seu desenvolvimento e integrar as demais regiões do

quando tais discussões públicas passaram a não ter mais espaço entre a elite que encabeçaria as decisões políticas do País.

país; ou seja: a ferrovia era não somente útil e desejada, ela deveria ser fundamental para a própria operação mudancista. Entretanto, não somente ela não ficou pronta a tempo, como também atrasou oito anos para a sua inauguração e funcionamento. Tal fato remete diretamente ao que Boiteux (2014) sinalizara como o período em que as ferrovias começaram a enfrentar, de forma mais acentuada, o declínio e queda vertiginosa na malha ferroviária, numa correspondência direta aos investimentos realizados no setor.

Traduzindo em outras palavras: entendo que a colocação do Sr. Cavalcanti fazia menção a essa transição em curso que já ocorria a nível nacional no que diz respeito ao tratamento dado ao setor ferroviário. Num movimento que já se iniciara algumas décadas atrás, conforme explicitado no capítulo primeiro deste trabalho, as prerrogativas e inserção de cada modal dentro do Estado e da máquina pública (notadamente federal), mesmo nas diferentes visões de governo e de nação (desde o Estado Novo até a ditadura militar), vão agir de forma relativamente constante, fazendo com que, pouco a pouco, o setor ferroviário se esvaziasse, e o modal rodoviário aumentasse. Assim, o "primo pobre" indicado na entrevista já era, de certa forma, perceptível no momento em que se lutava para a conclusão de um trecho de pouco mais de 200 Km, enquanto centenas e centenas de asfalto rasgavam o cerrado, em todas as direções, partindo de e para Brasília.

Corroborando a informação de um planejamento ferroviário que fora feito para a consecução da capital, Sr. Cavalcanti também se debruça sobre a relevância e utilidade que a ferrovia, ainda em funcionamento, seria capaz de prover. Entendo que, mesmo buscando não se imiscuir tanto na discussão ("Porque se ela é bem usada ou mal usada hoje é outro problema")(Cavalcanti, 1992), sua memória lhe permite articular um diagnóstico sobre um potencial não explorado no que diz respeito tanto à ferrovia brasiliense quanto, indiretamente, às ferrovias nacionais, uma vez que não é possível conceber este ramal fora da malha ferroviária nacional; o seu parecer é conclusivo no sentido de indicar que, após pouco mais de vinte anos de utilização, a ferrovia não atingira o seu ponto máximo no que poderia desempenhar e oferecer enquanto serviço (tanto de carga quanto de passageiros) e, longe de indicar algum culpado para tanto (há esta conclusão registrada na fala quando indica que "deveria ser mais útil"), resta-lhe o lamento por algo que era, de certa forma, desejado, mas que não fora devidamente trabalhado para se transformar naquilo que fora inicialmente imaginado ou concebido.

Com relação à narrativa em questão, vejo que este passado é buscado por meio dos vestígios de lembranças que são acionadas no momento em que se constrói (e se reconstrói) a

memória. O Sr. Cavalcanti subleva não só as obras do ramal, mas também traz junto a sua motivação e razão de ser, em relação ao que se constitui sobre a ferrovia no presente em que articula sua fala. Na verdade, as barreiras temporais eventualmente existentes são quase que imperceptíveis, pois a fluidez com que transita por entre a sua experiência na ferrovia e o panorama ferroviário de Brasília em 1992 é latente. Benjamin (1987) destaca a experiência como algo imprescindível para o exercício rememorativo, desempenhando a narrativa construída um papel primordial na relação entre o narrador e o ouvinte, onde são buscados pontos de interseção junto à memória e experiência do ouvinte em direção a uma constituição de sentido para ambos, numa relação dialógica de produção de expectativas e sentimentos; assim, questionamentos se mesclam a justificativas em direção à formação de algo comum e inteligível para a temática colocada em discussão.

No caso em tela, o Sr. Eduardo Cavalcanti reforça a informação acerca da relevância da temática ferroviária para o planejamento da nova capital, onde este modal permitiria o acesso e fornecimento de itens e maquinário "pesado" para as empresas envolvidas nas obras, o que acabou não ocorrendo, conforme mencionado anteriormente. Neste contexto, o papel da ferrovia, e a forma como foi aproveitada ao longo dos vinte e cinco anos desde a sua inauguração, também geram estranheza no entrevistado, pois este destacava em sua fala o nível de subaproveitamento em que a mesma se encontrava no que diz respeito ao transporte de passageiros.

Também havia sido comentado pelo Sr. Cavalcanti sobre "ouvir falar" que o trem de passageiros havia encerrado suas atividades ("Eu li nos jornais há pouco tempo que o [trem] de passageiros acabou, parou")(Cavalcanti, 1992, p. 16); o fato é que o Trem Bandeirante havia feito a sua última viagem em abril daquele ano, e a inscrição memorial sobre o mesmo naquela narrativa se mostrava como um misto de sentimentos, uma relevância embevecida numa aura de distanciamento. Instado a rememorar constantemente o período da construção (sendo este o fato gerador da entrevista em si pela equipe do ArPDF), várias digressões e análises sobre a situação da ferrovia são continuamente operadas em sua fala, e, neste sentido, o fim do trem surge em meio a um lamento sobre o fato de nunca ter feito ao menos uma viagem a bordo do Bandeirante; compreendo que, apesar de ter contribuído para a existência ferroviária do DF, o Sr. Cavalcanti revela nunca ter se apropriado do "produto" de seus trabalhos em relação ao Trem Bandeirante, situando este personagem, para si e conseqüentemente para os círculos os quais transita, num lugar que se relaciona pouco com a sua rotina, e, por conseguinte, também com aqueles que compõem o seu dia-dia e

retroalimenta as suas experiências e interações com a cidade, assim como com a ferrovia. Neste contexto, um ponto interessante a ser destacado é que o Sr. Cavalcanti, apesar de nunca ter viajado no Trem Bandeirante (e, de certa forma, lamentar tal fato), reafirma em seu discurso a relevância e necessidade da ferrovia, tanto para Brasília quanto para o país. Entendo que a sua relação com a ferrovia encontra-se em lugar diverso e ímpar a outros que terão destaque nesta pesquisa: os que (alguma vez) viajaram no trem, os ferroviários que trabalharam nos serviços oferecidos (carga ou passageiros) ou, ainda, aqueles que apenas contemplavam a passagem do trem ou o conheciam de "ouvir falar". Enquanto trabalhador da construção da ferrovia e, ao mesmo tempo morador de Brasília e defensor da mudança, procura revestir-se de uma pretensa autoridade enquanto testemunha ocular e ativa de todo o processo, não só da construção da capital, mas da chegada do trem e sua relevância e necessidade para a cidade.

Posso afirmar que se trata de uma relação de "proximidade à distância", por mais paradoxal que esta expressão possa parecer. Os seus dias de construtor e empregado operando na infraestrutura que iria proporcionar a instalação dos trilhos permitiria a criação de laços necessária à apropriação capaz de produzir grande intimidade ao trem de passageiros, mesmo sem nunca ter, de fato, utilizado-o. E é justamente nessa reapropriação de lembranças que o passado passa a ser novamente operado ante os olhos do presente narrativo e, diante do ouvinte, surgem também recortes diversos acerca da rotina nas obras, na convivência nas vilas dos trabalhadores criadas ao longo da futura ferrovia para assentar os envolvidos no seu soerguimento:

Então o dia-dia da estrada de ferro era isso, muito trabalho e aquilo que eu salientei, um companheirismo muito grande, uma cooperação enorme entre a fiscalização e nós. [...] E na estrada de ferro era mesma coisa, aquilo ali era dia e noite. Aquele ruído. Nosso acampamento era uma pequena comunidade, nós tínhamos uma cantina muito boa, nós tínhamos barracão de solteiro, nós tínhamos umas 20 ou 30 famílias lá, talvez mais, o período que nós tivemos mais (Cavalcanti, 1992, grifo nosso).

É de conhecimento (relativamente) comum o ritmo acelerado imposto pelas obras no Planalto Central visando a inauguração da nova capital agendada para abril de 1960 pelo então presidente JK, quando não havia interrupções das construções, somente troca de escalas, e nem pausa nos feriados, denotando uma verdadeira corrida contra o tempo. Este trecho da fala do Sr. Cavalcanti indica a preocupação em inscrever a velocidade das obras de construção do ramal ferroviário no mesmo patamar daquelas ocorridas no período pré-inauguração. Entretanto, conforme mencionado, Brasília enfrentou diversos questionamentos

acerca de sua existência e utilidade na primeira metade da década de 1960, o que afetara diretamente o andamento do planejamento inicial ainda pendente e, logicamente, com a ferrovia, não seria diferente: dos três ramais inicialmente planejados, somente um estava sendo colocado em prática, e com um atraso bastante significativo que seria superado apenas oito anos após a data inicialmente concebida.

De toda sorte, por ter feito parte das obras da barragem sobre o Rio Paranoá (cujo represamento formou o Lago Paranoá, espelho d'água central em Brasília composto por 44 Km²), esta sim de grande urgência e feita a toque de caixa pela NOVACAP, o Sr. Cavalcanti arregimenta suas palavras para assegurar as duas empreitadas em patamares próximos de relevância para Brasília e, principalmente, de superação pessoal, juntamente com todos os envolvidos naquela operação. E vai além, fornecendo detalhes do processo de planejamento e, sobretudo, execução das obras do ramal ferroviário para o Planalto Central:

Mas com respeito à construção da estrada de ferro, pra gente fazer um resumo rápido, ela teve três etapas distintas. Uma etapa de 57, se não me engano, até 60 que foi sem interrupção. Depois teve-se de 62 até 64, mal, mal. Não foi um pique grande de obra, e alguns setores trabalhando e outros não. E depois de 64, aí sim, foi num crescente até a conclusão em 67, 68. Então esses três período duram 10 anos, 11 anos, numa obra que seria feito facilmente em 2 anos, 3 anos, que era o plano do governo. (Cavalcanti, 1992, p. 28, grifo nosso)⁴⁸

O interstício temporal abordado na fala acima fora, na verdade, uma grande montanha-russa no cenário nacional como um todo, onde os ventos da articulação e agremiação político-econômica sopraram intensamente em diversas direções, e em boa parte do tempo.

JK assume o governo no início de 1956 com uma proposta de governo conciliadora, desde já concedendo anistia a revoltosos⁴⁹ e buscando desde sempre unir os diversos setores e camadas sociais e políticas em torno de um discurso de união e desenvolvimento nacional, conforme abordado anteriormente. O fato é que Juscelino conseguiu encerrar o seu mandato com níveis altíssimos de popularidade, indicando que as idas e vindas com o crédito internacional e a crescente inflação, nos últimos dois anos de seu governo, tiveram impacto moderado na sua figura, destacando a força de sua imagem e ideias enquanto líder político de

⁴⁸ Assim, torna-se necessário relembrar que as obras somente conseguiram avançar após a transferência das atribuições e tarefas sobre o ramal da NOVACAP para o DNEF, conforme documentação anteriormente citada e disponibilizada neste capítulo: FERROVIAS para Brasília - 1962: caminhos para Brasília: Revista Ferroviária, dez. 1962. **Brazilia**, [1962]. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1962-Novacap-devolve-ferrovias-DNEF.shtml>. Acesso em: 18 ago. 2023.

⁴⁹ Refiro-me aqui à Revolta de Jacareacanga, onde oficiais da Aeronáutica, ligados à UDN (União Democrática Nacional), braço conservador da política brasileira naquele período, ainda se rebelavam contra a posse do presidente recém-eleito, em claro alinhamento à tentativa de golpe ocorrida no ano anterior, quando da divulgação do resultado da eleição que deu a vitória à JK e João Goulart como vice-presidente.

então. Lembremos que, conforme apontado por Paula (2008), o período JK assistiu a um aumento vertiginoso dos investimentos estrangeiros em solo nacional, sendo direcionado, em boa medida, ao setor de bens de consumo e indústria automobilística. A veiculação e a "venda" da ideia de um país de futuro deveria perpassar, necessariamente, pela forma de vida e acesso a itens que pudessem, de alguma forma, simbolizar esta mudança.

No panorama nacional, o período pós-JK, notadamente o intervalo entre os anos de 1960 e 1964, tornar-se-á emblemático, onde a efervescência política que desemboca no golpe civil-militar de 1964 carregou consigo a deterioração dos níveis e índices econômicos e sociais, reflexo do recrudescimento das relações políticas antagônicas e extremas ditadas por um ambiente envolto nas tensões e movimentos ocasionadas pela Guerra Fria (Fausto, 2012; Fico, 2015). A chegada de Jânio Quadros ao poder esteve longe de conter os ânimos entre as diversas camadas e grupos políticos atuantes até então pois, com a sua breve jornada como presidente, marcada por uma gestão presidencial autocrática e personalista, desemboca numa renúncia recebida de forma morna tanto pelo Congresso quanto pela população, mas que abre o caminho para que (mais) uma crise política se instale em definitivo.

Neste ínterim, o setor ferroviário tentava se rearranjar e, de alguma forma, se reorganizar. A criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) ocorrera em 1957, ainda no governo JK, e conforme apontado anteriormente, possuía um grande número de atribuições que, ao mesmo tempo em que lhe dava grande poder de capital, patrimônio e gestão, também apresentava desafios estruturais profundos para o seu funcionamento e execução de seus objetivos (vide o primeiro capítulo). Assim, o panorama encontrado pela RFFSA no que diz respeito aos aspectos políticos e macroeconômicos acabava por situar este grande colosso estatal numa encruzilhada de direções que, na maioria das vezes, não favorecia o desenvolvimento do setor, logicamente explicável pelas decisões e prioridades ocorridas em relação ao modelo de desenvolvimento entrelaçado à matriz de transportes tida como prioritária.

É imperioso lembrar que, tal como apontado por Ruthes e Salomão (2016), a criação e presença da RFFSA contribuiu significativamente para organizar e dar uma sobrevida ao setor ferroviário brasileiro, pois, mesmo em meio às dificuldades e obstáculos gerados pelo esvaziamento progressivo relacionado às operações ferroviárias, um padrão mínimo fora adotado, e o simples fato de existir uma empresa pública, com relativa autonomia (administrativa e financeira), fez com que ocorresse um certo resguardo das operações em meio ao período turbulento e instável da década de 1960. E isso pode ser encontrado, sem

sombra de dúvida, na fala do Sr. Cavalcanti, quando tantas idas e vindas impactavam diretamente no andamento dos trabalhos de construção e disponibilização do ramal ferroviário até Brasília, em que a obra não chegara a ficar paralisada, mas sofrera diversas reduções em seu ritmo, ficando, ao mesmo tempo, à mercê das decisões e incentivos dos altos poderes estatais⁵⁰, ao passo que também conseguia se manter nas condições mínimas de execução, sendo mantido, então, o foco em relação à meta original no que diz respeito ao planejamento ferroviário para a cidade.

Em linhas gerais, é preciso reforçar que Brasília não teria passado incólume ao turbilhão que a sociedade brasileira enfrentava nos anos imediatamente posteriores à saída de JK e a sua inauguração e oficialização como nova sede administrativa e política do país. As intempéries que se apresentam e compõem o período em destaque são justamente o combustível e explicação para a afirmação feita anteriormente neste trabalho quanto ao que indiquei como sendo a época de "consolidação" da cidade, uma vez que tal instabilidade ameaçava, inclusive, a já realizada transferência da capital (Oliveira, 2005). E tais condições são reafirmadas e salientadas por meio do exercício rememorativo do Sr. Cavalcanti, onde, em um curto trecho narrativo, são situadas: Brasília, a ferrovia, e as condições políticas e macroeconômicas do período.

Ainda sobre a narrativa em questão, esta se apresenta dotada de sutilezas que fogem aos padrões de retidão e objetividade muitas vezes requisitados; temas surgem e desaparecem na mesma velocidade com que as palavras formam frases e sensações, onde a busca por conexão entre os pontos externados não está subjugada a uma retidão pré-ordenada. Trata-se de um adensamento de sentimentos e lembranças, entremeadas por frações de esquecimento, formando e formatando a já citada fluidez da memória. E com relação a isso, posso afirmar: a memória se constitui de forma sagaz no seu exercício perene de rearranjar camadas, buscando aquilo que possa conduzir ao exercício narrativo e legitimador de seus espaços junto a si, à sua família, aos colegas de trabalho, ou seja, a tudo aquilo que compõe a cidade alcançável e contemplada por seus olhos e lembranças. Esta estrutura fluida e recorrentemente trabalhada também está ligada ao desejo de transmissão, conforme indicado por Benjamin (1987); o compartilhar narrativo insere o espectador-ouvinte em uma lógica de sentimentos na tentativa de se compor um sentido possível para ambos, onde as expectativas (também) de ambos

⁵⁰ E aqui, é preciso registrar, tratar-se também de responsabilidade conjugada entre a RFFSA, ainda recente, e o DNEF, Departamento Nacional das Estradas de Ferro, que desempenhara papel decisivo na conclusão das obras quando fora acionado, uma vez que a NOVACAP esteve envolvida inicialmente nos trabalhos do ramal de Pires do Rio até Brasília.

podem encontrar pontos focais e de interseção traduzidos e internalizados de forma única por cada indivíduo.

Assim, quando o recorte memorial é operado e a rotina nas vilas de construção é externalizada ao ouvinte, o Sr. Cavalcanti espera que seu passado possa ser, de alguma forma, refletido e trabalhado no imaginário dos entrevistadores daquilo que se constituía como um período "romântico" de Brasília, quando a epopeia mudancista já possuía um discurso consolidado por entre os diversos meios e atores do processo (e aqui me refiro tanto aos agentes políticos centrais quanto à criação de categorias como "pioneiros") que, de certa forma, conseguiram sedimentar seus espaços junto ao público interessado na temática e trajetória histórica da cidade.

De toda forma, as informações trazidas pelo entrevistado acerca da construção da linha ferroviária até Brasília ilustram e destacam como se dera tal processo e em que contexto o mesmo se efetuou. Primeiramente, é possível notar que se tratava de uma aglomeração relativamente significativa, certamente ultrapassando uma centena de pessoas ("20 ou 30 famílias"), levando-se em consideração o tamanho médio das famílias brasileiras na década de 1960, em torno de cinco indivíduos por núcleo familiar; além disso, a divisão do trabalho e situação familiar também eram consideradas para a distribuição das moradias e organização espacial, tendo os superiores hierárquicos direitos sobre as melhores habitações, e as demais unidades destinadas aos solteiros e mão-de-obra não-especializada:

Escritórios, oficinas, nós tínhamos três ruas, não se dividia por classe nem nada, era normal. Era só a rua de cima, realmente era a rua da administração, nós tínhamos quatro casas, só. E embaixo, e normal, pessoal de obra, pessoal de escritório, casas normais, com água, luz, todo o conforto que podia se dar a uma casa de madeira. E aquilo era uma cidadezinha da gente ali. [...] Na estrada de ferro era um negócio mais batido, mais constante era como uma grande família. [...] Na estrada de ferro nós tínhamos realmente um... era rígido, a bebida era punida com demissão. Não vou dizer que não tomava, que até eu tomava, mas tem que tomar com decência normal. [...] A gente lá no Saia Velha, nós lá na estrada de Ferro, nós segurávamos muito esse negócio de bebida com revista inclusive, sem tirar a intimidade da pessoa, mas o caminhão era nosso, quando o cara chegava a gente olhava se ele tava com garrafinha. [...] Porque nós tínhamos um armazém completo, absoluto, com tudo, uma pequena farmácia para atender nossas famílias, o pessoal todo ali. Todo mundo tinha sua continha, sua cadernetinha. (Cavalcanti, 1992, grifo nosso)⁵¹

Na articulação memorial engendrada pelo Sr. Cavalcanti são apresentadas constantemente três localidades: o acampamento da barragem do Paranoá, a vila junto com os

⁵¹ Tal aglomeração junto com o batalhão de fuzileiros era localizada ainda dentro do DF, mas em região próxima à divisa com Goiás, que posteriormente ficou conhecida como "área da Marinha", nas margens da DF-001 e da BR-040, saída para Minas Gerais. Também ocorreu um outro acampamento na área do "Saia Velha", região rural próxima à atual região administrativa de Santa Maria.

militares (do batalhão de construção ferroviário) e o acampamento do Saia Velha, em confrontações e comparações naturais à própria fluidez das lembranças sobre o período, de forma que o trânsito por entre os acontecimentos conduz às marcas que formam o seu conjunto de vivências, que jamais pode ser tido como algo individualizado e desconectado (por mais singular que possa aparentar), mas sim permeado pelas experiências de todos aqueles que constituíram, por algum tempo, aquela comunidade, e compartilharam de relações e trocas capazes de formar, de maneira individualizada e coletiva, narrativas produtoras de sentido. Não obstante, a vivência relacionada às obras do ramal ferroviário projeta-se sobre as demais por meio da simplicidade e organização social que, por sua vez, produziam um modo de vida agradável, caracterizado pelo companheirismo e cumplicidade, apesar de certo rigor necessário ao seu funcionamento.

Posso afirmar que tal exercício rememorativo está ligado, de certa forma, à interrelação entre a atuação de tal narrador (Sr. Cavalcanti) e sua tentativa de concatenação de informações e explicação por meio de uma narrativa, conforme constatado por Rüsen (2010), onde aquela se insere em um conjunto de sentenças previamente dadas e também integrantes de um fluxo contínuo de enunciados e constatações dos homens no tempo e, por isso, com a temporalidade se traduzindo como uma das marcas essenciais para a construção e constituição de sentidos, tanto para quem narra quanto para o ouvinte (ou, em alguns casos, o leitor).

Questionado sobre a origem dos envolvidos na construção da ferrovia, o entrevistado aponta, sem pestanejar, que boa parte da equipe técnica era de origem mineira, como teriam sido a maioria das firmas envolvidas na primeira etapa da construção de Brasília, e a mão-de-obra mais "pesada" teria sido composta mais pelos nordestinos que, aos poucos, transformaram-se também em bons técnicos, devido ao conhecimento adquirido na labuta diária da preparação para o assentamento dos trilhos (Cavalcanti, 1992, p. 25-26); entretanto, o caráter da diversidade regional também é lembrado através da constatação de que, com o tempo e o avanço das obras, a presença de trabalhadores de outras partes do Brasil também se intensificou (onde é citada a chegada de mais pessoas do estado do Rio de Janeiro e também da região Sul), fazendo com que seu discurso-narrativa possa, de alguma forma, fazer coro à constatação comum de que Brasília seria composta por todos os brasileiros, tendo tal processo de apropriação iniciado ainda no período da construção.

4 MORADORES, DAS VÁRIAS BRASÍLIAS

Este capítulo procura seguir o caminho do trem à medida que este avança sobre Brasília, adentrando inicialmente localidades campestres e parando, por ora, na Estação Bernardo Sayão, nos arredores dos remanescentes da Cidade Livre e não ambicionada pelos sonhos de JK ou de Lúcio Costa, mas que se mantinha perante ambos como um lembrete de que a *urbs*⁵² é vivaz, dinâmica e, porque não dizer, resistente.

Os trilhos continuaram avançando e, em fins da década de 1970, outras localidades puderam agregar a ferrovia às suas paisagens: cortando e margeando as regiões administrativas (outrora "cidades-satélite") do Guará e do Cruzeiro, finalmente é alcançada a área central de Brasília, na extremidade do Eixo Monumental, conforme previsto por Lúcio Costa, com a inauguração da Estação Rodoferroviária de Brasília, consolidando a (já iniciada) integração de Brasília e de sua população ao cenário e malha ferroviários nacionais.

Este é o contexto em que se apresentam os cenários os quais considero propícios e relevantes em torno da ferrovia e, mais especificamente, do Trem Bandeirante em relação à cidade de Brasília, com todas as suas esferas e vivências diversas. As regiões do Núcleo Bandeirante (Cidade Livre), Guará e Cruzeiro são especialmente aqui analisadas em virtude do caminho traçado pelo trem no território do Distrito Federal. Na verdade, os moradores entrevistados foram instados a pensar e evocar suas relações com o trem e com a tessitura social engendrada a partir de suas experiências com aquele, revelando caminhos que foram reapropriados e outros que haviam sido (aparentemente) esquecidos, enquanto outros mais se mantiveram nas zonas e penumbras do desconhecido.

As narrativas oriundas de exercícios rememorativos apresentadas nesse capítulo, em sua maioria, trazem lembranças que abordam o trem e a ferrovia somente por meio da contemplação ou, em alguns casos, também pela ausência desta; ainda, situações em que a existência tanto da ferrovia quanto do Trem Bandeirante surge, às vezes, como algo estranho, quase que etéreo, revelando apropriações e formação de espaços e identidades pouco dialógicas com a questão ferroviária local, apesar da proximidade geográfica constatada.

Os registros escritos acerca da empreitada ferroviária e sua chegada a Brasília, ocorridos concomitantemente à medida que as etapas iam sendo executadas, também merecem o devido destaque, pois dialogam, de forma direta, com as experiências emanadas

⁵² Apenas uma alusão ao termo que o próprio Lúcio Costa utiliza para descrever o que se almeja com o direcionamento urbano e vivências da nova capital, em seu Plano Piloto de Brasília.

por aqueles que articularam algum exercício interno junto às suas constituições memoriais, tanto individuais quanto coletivas. Aliás, não seria *mister* realçar que a memória de uma cidade se constitui de diversas formas e meios, por variados campos e agentes diretamente (ou inconscientemente) ativos no processo? A questão memorial perpassa diferentes maneiras no seu processo de enraizamento junto aos círculos que a abastecem e, de alguma forma, atuam em seu processo de acomodação e realocação incessante de camadas permeadas por lembranças e esquecimentos; à medida que os eventos ocorrem as informações são processadas, sentimentos e sensações podem ser muito (ou pouco) estimulados, marcas podem cristalizar-se ou, ainda, esvaecerem-se perante o julgamento instantâneo (na maioria das vezes individual e instintivo) do que deve ser permanente, temporário, ou descartado dos arquivos da memória.

Neste sentido, e complementarmente, destaco o pensamento de Halbwachs (1990) em que este discute os aspectos coletivos da memória e sua atuação perante a constituição de todo um grupo ou sociedade, lembrando que a interação entre os componentes sociais é deveras dinâmica e, concomitantemente, ocorre em várias direções, nas mais diversificadas relações. Assim, posso afirmar que os textos e reportagens do Correio Braziliense sobre o Trem Bandeirante que abordam a temática ferroviária brasileira também compõem o panorama o qual tal personagem se apresentou e fora apropriado pelos moradores da cidade de Brasília, sendo um sujeito continuamente ativo neste processo, constituindo-se não somente como um veículo semeador de impressões, mas também um irradiador de estímulos variados e horizontes possíveis sobre o trem e a ferrovia. Os dados e informações registrados em tal periódico também exercem papel fundamental e direto junto às constituições memoriais possíveis de Brasília, atuando diretamente (e principalmente) na solidificação das coletividades da cidade, agindo às vezes como um catalisador e propiciador de elementos e discursos prontos para serem objetificados e, posteriormente, subjetificados, no processo de apropriação e partilha de memórias e representações de inúmeros grupos e estratos sociais.

Ademais, mesmo em se tratando de temporalidades diversas diretamente relacionadas ao momento em que a memória é articulada por meio da presentificação narrativa, entendo que há um necessário ancoramento memorial ocorrido por meio de momentos-chave das vivências dos grupos e indivíduos capazes de promover e subsidiar este exercício rememorativo; apesar de a âncora ser lançada em um ponto específico do oceano do transcurso temporal, este é composto por mares revoltos que apresentam ondas instáveis e continuamente mutáveis pela ação dos ventos e pelas correntes, passíveis de proporcionar

novas sensações a cada vez que se quer realizar uma operação de ancoramento. Assim acontece quando as camadas das marcas memoriais e do esquecimento são revolvidas: há sempre uma agitação ondular e uma posterior reacomodação dos elementos e componentes destes mares. Da mesma forma ocorre com a relação entre experiência e memória, onde sua articulação ocasiona um movimento pendular perante a narrativa a ser formada diante dos estímulos que reverberam nas lembranças: a memória é fortemente marcada pelo presente em que é fomentada.

Enfim, a cidade cresce, os trilhos avançam. São alcançadas as casas, trabalhos, jornais, mentes e lembranças, que por meio da memória (ou falta dela) intentam explicar o trem, a ferrovia, e a realidade citadina que os rodeia.

4.1 Polinucleamentos e Polivenciamentos

O planejamento e as ideias iniciais para a nova capital apontavam para um núcleo. Uma área central, principal, deveria ser o ponto de partida para que um novo modelo de organização espacial pudesse redefinir todas as esferas possíveis de uma sociedade que se almejava nova e preparada para um destino único e refundacional, onde, a partir da esfera política, em um novo centro de poder, símbolo de uma nova etapa, todo um futuro poderia ser redesenhado, e a utopia modernista nacional, mítica, (Barroso, 2008; Oliveira, 2005) ser realizada.

Entretanto, a concretude de tal processo se mostrou mais complexa e dinâmica do que inicialmente esperado. As cidades são, por si só, dinâmicas, e sofrem as ações e intempéries inerentes a uma sociedade que transita, aspira, opera, trabalha e (re)trabalha, incessantemente, suas marcas sobre um determinado território, em ações *de* e para *este*, com motivações também diversas, ordinárias ou extraordinárias, marcas dos viveres e experiências; das sensações e sentimentos, projeções e expectativas sobre estas mesmas cidades. Acredito que Brasília precisa, necessariamente, ser vista e interpretada por meio de um *lócus* maior e mais amplo, sendo imperioso situá-la, por diversas vezes, em uma conjuntura mais abrangente para se compreender os seus intrincados processos de formação, bem como seus diversos agentes e vetores ao longo de sua trajetória, desde a concepção, até os reflexos sentidos e percebidos nos dias atuais. Assim, entendo que os indivíduos e suas redes de relacionamento e vivência, coletividades e comunidades, são capazes de proporcionar uma tonalidade mais subjetiva da cidade, pois os seus olhares e experiências são

aquilo que, sobremaneira, constituem os movimentos de delineamento constante e irrefreável das feições que a mesma apresenta ao longo do tempo.

Barroso (2008), em análise sobre Freitag (2002) e Nunes (2004), também destaca o processo de "megalopolização" em que Brasília estaria inserida nas últimas décadas: cidades gigantescas (a capital cresce, em média, meio milhão de habitantes a cada censo demográfico realizado) marcadas por diversidade populacional quanto à sua origem, grande parte dos habitantes com traços cosmopolitas e marcas da multiculturalidade, profundas desigualdades de renda na convivência entre os seus indivíduos e contrastes marcantes nos níveis e locais de moradia e trabalho, sendo que, em Brasília, esse processo assume contornos bastante característicos, devido a todo o seu processo de concepção, consolidação e funcionamento. Assim, as vivências e dinâmicas verificadas na cidade dão conta de uma interação entre os seus moradores que abrem caminho também para visões e interpretações e leituras que intentam conectar os seus aspectos mais locais e imediatos aos elementos de capitalidade e brasilidade, sendo possível, para os cidadãos, a percepção, sobreposição e trânsito entre espaços tão variados, estando diretamente conectado com os apontamentos de Paviani (2010) e o processo de segregação socioespacial ocorrida ao longo de sua história.

E é justamente tal cenário que vai permitir o surgimento de apropriações tão distintas sobre a cidade. A heterogeneidade verificada em Brasília alimenta a diversificação de sentimentos e sensações justamente porque os pontos de observação e atuação ocorrem em diferentes níveis e posições; os ângulos contemplativos sobre a cidade trespassam experiências em movimentos de retroalimentação e, configuram, conseqüentemente, uma "associação entre pessoas, [...] dialética entre espaço e sociedade" (Barroso, 2008, p. 51).

O fato é: Brasília não se apresenta a mesma para todos os indivíduos (conforme será demonstrado ao longo deste trabalho). Para uns pode ser fria e distante, expoente de um modernismo subjugador, enquanto para outros possibilita a materialização do Eldorado, traduzindo-se em conquista e redenção social e econômica. Neste conjunto de percepções as vivências se sobrepõem e as experiências perpassam os sujeitos na produção dos espaços e configuração das territorialidades (Santos, 1978). Uma série de atributos é operada no dia-dia da cidade por seus habitantes, num movimento dialógico entre o vivido e o almejado, entre a experiência e a expectativa, moldando continuamente as memórias e projeções sobre a cidade:

Os significados construídos pelos moradores não se limitam à territorialidade da cidade. Esses significados ao mesmo tempo em que fixam uma identidade, eles desnudam e impõe a possibilidade dos habitantes de domesticar e se apropriarem da localidade. Nesse espaço urbano que compõe cotidianamente, recheado de

intemporalidade, cabe ao indivíduo reordenar os significados e as relações (Barroso, 2008, p. 56).

Os fluxos das temporalidades que perpassam os cidadãos atuam para abastecer os significados que são projetados sobre si e sobre a localidade vivenciada, alimentando discursos e narrativas que intentam explicar e dar sentido à realidade que os rodeia, onde tais estruturas e teias de relações manifestam-se também no limiar entre o que é compartilhado por meio das convivências e coletividades (que podem ser de caráter territorial, laboral, religioso ou ideológico) e aquilo que é inerente ao indivíduo enquanto agente integrante de uma sociedade. Entendo ser nestas transitoriedades e interseções que ocorrem as subjetividades que marcam e, ao mesmo tempo, dão o tom daquilo que acaba por diversificar as narrativas entre si; assim, além da questão geográfica e da relação com o local e com a paisagem, outros elementos necessariamente são agregados ao exercício rememorativo em torno da ferrovia que entrecorta a cidade, bem como dos momentos em que o Trem Bandeirante se fez presente, ausente ou, ainda, desconhecido para tantos outros.

Seguindo tal lógica, posso afirmar que as cidades, em geral, são contempladas, objetificadas, subjetivizadas e interiorizadas por meio das vivências ocorridas em suas entranhas, o que permite e fomenta o estabelecimento de relações e círculos de convivência os mais variados possíveis, ocasionando o ordinário e, partir deste, o extraordinário. Rotinas são estabelecidas e maneiras de viver começam a tomar forma por meio da interação entre as pessoas comuns, relacionadas ao trabalho, à vizinhança, comunidade, com o território e a paisagem, numa relação dialógica entre tudo aquilo que é gerado por tais ações e convivência entre os indivíduos, grupos e o meio: o espaço cidadão vai necessariamente se formando, se delineando em múltiplas territorialidades (Santos, 1978; Steinberger, 2006).

As vias que constituem a relação dos moradores com a cidade a qual alimentam e a fazem anímica se conectam e se espraiam em várias direções. Na verdade, as cidades são sentidas, percebidas, imaginadas, vividas, esquecidas; um fenômeno urbano "objeto da produção de imagens e discursos que se colocam no lugar da materialidade e do social e os representam." (Pesavento, 2007). Poderia se adicionar a este cruzamento de possibilidades emanadas pela cidade as diversas temporalidades atuantes, concomitantemente, ao intrincado processo de demarcação de espaços memoriais na relação entre os seus agentes, públicos, privados, coletivos e individuais, na busca por legitimação de experiências e demandas perante a sociedade e a sua história.

Nessa seara, é possível ainda asseverar que a cultura passa a apresentar as suas facetas de caráter local, sempre em contato e diálogo com aquilo que é comum, que é apropriado, trabalhado e (re)significado por diversos indivíduos, situados muitas vezes numa mesma escala social, econômica, de fé, sonhos e, por que não dizer, expectativas. Entendo que todo esse conjunto é capaz de formar a tessitura de uma cidade presentificada por meio de seus grupos e indivíduos, capazes de expressá-la através de seus olhos e vozes nos processos de territorialização do espaço. E por que falo isso? Não se pode prescindir dos sentimentos e sensações naquilo que se vivencia e, sobretudo, naquilo que se cria e se forma entrelaçado às trajetórias individuais, coletivas e também do que se antevê e se espera de um mundo que se contempla, se espera, e se busca no horizonte. Assim, posso seguramente afirmar que Brasília também é isso.

Marco Polo (Calvino, 2003) apresenta e narra inúmeras cidades, tanto invisíveis quanto as visíveis, as imaginadas e as possíveis. As suas peregrinações vão se mesclando às suas experiências e memórias, que tomam forma a partir do momento em que são externalizadas, descritas e interpretadas perante um outro interessado (e curioso) justamente por adentrar estas realidades possíveis e construídas também a partir de seus olhos e das suas interações com o que já fora constituído em si e para si. Ambos, narrador e espectador, partem daquilo que é comum, de pontos de interseção possíveis, capazes de ancorar interpretações e elucubrações fomentadoras de narrativas, primárias, secundárias, e daí por diante; narrativas que intentam explicar o mundo, a realidade, e também dar significado ao mesmo.

Em tal processo, as atividades da trama social não se dão de maneira estanque, mas por meio de inter-relações constituídas e permeadas por valores, interesses e, por diversas vezes, objetivos e sentimentos em conflito. Williams (2015) destaca a cultura como prática social continuamente mutável, num fluxo ininterrupto de interações, sejam convergentes ou disruptivas; e, a depender do meio que o espaço se organiza e se configura, dos atores e personagens envolvidos, as imagens, discursos e apropriações emanados podem se apresentar de forma bastante diversa quando colocadas em perspectiva. Entendo que, nos espaços produzidos pela capital federal, variados foram os agentes que atuaram nos processos de territorialização que soergueram os sentimentos relacionados à cidade, como o pertencimento à terra e apropriação da paisagem para a constituição do indivíduo, das comunidades e das coletividades; espaços tais que necessariamente foram marcados por pontos de projeção e matizes que também possuem traços e raízes no Planalto Central do Brasil, quais sejam: elementos e características forjadas e originadas no próprio território brasiliense.

E, neste sentido, é preciso agregar o fato de que sua configuração socioespacial se mostrou tanto diversa quanto irregular ao longo do tempo, resultado de um dinamismo singular quando comparada, talvez, a outras capitais do País, tendo as mesmas sido planejadas ou não⁵³. O polígono delimitado como "Distrito Federal" sempre compreendeu, mesmo que a despeito de algumas visões majoritariamente restritivas, mais do que o desenho urbanístico de Lúcio Costa ou a utopia catártica de JK a partir de 1960 quando de sua "entrega" à nação brasileira; a área indicada para abrigar a nova capital já era composta por pequenas vilas originárias de fazendas (como Brazlândia e Gama), uma cidade (Planaltina) e pequenas propriedades rurais que, a partir de 1956, iriam interagir de forma intensa com os interessados e envolvidos no processo de construção e transferência da cidade, principalmente os trabalhadores e operários atraídos aos inúmeros canteiros de obras de então, advindos principalmente do interior goiano, mineiro e do Nordeste.

Foram esses ajuntamentos que permitiram (ou forçaram) o estabelecimento de núcleos populacionais fora do Plano Piloto de Brasília (PPB), uma vez que a cidade originalmente projetada deveria abrigar, prioritariamente, os envolvidos na administração pública federal⁵⁴ e a rede correlacionada de serviços de abastecimento e manutenção. Sobre o processo de ajuntamento e planejamento das zonas "desocupadas" do Distrito Federal, Aldo Paviani (2009, p. 80) destaca que:

Assim, ao projetar Taguatinga, em 1958, o governo local deflagrou um processo de interminável criação de cidades-satélites – todas visando proteger o Plano Piloto de ocupações ilegais, irregulares e informais (favelas), as denominadas “invasões”. Desfecha, ao mesmo tempo, o polinucleamento urbano e a periferização com segregação socioespacial.

Tendo Brasília se constituído de uma grande gama de localidades de moradia e produção agropecuária e construções preexistentes, num território relativamente vasto para os padrões de municípios que compunham as capitais da década de 1950, a dispersão territorial foi uma tônica desde o seu início, o que explica sua dinâmica de crescimento e expansão polinucleada ao longo das décadas seguintes, com o poder público direcionando e fomentando o surgimento de novos centros urbanos e, em sua maioria, com distâncias consideráveis para o

⁵³ Casos de Belo Horizonte e Goiânia, por exemplo.

⁵⁴ O conhecimento comum acerca de Brasília e suas projeções dão conta de que a cidade deveria abrigar tão somente o funcionalismo público, majoritariamente civil, e serviços relacionados à manutenção e abastecimento da cidade; entretanto, a própria NOVACAP, por meio de depoimentos de seu quadro de funcionários reunidos no ArpDF e Lúcio Costa, que seguiu orientando o ordenamento territorial da capital, compreenderam o dinamismo populacional e pólo atrativo da cidade, em meio ao processo de urbanização intenso do Brasil em meados do século XX, o que forçara um reordenamento constante do mapa territorial do DF nas décadas imediatamente seguintes à inauguração.

centro (Plano Piloto de Brasília). Entretanto, é preciso asseverar que em nenhum momento de tal processo foi verificada a intenção ou sujeição da cidade à uma dinâmica que se assemelhasse a uma organização estadual; todos os núcleos urbanos, em processo de distanciamento do PPB ou de conurbação entre si (caso de Taguatinga e Ceilândia), sempre constituíram-se como parte de Brasília, ou seja, elementos conformadores e configuradores da capital do Brasil.

Inclusive, o processo de ocupação territorial de Brasília, conforme já dito anteriormente, é marcado pela diversificação quanto à densidade populacional, níveis socioeconômicos de seus moradores, a sua relação com o centro (Plano Piloto - PPB) e com as demais regiões administrativas, e ainda com relação ao seu planejamento (ou omissão pública) quanto a políticas públicas de habitação atreladas aos Planos Diretores de Ocupação Territorial (PDOTs) já implementados; alia-se, ainda, às pressões populacionais e uso do solo o papel e poder de grandes grupos do ramo imobiliário (construtoras e incorporadoras) e esquemas consolidados de grilagem de terras públicas, tanto para áreas de alto poder aquisitivo quanto para o surgimento de comunidades mais desfavorecidas nas áreas mais distantes do PPB.

De toda forma, mesmo com os registros da crescente mancha urbana e tendências de conurbação em algumas áreas do DF (Anjos, 2012), o polinucleamento tem sido uma tônica nas dinâmicas territorial e sociodemográfica de Brasília, o que também é parte da explicação para relações, vivências e percepções tão diversificadas e singulares sobre a cidade. Não cabe a este trabalho entrar nos pormenores acerca do surgimento e consolidação de cada uma das (atuais) 33 regiões administrativas de Brasília e as correntes migratórias que as originaram e sob quais aspectos e demandas com o poder público, ou sob quais aspectos relacionados ao serviço público (por exemplo) teriam sido criadas; acredito ser deveras importante perceber que, em meio a tanta diversificação, o mosaico da brasilidade é formado, fornecendo os contornos da multifacetada Brasília e suas inúmeras nuances e possibilidades. Algumas poucas RAs, como o Núcleo Bandeirante, Guará e Cruzeiro, serão vistas por meio de lentes de aumento, justamente onde os trilhos de alguma forma se inseriram e compuseram seus arredores. Entretanto, é preciso, antes, tomar algumas linhas gerais sobre Brasília.

Figura 6 - Mapa do Distrito Federal



Fonte: IBGE, 1960. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/50232914_Vestigios_no_Parque_Nacional_de_Brasilia_e_na_Reserva_Biologica_da_Contagem_do_campo_da_invisibilidade_aos_lugares_de_memoria. Acesso em: 14 mar. 2024.

Nota: Além da Asa Sul e Asa Norte, dentro do PPB, estavam esquematizadas as projeções referentes às duas penínsulas sobre o Lago Paranoá para habitações unifamiliares; na extremidade esquerda o núcleo populacional de Taguatinga, primeira "cidade-satélite". Detalhe para a projeção da futura linha férrea em preto, passando perto da "Cidade-livre".

O território do Distrito Federal, desde a sua fundação, possui aproximadamente 5.700 Km², onde a área do Plano Piloto de Brasília, tendo como base o desenho urbanístico de Lúcio Costa, é composta, majoritariamente, pela Asa Sul e Asa Norte, e mais uma área de proteção ambiental anexa ao PPB (que seria, hoje em dia, o Parque Nacional de Brasília, que corresponde a mais da metade da poligonal que define os limites da região administrativa) totalizando 432 Km² (Conheça [...], [2024]), ou seja, aproximadamente 5% apenas da área total do DF. Entretanto, conforme antes indicado, outros agrupamentos anteriores à mudança da capital, além de alguns surgidos a partir do período da construção e, principalmente, depois da inauguração, vieram se somar ao processo de ocupação do território e da formação da cidade propriamente dita.

Diante de tal cenário, destaco que compreendo Brasília desta forma: como sendo o conjunto composto pela cidade surgida a partir do PPB de Lúcio Costa somado aos outros

núcleos distribuídos por diversos pontos do DF, as anteriormente denominadas "cidades-satélites", hoje Regiões Administrativa, ou seja, um agregado do traçado urbanístico original de Lúcio Costa com os diversos polos de habitação surgidos em virtude da construção e antes dela, marcados pela dinâmica de luta pela fixação à terra e pelas contenções e direcionamentos de ocupação urbana realizados nas décadas seguintes⁵⁵. A concepção de Brasília deve passar necessariamente por uma constituição urbana executada por meio do polinucleamento, conforme salientado por Aldo Paviani (2010), onde o uso extensivo do território permitiu o surgimento e estabelecimento de tantos centros urbanos em pontos espalhados e distantes do PPB, que deveriam ser entremeados (originalmente) por áreas de cerrado e colônias de agricultores voltadas ao cultivo de víveres visando o abastecimento da nova capital. Entretanto, o processo de ocupação se mostraria muito mais complexo do que inicialmente imaginado.

O movimento de ocupação espaçada e distante do centro administrativo (e originalmente previsto pelo PPB) fora encampado, principalmente, pela NOVACAP, responsável por dar prosseguimento ao acompanhamento e execução urbanísticos de Brasília nas três primeiras décadas posteriores à sua inauguração, estando aí incluídas todas as questões relacionadas ao fluxo viário, habitacional, abastecimento hídrico, elétrico, qual seja, toda a infraestrutura territorial. Maria F. Derntl (2019) assevera que as cidades-satélites, embora não tenham sido inicialmente contempladas por JK ou Lúcio Costa, já estavam no horizonte da NOVACAP, pois já se contemplava a possibilidade de existirem "cidades-rurais" no território do DF, inclusive com a constatação de pesquisa posterior acerca do rascunho de plantas urbanísticas para as mesmas - planejamento logo reestruturado em decorrência do surgimento de Taguatinga, onde uma dessas plantas teria sido aproveitada como base para a fixação dos migrantes em busca de trabalho e terra ainda em 1958; Sobradinho seria projetada ainda em 1959 e iria acabar por receber moradores deslocados de acampamentos de

⁵⁵ Registra-se que primeira "cidade-satélite", Taguatinga, surgira oficialmente ainda em 1958, antes mesmo da inauguração de Brasília, criada para deslocar uma massa de migrantes que se instalava às margens da via que delimitava "Cidade-livre" (Núcleo Bandeirante), cuja existência era permitida, no momento, apenas de forma provisória, pois havia a previsão de se removê-la após a inauguração da nova capital, prevista para abril de 1960; este será abordado de maneira detalhada ainda neste capítulo pois, além de não ter sido removido, se consolidou como uma das áreas mais tradicionais e longevas da trajetória Brasiliense e chegou a abrigar, inclusive, a primeira estação ferroviária do Distrito Federal, a Estação Bernardo Sayão, inaugurada em 1968, conforme apontado no capítulo anterior. A cidade (vila) era "livre" devido aos serviços ali oferecidos, não sendo encontrados ou permitidos nas imediações da maioria dos canteiros de obras na parte central da cidade (Eixo Monumental, Esplanada dos Ministérios, Praça dos Três Poderes, etc., e as superquadras, futuras áreas residenciais), que, aos poucos, foram se instalando, na medida que aumentava e chegavam mais interessados na construção da nova capital, tais como: bancos, correios, pequenos comércios, igreja, botecos e prostíbulos.

construtoras da área central de Brasília a partir de 1960. Derntl (2019, p. 42) ainda destaca que:

Taguatinga dera início a uma política de criação de núcleos com padrões muito similares, para onde se transferiram populações antes situadas em favelas, áreas de ocupação irregular ou consideradas provisórias. As cidades-satélites caracterizaram-se por longas sequências de lotes unifamiliares, espaços livres extensos, porém negligenciados, e serviços de infraestrutura urbana muito deficientes. Foram, de preferência, situadas além da faixa sanitária, com as exceções do Núcleo Bandeirante - cuja permanência foi regularizada em 1961 após a mobilização de moradores locais - e do Guará - iniciado em 1967 como expansão do Setor de Residencial de Indústria e Abastecimento (SRIA) junto ao Plano Piloto.

Em meio a esta temática é preciso registrar que o contexto de instabilidade político-institucional do Brasil na década de 1960 também acabou por influenciar os rumos de Brasília e sua gestão e organização internas⁵⁶, pois as diretrizes de planejamento de médio e longo prazos da NOVACAP foram sendo modificadas e ajustadas na medida em que a companhia atravessava alterações frequentes em seus quadros de técnicos e funcionários, e do próprio questionamento quando da existência e função da cidade. A renúncia do presidente Jânio Quadros em 1961, com menos de um ano de mandato, jogara o país numa celeuma institucional incessante que envolvia os diversos atores e personagens da política nacional da época (Queler, 2022), sendo apaziguada, apenas momentaneamente, com a assunção de João Goulart ao poder (primeiramente no sistema parlamentarista e, depois, restaurando-se o regime presidencialista), para, em menos de quatro anos de existência brasiliense, ser então instaurado o regime militar por meio de um golpe de Estado em março de 1964. Entretanto, apesar de tantas intercorrências e instabilidades (sobretudo na década de 1960), as referências e marcas dos ideais de Lúcio Costa mantiveram-se sempre no horizonte, mesmo quando da necessidade (às vezes imposta) de se criar outros centros habitacionais não-previstos inicialmente, inclusive com a designação de setores e usos específicos e/ou especializados dentro das próprias (cidades) satélites, com direcionamento do uso do solo e dos recursos disponíveis, além do constante movimento e vigilância, por parte das autoridades (principalmente a NOVACAP), ocorridos em relação a agrupamentos surgidos na área do Plano Piloto de Brasília, onde os mesmos eram removidos para áreas distantes em um movimento que ficou conhecido como "campanha de erradicação de invasões".

⁵⁶ Brasília não possuía autonomia administrativa, e o seu prefeito/gestor era designado diretamente pelo presidente da República; tal situação iria se alterar somente em 1990, após a promulgação da Constituição de 1988, sendo o Distrito Federal também uma unidade federativa, com a eleição de Joaquim Roriz para o governo do Distrito Federal e mais vinte e quatro deputados distritais para a Câmara Legislativa do DF.

Contudo, mesmo que se objetivasse situar tais populações em localidades fora das áreas centrais (também numa tentativa de torná-las invisíveis), vários grupos conseguiram fixar-se nas proximidades do centro de Brasília (na área delimitada, sobretudo, pela bacia do Lago Paranoá), por meio de movimentos de resistência e organização pela fixação à terra, em situações de flagrante conflito fundiário com o poder público, e cujas bandeiras e pautas estavam entrelaçadas às demandas de pertencimento e gestação de uma identidade local, tais como os casos da Vila Planalto e da Vila do Paranoá, remanescentes dos acampamentos de companhias construtoras da época da construção, além do já citado Núcleo Bandeirante. Além destes casos, onde o processo se deu de forma mais conflituosa, a NOVACAP foi, aos poucos, operando o estabelecimento de outros pontos e núcleos habitacionais (e com planejamento urbanístico e territorial) na cidade, visando o estabelecimento de conjuntos compostos por grandes lotes nas áreas/penínsulas do Lago Sul e Lago Norte, mansões bucólicas isoladas suburbanas no Park Way, casas populares no Guará (próximas ao Setor de Indústrias de Abastecimento (SIA)) e as casas geminadas (posteriormente também por meio de prédios com pilotis, de até quatro pavimentos) no Cruzeiro, sendo este, talvez, o caso que mais se assemelhasse ao padrão inicialmente preconizado para o Plano Piloto.

Aliada a toda esta temática em torno do planejamento e organização do espaço sócio-urbano do DF está a questão do aumento populacional ocorrido de forma acelerada, mesmo quando em comparação com o crescimento médio registrado para o país na segunda metade do século XX. Brasília passou a ser vista como um novo polo atrativo e de fixação no país, formando e constituindo novas correntes migratórias a partir, principalmente, do interior goiano, mineiro e do Nordeste, notadamente Bahia e Ceará desde então (Codeplan, 2010). De acordo com os dados censitários de 1960, a população do DF era de 140.164, passando para 537.492 em 1970; em 1980 foi registrado o número de 1.176.908, em 1991 verificou-se em 1.601.094; outro salto ocorrera no ano 2000: a população foi para 2.051.046 e, já no século XXI, o crescimento foi mantido: 2.570.160 habitantes em 2010 (Codeplan, 2010) e, no último censo (IBGE, 2022), Brasília/Distrito Federal atingiu a marca de 3 milhões de habitantes, tornando-se o terceiro maior município em população no Brasil, ficando atrás apenas de São Paulo e Rio de Janeiro. Ou seja, em um período de pouco mais de sessenta anos, a nova capital ultrapassou cidades como Salvador, Recife e Belo Horizonte, capitais de estado e pólos econômicos regionais mais longevos e tradicionais no cenário nacional.

Embora não seja o foco deste trabalho, a questão migracional está direta e profundamente relacionada ao processo histórico de formação de Brasília em todos os seus

aspectos socioculturais (e também espaciais). Conforme demonstrado, a população da cidade manteve um ritmo intenso de crescimento desde a sua inauguração em 1960, sendo tal aumento mantido de forma constante devido aos que aportavam na cidade ano após ano, e não devido à taxa de nascimentos registrados na cidade ao longo das décadas analisadas⁵⁷. Assim, é preciso destacar que as experiências de vida dos que compuseram e compunham Brasília possuíam, durante um bom tempo e na maioria dos moradores, marcas e traços que remetiam às suas cidades e regiões de origem, traduzindo memórias e sentimentos que entrelaçavam localidades e paisagens pretéritas a um novo espaço em formação.

Ainda nesta perspectiva, as narrativas emanadas nos diálogos realizados no âmbito deste trabalho trazem de forma muito presente tais relações. Na verdade, a maioria dos entrevistados não é nascida em Brasília e, mesmo para alguns que são naturais da capital federal, os referenciais culturais e de pertencimento de seus progenitores também dialogam com as relações e apropriações ocorridas ao longo de suas trajetórias de significação e estabelecimento de raízes em direção ao pertencimento nascente. Os movimentos de caráter migracional em direção a Brasília ocorreram em diversos contextos e sob os mais variados impulsos, desde os atraídos pelas obras de construção civil no período da construção, passando pelos servidores públicos impelidos pela transferência da administração pública federal, até os que buscavam algum centro urbano mais próximo para "construir e ganhar a vida"; assim, neste trabalho, percebo que tanto os moradores quanto os passageiros, e os trabalhadores ferroviários, traziam consigo (em sua maioria) memórias atreladas a este processo. Tais questões perpassam outras, em menor ou maior grau, relacionadas ao Trem Bandeirante e as sensações e memórias por ele enraizadas nos indivíduos, grupos e coletividades evocadas e analisadas ao longo deste trabalho, sendo catalisadas e contextualizadas para uma compreensão mais holística de tal relação com a cidade.

Assim, embora os dados censitários apontem para uma leve predominância de algumas regiões (do Brasil) de origem na população residente do DF, a mesma é composta por indivíduos e grupos de diversos estados e localidades do País, o que me permite utilizar a figura de um grande mosaico para descrever a composição e imagens possíveis de se estabelecer a partir do grande e diversificado conjunto que é a sua população. O componente migracional da diversidade presente em Brasília é item constituidor e fomentador das inúmeras possibilidades surgidas em relação à cidade, suas feições, seus traços, seus

⁵⁷ Somente após o ano 2000 é que a o percentual de nascidos no Distrito Federal ultrapassou a marca de 50% da população residente em Brasília.

caminhos, ruas, praças, casas e prédios, cuja vivacidade é abastecida por elementos das origens alhures, retrabalhados e continuamente ressignificados por meio das suas vivências, das suas rotinas, da vida comum dos moradores, grupos e coletividades atuantes sobre o território, apropriando e redefinindo, por consequência, a paisagem citadina.

A cultura surgida *em torno de e por meio* da cidade é, necessariamente, algo percebido e gerido tanto na esfera individual quanto coletiva e, a partir desta, também compartilhado. Torna-se ordinário, comum. Contudo, os diferentes vetores atuantes sobre as diversas localidades inerentes ao polinucleamento de Brasília ensejaram, necessariamente, um processo um pouco mais intrincado do que a simples eclosão de bairros ligeiramente dispersos num determinado território. Por possuir uma dimensão ampla para os padrões usuais de uma cidade, pela capitalidade, pelo fator "planejamento" e por tantas outras matizes envolvidas, acredito que as diferentes áreas e localidades de Brasília merecem ter um olhar mais aproximado para que seja possível realçar e enxergar as suas singularidades, ao passo que, ao mesmo tempo, os seus elementos comuns e pontos interseccionais enquanto cidade possam ser externados. Daí a explicação para o termo "polivências" utilizado anteriormente. Entendo tratar-se de engrenagens formadoras de um mesmo motor capaz de mover a cidade ao longo do tempo, constituindo a sua trajetória em meio a um conjunto diverso de forças-motrizes, cujas rotinas, vivências e convivências, vão se construindo e consolidando com o passar do tempo.

Entretanto, tal análise e busca por tais olhares, neste trabalho, possui um objetivo e recorte específico diante de um universo de memórias e narrativas tanto possível quanto infinito. A Brasília recém-inaugurada, sob um discurso utópico e, ao mesmo tempo, legitimador de um destino inexorável formador e delineador de uma nação, foi se mostrando dinâmica e com vida própria ao longo das décadas seguintes, com relativa autonomia frente a todos os sonhos e planejamentos projetados sobre si. A cidade vivida mostrou-se distinta da cidade planejada, almejada, idealizada; os planos colocados diante de sua concepção foram redesenhados e reordenados por aqueles que deram e dão vida aos seus contornos e traçados, onde muitas vezes as novas configurações surgem a partir dos embates diários por espaço, por necessidades, por valores, por interesses, por disputas, por correlações incessantes de poder, enfim, pela vida como ela se desenha e se desenrola, transformando e reoperando incessantemente o ponto de origem da cidade ou eventual marco zero de sua fundação. As diversas regiões administrativas surgidas do polinucleamento indicam que, juntamente com o

4.2 Imediações do imprevisto (Núcleo Bandeirante e Metropolitana)

O grande fluxo de pessoas e a intensa movimentação nos canteiros de obras se dava de forma crescente a cada ano que passava após o anúncio das obras para a transferência da nova capital. O maior chamariz se dava, logicamente, para as empresas e grupos de alguma forma envolvidos e especializados na área da construção civil, tendo em vista o volume de tarefas diretamente relacionadas e que demandavam, também de forma crescente, o envolvimento de toda a cadeia de produção, transporte e comercialização do material utilizado. Além destes, a mão-de-obra necessária para a execução dos trabalhos também era significativa, sobretudo a de caráter não-especializado, o que acabou empregando (e atraindo) a maior parte dos interessados que se dirigiram à cidade nascente no final da década de 1950, ocasionando um movimento de retroalimentação entre demanda e oferta de empregos, configurando em Brasília, a partir de então, um novo pólo de atração populacional no Brasil.

É importante destacar que toda a gama de ações relacionadas à construção e à instalação de canteiros de obras, e seus respectivos alojamentos de trabalhadores, necessariamente pressupõem uma série de atividades paralelas e de suporte ao objetivo principal, sendo este um dos gargalos operacionais a serem equacionados pela NOVACAP visando a manutenção e ritmo das obras para a inauguração de Brasília. A companhia detinha, não somente por meio da lei em que fora criada e autorizado o seu funcionamento, mas, sobretudo por meio de toda aura de autoridade conferida por JK ao seu corpo diretor (Israel Pinheiro, Bernardo Sayão e Íris Meinberg), todas as prerrogativas e poderes "especiais" conferidos para fazer Brasília acontecer: desde a contratação de empresas de construção civil, até o abastecimento hídrico e de material e localização dos alojamentos, tudo era autorizado ou supervisionado pela NOVACAP (inclusive a própria área de segurança pública ficou a cargo de um departamento criado exclusivamente para cuidar do Distrito Federal durante o período de construção: a Guarda especial de Brasília (GEB)⁵⁸).

Assim, visando a prestação de serviços básicos à população envolvida nos trabalhos da construção, foi autorizada a instalação e funcionamento de diversos pontos comerciais, em edificações temporárias (de madeira, em sua maioria), em região próxima a onde estava localizada (de maneira também temporária) a sede da NOVACAP (Maniçoba, 2019), o posto

⁵⁸ Existem alguns estudos (e diversos depoimentos no ArPDF) sobre a forma de atuação da GEB e como a mesma se estruturava e se organizava, indicando, na prática, um poder autocrático praticamente sem limites ou supervisão qualquer. O maior episódio envolvendo a GEB foi o que ficou conhecido como "Massacre da Pacheco Fernandes", onde um grupo de trabalhadores teria sido assassinado em confronto com os policiais após uma revolta no refeitório do alojamento devido às condições de alimentação.

de saúde, posto policial e escola para os filhos dos técnicos da empresa (o que iria ensejar a formação, posteriormente, da região administrativa da Candangolândia). Tratavam-se de serviços bancários e postais, comércio de itens de vestuário e utilidades domésticas, mercado de alimentos, pequenos bares, igrejas, e também atividades de baixo meretrício em suas imediações. Logicamente, as residências de quem trabalhava e desempenhava funções nas atividades acima mencionadas também ficavam distribuídas em ruas adjacentes à avenida principal do comércio, o que acabou por criar uma espécie de "mini-cidade" voltada para o atendimento às necessidades dos envolvidos nos trabalhos da construção da nova capital, com um substancial afluxo nos finais de semanas, tudo (e todos) com a devida autorização e supervisão por parte da NOVACAP.

Tal agremiação de pessoas e comércios ficara rapidamente conhecida como "Cidade Livre". Diversas são as versões para o nome atribuído, mas a mais comumente aceita e difundida era a de que no local o comércio e serviços realizados eram "livres de impostos", sendo possível o estabelecimento e operacionalização de qualquer atividade sem a necessidade de registro em junta comercial ou o recolhimento de qualquer taxa ou contribuição fiscal ordinários (ou extraordinários) como seria de praxe. Uma outra explicação cita a localidade como um marco geográfico que limitava a circulação de pessoas e veículos a partir dali em direção à área central, sendo possível a livre circulação somente até aquele ponto. O fato é que a concentração de pessoas e atividades ocorria de forma crescente nos anos de construção, o que fomentou a instalação de diversas pessoas do outro lado da ligação viária (hoje, Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB)) que vinham em busca de trabalho, gerando uma pequena vila em condições miseráveis, que logo foi removida para outra área e formando a primeira "cidade-satélite" oficialmente instituída⁵⁹ em 1958.

Como o planejamento para a nova capital não previa, ao menos inicialmente, núcleos populacionais além do Plano Piloto de Brasília (e, excepcionalmente Taguatinga e os remanescentes da cidade de Planaltina e áreas e arraiais de fazendas como Gama e Brazlândia), esperava-se, por parte da direção da NOVACAP, a desarticulação e desmobilização da "Cidade Livre" após a inauguração da cidade em 1960. Entretanto, os movimentos de resistência para permanecer na cidade mantiveram-se operantes e organizados, fazendo com que a agremiação urbana subsistisse, e mais, proporcionando que fossem difundidos e arraigados pelos seus moradores discursos e ações de pertencimento à nascente Brasília, ligados, sobretudo, à questão fundacional da cidade. Neste contexto, fora

⁵⁹ Falo aqui de Taguatinga, conforme mencionado anteriormente,

atribuída à "Cidade Livre" a alcunha de "berço" de Brasília pelos discursos e movimentos sobre a sua legitimação, sendo, mais tarde, o seu nome substituído por "Núcleo Bandeirante", numa clara alusão ao caráter desbravador e pioneiro dos que a iniciaram⁶⁰. Ampliando-se o panorama da criação, resistência e fixação do Núcleo Bandeirante, é preciso destacar que este processo acabou por estimular, direta ou indiretamente, o surgimento de outros núcleos de moradia no interior do Distrito Federal, compostos tanto por grupos remanescentes do período da construção quanto por indivíduos e famílias que se dirigiam, ano após ano, à cidade em busca de melhores condições de vida, sobretudo ao longo da década de 1960. Localidades como Gama (antiga fazenda), Sobradinho, Candangolândia e Planaltina (além do caso já citado de Taguatinga) foram também resultado dessas demandas e movimentos de resistência e pressões por trabalho e habitação, forçando o poder público vigente a lidar incessante e diuturnamente com tais questões, o que reforça, mais uma vez, a ideia de que a cidade se constrói e se forma por meio das pressões exercidas por aqueles que a compõem de fato. A cidade projetada sobre pranchetas, necessariamente, se molda e toma as feições adquiridas nas relações perenes entre a diversidade de cidadãos e seus anseios e diretrizes praticados e externalizados por sobre o território.

Obtida a permanência do Núcleo Bandeirante, o mesmo passou por um momento de rápida expansão e consolidação; todavia, limitações físico-geográficas acabaram por esmorecer o ritmo e ascensão do povoamento, resultando num controle relativamente efetivo de sua ocupação, sendo pouco alterada a sua extensão territorial até os dias de hoje (onde foram adicionadas somente, na prática, a Vila Cauhy, Vila Nova Divineia e a Metropolitana). Os elementos e barreiras geográficas que acabaram por conter a sua expansão foram duas vias rodoviárias expressas, um córrego, e um morro de inclinação um tanto quanto íngreme ainda imerso na vegetação do cerrado.

O fato é que o Núcleo Bandeirante manteve ao longo do tempo, devido ao seu tamanho deveras limitado e permanência de diversos moradores antigos, ares de cidade interiorana, com relações interpessoais e de vizinhança estabelecidas e fomentadas com base na convivência estreita e diária das vizinhanças distribuídas por toda sua área. A sua localização, no entroncamento viário entre duas chegadas a Brasília (via que vem de Goiânia, BR-060, e via de quem vem do Sudeste, como São Paulo e Minas, EPIA/BR-040) e

⁶⁰ Obviamente, quando da formação deste povoamento da Cidade Livre, os grupos de "Bandeiras" do Brasil colônia que partiam principalmente da cidade de São Paulo para o interior do território executando ações de captura e escravização de indígenas e em busca de exploração das riquezas minerais ainda pouco exploradas naquele momento (século XVII)I, não constituíam o conceito e contextualização atuais, quando o caráter ufanista e destino modernizador do país simbolizados por Brasília ainda eram preponderantes.

relativamente próximo ao Plano Piloto de Brasília, fora determinante para a instalação da Estação Ferroviária Bernardo Sayão⁶¹ que, embora não estivesse dentro ou contígua à mancha urbana do Núcleo Bandeirante, estava em suas imediações, a aproximadamente 1km da BR-060 e das casas mais próximas. Tratava-se de uma área pouco habitada, somente com projeção de instalação de mansões isoladas (Park Way), onde o caráter bucólico, num raio de 500 metros em torno da mesma, era o que dava o tom da sua ambientação⁶².

A Estação Bernardo Sayão fora concebida para funcionar de forma provisória, pois havia ainda uma boa quilometragem de trilhos a serem instalados para permitir a chegada dos trens à área central da cidade, onde, no trajeto, deveriam ser alcançados os setores de carga, abastecimento e armazenamento, tendo como ponto final a estação ferroviária central de passageiros (e um pátio ferroviário), prevista por Lúcio Costa para a extremidade oeste do Eixo Monumental. Então, por pouco mais de dez anos (1968 a 1979), a Estação Bernardo Sayão fora o ponto principal da logística ferroviária no Distrito Federal, sendo responsável não somente pelo embarque e desembarque de passageiros, mas também pela circulação de mercadorias e cargas diversas, de pequeno, médio e grande porte, disponibilizando em seu pátio áreas de estoque e armazenamento necessárias para dar o suporte junto ao fluxo de atividades comerciais, agrárias e industriais de Brasília, assim como estas que tinham a nova capital como o destino final.

Em outras palavras: as imediações do Núcleo Bandeirante assistiram a chegada dos trilhos e vivenciaram praticamente todas as atividades relacionadas à ferrovia em Brasília, sendo possível afirmar que, de alguma maneira, experienciaram tal rotina de forma mais intensa que o restante da cidade (ainda não contemplada pela presença do trem). Inclusive, é preciso registrar que junto à elevação do relevo em uma de suas bordas é que foram instalados os trilhos da ferrovia pela RFFSA, sendo o (Núcleo) Bandeirante a primeira agremiação urbana a ter contato com o trem quando este adentrava a área do Distrito Federal⁶³, principalmente a área da Metropolitana, uma pequena vila surgida posteriormente e anexa ao próprio Núcleo Bandeirante, fazendo parte deste, já na década de 1960.

⁶¹ Vide o capítulo anterior acerca dos trabalhos de construção do ramal ferroviário de Pires do Rio (GO) até o DF e a inauguração da citada estação em 1968, oito anos após a inauguração de Brasília e com sua operacionalização ainda provisória, pois a estação principal e final deveria estar na área central, em uma das extremidades do Eixo Monumental.

⁶² É preciso destacar, também, a Vila IAPI, como uma das adjacências do Núcleo Bandeirante e, talvez, a mais próxima da Estação Bernardo Sayão.

⁶³ O Park Way, conforme já mencionado anteriormente, além de ter sido instalado posteriormente, não pode ser constituído como um núcleo de adensamento populacional significativo pois, além de habitações esparsas numa grande área campestre, tem a linha férrea passando em área de mata/cerrado ou nos fundos das (poucas) mansões que se estabeleceram com uma maior proximidade.

Assim, a Estação Bernardo Sayão, apesar de não se situar na área central de Brasília, precisa ser compreendida como algo constituído para toda a cidade (e região), pois tornava-se, neste momento, o ponto final da ferrovia que chegava até a capital do país, largamente anunciada e por tantos outros aguardada; ademais, o último ponto de acesso de passageiros e cargas da ferrovia se localizava somente na estação Roncador em Pires do Rio, a mais de duzentos quilômetros de distância, o que reforça o caráter regional (e, em certa medida, metropolitano) da operação ferroviária executada pela estação, mesmo que em caráter ainda provisório e com proporções limitadas.

A rotina da estação pode ser descrita como um misto de capitalidade nascente envolta em ares interioranos, pois as suas feições e estrutura física estavam mais conectadas às suas congêneres da antiga Estrada de Ferro Goiás (EFG) e Mogiana do que aos palácios públicos instalados ao longo do Eixo Monumental por meio das linhas modernistas de Oscar Niemeyer. Aliada à sua "timidez" arquitetônica também encontravam-se a maioria das pessoas que por ali transitavam a trabalho (agentes de estação e demais ferroviários), vendedores ambulantes, trabalhadores braçais e carregadores de mercadorias, etc.; a população presente, representada pelos que embarcavam chegavam, ou simplesmente acompanhavam os passageiros, se mostrava bastante diversa, sendo que a sua maioria guardava alguma relação com as cidades interioranas de Goiás, Triângulo Mineiro e São Paulo, justamente as regiões por onde passava a ferrovia, composta na maior parte das vezes de gente simples, que não buscavam ou tinham interesse em outras regiões do Brasil, ou ainda, mal dispunham dos recursos necessários para as (custosas) passagens aéreas para outras capitais.

Em texto intitulado "Brasília e o trem de ferro", em edição de 28 de março de 1971 do Correio Braziliense, é apresentado um panorama bastante amplo das operações e dia-dia da estação, dos serviços ferroviários, e dos componentes humanos que atribuíam vida àquele lugar:

Pelo movimento de uma estação ferroviária é possível sentir a vida de uma cidade. Pessoas que vêm e vão, mercadorias que vêm de longe e coisa tal. Não é sempre que a Estação Bernardo Sayão vive o bulício da chegada de um trem de passageiros. Mas nesses momentos ela assume uma identidade nova, até então escondida, e se torna de alegria, ela própria, pelas pessoas que chegam, desembarcam no solo de Brasília, que vêm para ficar, ou só para passear. Ao longo de sua plataforma sempre apinhada nessas horas, pessoas se abraçam, beijam-se, sorriem, dão notícias dos que ficaram, ou até choram de emoção (Brasília [...], 1971).

As vivências engendradas por meio das chegadas e partidas do trem de passageiros dão a tonalidade de uma cidade representada e presentificada em uma plataforma de

embarque e desembarque; o "solo de Brasília" abraça e recebe incondicionalmente aqueles que vêm, independente de serem novos moradores ou apenas curiosos e visitantes. Mais do que uma identidade nova, a da estação, é revelada também uma faceta da capital que já goza do júbilo da conexão ferroviária com o restante do Brasil, mesmo que longe ainda da sua plenitude ou da meta final estipulada. A presença pulsante das pessoas junto às chegadas e partidas do trem de passageiros era o expoente que atestaria o sucesso da empreitada ferroviária para o Planalto Central, podendo ser considerada, naquela ocasião, um indicador satisfatório da necessidade e urgência de se levar o trem até a área mais central da cidade, seu destino final na nova capital do Brasil.

Segundo dados fornecidos à reportagem pela administração da estação, no ano de 1970 chegaram a Brasília 36.975 pessoas, e nas partidas foram contabilizados 29.563 indivíduos. Outros dados interessantes dizem respeito aos meses de maior movimento: agosto registrara o pico de desembarque (3.531) e março o mês mais vazio nas chegadas (2.150); para as partidas, o mês de dezembro forneceu o maior movimento (2.929), provavelmente devido aos recessos de final de ano e férias escolares, mas, ainda, com um grande movimento também de chegadas, que ultrapassava o embarque ocorrido naquele mês (3.327), indicando um saldo favorável com relação aos que chegavam ao DF, mesmo nas condições mencionadas. Ou seja: se por um lado é atestado o grande caráter migracional já apontado para a capital, sobretudo nas duas primeiras décadas após a sua inauguração, por outro também é possível verificar o quão ilusória era a ideia de que em Brasília somente "chegavam pessoas", pois as viagens ferroviárias que partiam da capital no período também registravam um grande quantitativo dos que partiam, traduzindo um fluxo constante de idas e vindas com relação a Brasília, sendo o trem de passageiros certamente um facilitador deste processo quando, no período, várias estradas ainda estavam por ser implantadas e o ramal aeroviário era restrito a uma camada ínfima da população.

Para além do transporte de pessoas, as operações envolvendo as composições de cargas e mercadorias, embora menos apinhadas e vistosas que as do trem de passageiros, também completavam e traziam uma outra tonalidade à rotina da estação, uma vez que os trabalhos de carga e descarga também eram feitos nas imediações (com disponibilidade, ainda que limitada, de galpões para depósitos) além do pátio de manobras também nos arredores. Tal edição do Correio também destaca essa vertente menos glamorosa do dia-dia da estação: "Quando chegam e partem os pesados trens de carga, a vida ali aumenta de intensidade. São homens desatrelando vagões, formando composições, suando camisas, sorrindo ou até mesmo

xingando" (Brasília [...], 1971), indicando que a rotina na estação era composta por personagens diversos, em participações tanto frequentes como fugazes nos trilhos, galpões e armazéns do pátio ferroviário da Estação Bernardo Sayão, onde o serviço braçal de apoio também dava a tônica em contrapartida ao serviço especializado desenvolvido pelos trabalhadores da RFFSA na condução e operacionalização direta das composições ferroviárias. No que diz respeito à mercadoria transportada, a diversidade de cargas denota a relevância funcional e estrutural do ramal ferroviário para a cidade. O principal item vindo nos vagões no ano de 1970 foi combustível (gasolina e óleo diesel), que corresponderam a quase 40% do total transportado; cimento vem em segundo, seguido de madeira, que juntos correspondiam a outros 40%, indicando, assim, uma grande demanda por produtos de base e estruturais ligados, sobretudo, à construção civil, confirmando o ritmo da expansão socioeconômica verificada em Brasília⁶⁴, sendo o índice da indústria de construção um importante vetor multiplicador de vários outros (como comércio e serviços) de um dado estado ou cidade; os outros produtos comercializados, que integravam os 20% restantes, foram, em ordem decrescente de volume: trigo, açúcar, ração, farinha de trigo, cinasita (argila), alfafa, telhas e tijolos. Em termos absolutos, tal variedade de itens totalizara 80.988 toneladas transportadas até Brasília naquele ano. De certa forma, a improvisação e dimensões limitadas do pátio e armazenagem da estação Bernardo Sayão acabam por reforçar o peso economicista do transporte ferroviário também com relação a Brasília, como sendo o grande motriz deste ramal desde os tempos dos primeiros ramais e linhas instalados no território brasileiro, pois o transporte de cargas, na quase totalidade das situações, se colocava como a prioridade e como o principal vetor e indicador de lucro para as companhias.

Frente a todo este cenário, assinalo que o termo "vida" seria, talvez, o mais apropriado para destacar as mudanças perpetradas pela instalação e funcionamento da Estação Bernardo Sayão, tanto para escala "micro" e imediata, quanto para a escala "macro" e/ou ampliada. "Vida", tanto para os que ali trabalhavam, quanto para os passageiros e, ainda (e sobretudo), para Brasília, pois se tratava de um ponto novo e crucial de conexão direta com tantos outros cenários, realidades e temporalidades possíveis, novas interconexões proporcionadas pelos trilhos para a cidade. A presença, independentemente da frequência, de tais atividades mostra que a ferrovia proporcionava para a cidade sensações e experiências

⁶⁴ Não se pode olvidar, também, de que neste período o Brasil registrava taxas de crescimento do PIB em grandes proporções, em período conhecido denominado por alguns posteriormente de "milagre econômico brasileiro" em referência ao fenômeno semelhante, maior e mais duradouro, japonês, verificado no nas décadas do pós-guerra.

que, individualizadas ou compartilhadas, forneciam um novo arcabouço de vivências e experiências, apresentando novos agentes frente a uma cidade nova e pulsante.

Traduzida pelos olhos do repórter do Correio, a estação possuiria também atributos de um personagem próprio, vivaz, que se comporta como um espectador calmo e sereno de toda a movimentação ocorrida, apreendendo e naturalizando tudo que se passa à sua volta:

E carregando ou descarregando vagões, vendo o povo chegar e partir, ouvindo o sino badalar pontualmente, a Estação Bernardo Sayão vai levando a sua vidinha, até que muita gente descubra que não há melhor viagem, mais segura do que a de trem, ou transporte mais barato do que o feito nos trilhos de uma viação férrea (Brasília [...], 1971).

Para tanto, seria questão de tempo até que mais e mais pessoas "descobrissem" que os serviços ferroviários ali proporcionados seriam os mais atrativos, tanto do ponto de vista financeiro quanto da segurança. Tal trecho revela que havia ainda a preocupação em se tornar mais conhecidos o trem de Brasília, fazendo-o chegar a todos os leitores e potenciais usuários do transporte. Ao mesmo tempo, a linguagem adotada também traz leveza e sutileza tais que o caráter de "não-urgência" do tema também se faz sentir, pois, aparentemente, somente o tempo seria o responsável por concretizar e cristalizar tais informações perante todas as pessoas.

De toda sorte, os fatos descritos no fragmento de reportagem ocorrem dois anos após a chegada do primeiro trem de passageiros ao DF, indicando que, mais do que uma novidade, a questão ferroviária era sim uma necessidade premente para a nova capital, pois ao mesmo tempo que se conectava com os moradores e usuários, por meio de relações que se estabeleciam (ou se reforçavam para os que já detinham alguma vivência ou intimidade com os trens), também reafirmavam e reforçavam o planejamento para Brasília enquanto centro de integração do território nacional e propulsor viário, não somente rodoviário mas também ferroviário, e de desenvolvimento econômico. Ou seja, no início da década de 1970, a demanda por serviços ferroviários (cargas ou passageiros) se mostrava presente e relevante na região central do país, sendo possível verificar uma boa aceitação entre o público interessado. Também era perceptível que o mínimo de reestruturação e reforço operacional-estrutural ocorridos por ocasião da criação da RFFSA em 1957 tinham surtido efeito (senão em todo o sistema, pelo menos nos trechos e ligações que chegavam à Brasília), quando companhias estaduais passaram então ao controle da empresa federal; tratava-se de um período em que o setor ferroviário detinha papel e funções cruciais na infraestrutura de qualquer planejamento para o Brasil e, não obstante o avanço do modal rodoviário (em todas as suas formas e

versões), não se mostrava prescindível, ainda, para os círculos e detentores do poder e capital centrais no País⁶⁵.

Colocando-se a discussão em uma perspectiva mais local, o que a presença da ferrovia e, principalmente, do Trem Bandeirante, pôde significar para os que tiveram contato com tal personagem? Em Brasília, à época, não muitos eram os cenários de contato e aproximação com os trilhos e as locomotivas que adentravam o Planalto Central. Neste quesito, a vila da Metropolitana, no Núcleo Bandeirante, pode ser destacada por ser, provavelmente, o adensamento populacional com maior proximidade e contato com as idas e vindas dos trens ao longo da existência da ferrovia, até os dias de hoje. Surgida na década de 1970 a partir da permanência de alojamentos de empresas do ramo da construção civil, principalmente as que atuaram nas obras relacionadas à ampliação do aeroporto na primeira década da cidade, trata-se de uma área habitacional que cresceu e encontrou, como um dos seus limites, os trilhos da RFFSA, cujas casas se instalaram a poucos metros, em seu último respiro de expansão. Existe, inclusive, um logradouro denominado "Rua da Ferrovia", onde a linha do trem passa paralela ao conjunto de casas, motivando a nomenclatura que é, há muito tempo, oficial, refletindo a intimidade e a rotina dos moradores da área com a presença das locomotivas e vagões.

Se várias das características de uma cidade interiorana poderiam ser aplicadas ao Núcleo Bandeirante em suas primeiras décadas, as mesmas são ainda mais apropriadas para se descrever a vida e rotina na Metropolitana. Moradores que se conhecem e convivem uns nas casas dos outros, escolas como o ambiente doméstico ampliado, vendas realizadas de forma "fiada" nos mercadinhos da rua principal, e campo de futebol para as partidas e campeonatos entre amigos e conhecidos em área central da vila, festas juninas comunitárias, a igreja (católica) de madeira, etc., são apenas alguns dos exemplos de vizinhança e dia-dia citados nos bate-papos realizadas com moradores de décadas, sendo constantemente afirmado que tais características ainda predominam atualmente, mesmo em meio ao transcurso temporal e crescimento populacional ocorrido em todo o DF. Em tais conversas, destaco o Sr. Jefferson Rodrigo, filho de pais migrantes (mãe do Sul e pai do Nordeste), que nasceu em Brasília na década de 1970, e que residiu por toda a sua vida, até os dias de hoje, na vila que integra o Núcleo Bandeirante e, garante ele, possui também vida e identidade próprias:

Jefferson: Sou apaixonado por Brasília, né? Às vezes até dói ver alguém falando mal de Brasília; sou apaixonado pelo Bandeirante, pela Metropolitana também,

⁶⁵ Ver o capítulo primeiro e as considerações acerca da chegada do trem no capítulo segundo deste trabalho.

nascido e criado aqui, e eu acho muito difícil eu trocar isso aqui por um outro lugar, já criei uma identidade aqui... aquele clima interior, de interior, né? Todo mundo se conhece, todo mundo se fala, então, pra mim, é o melhor lugar do mundo. [...] Rapaz, é como se diz assim, a Metropolitana é como se fosse uma grande família ali, né? O Bandeirante, por ser maior... Agora, pode andar ali na Metropolitana que todo mundo se conhece. [verbal] (Entrevistado Jefferson Rodrigo).⁶⁶

Ser brasiliense inclui ser também do Núcleo Bandeirante e, principalmente, ser metropolitano. As nuances de convivência na fala destacam a localidade mais próxima, ao nível da vizinhança, como o preceptor de círculos maiores, nuclear, primordial perante os outros. As correlações entre os seus moradores, ao contrário do que poderia (ou pode) ter ocorrido com outras localidades do Distrito Federal, quiseram manter-se, de alguma forma, entrelaçadas, pois com a afirmação de que se "pode andar ali na Metropolitana que todo mundo se conhece", o Sr. Jefferson assinala que a passagem do tempo não conseguiu afetar vivências outrora estabelecidas, quase que mantendo a vila numa atmosfera temporal própria. Entendo que o tempo, percebido e sentido pelo narrador, se mostra como uma grandeza relativa quando colocado diante do indivíduo em perspectiva com o seu lar, com a sua vizinhança, com a sua vila, enfim, com a sua cidade. O fato de estar morando na mesma localidade por cerca de cinquenta anos permitiu ao indivíduo atravessar as diversas situações temporais por meio de uma angulação única, em que na mesma medida a qual são percebidas as marcas do tempo e do seu transcurso, a paisagem, apesar de eventuais mudanças, mostra-se sempre a mesma, algo parecido com a sensação que temos ao perceber o envelhecimento de um familiar, sendo ele sempre o mesmo diante dos nossos olhos. Diferentemente das imersões de Marco Polo (Calvino, 2003) em um mundo constantemente mutável diante de seus olhos, percebido por meio de viagens longas e intermináveis, diante da diversidade de pessoas e cidades na vastidão do império do Grande Khan, a sustentação narrativa do Sr. Jefferson Rodrigo mantém-se de certa forma estanque diante do mundo que transforma-se "lá fora" e pouco altera o ambiente "aqui dentro". Como estariam suas memórias frente a um universo ferroviário que teria contribuído para os arranjos vivenciais da Metropolitana e dialogado diuturnamente com os elementos formadores de sua paisagem e características de localidade?

Segundo o morador, a passagem do trem, tanto o de passageiros, quanto o de cargas, integrava o dia-dia da vila e, assim como tantas coisas rotineiras, possuía uma presença que era por vezes notada, por vezes despercebida; por vezes festejada, por outras ignorada.

⁶⁶ Entrevista de pesquisa concedida em 04 de março de 2024.

Saberiam todos do trem, mesmo os que moravam na parte mais interna da Metropolitana?
Bem provável que sim:

Jefferson: Na época era assim, a gente sabia... É... O trem de carga a gente não tinha interesse não, a gente achava que era feio; bonito era ver o azul, de passageiros, né? Então a gente já sabia o horário. Era na sexta-feira, entre sete e oito horas da noite, eles passavam subindo pra São Paulo, e na segunda-feira às 9h da manhã era o retorno. A gente corria pra ver.

Guilherme: "A gente" que você tá falando é o quê? Você mais criança ou a maioria dos moradores?

Jefferson: Não, a gente... Era mais as crianças mesmo. Os moradores já eram acostumados, até porque tem uma rua ali de frente, né? Mas chamava, sim, a atenção de muitos moradores sim. [verbal] (Entrevistado Jefferson Rodrigo).⁶⁷

A ferrovia se apresentava como algo constante e integrada à paisagem; entretanto, os trilhos se mostravam anímicos, de fato, com a passagem dos trens em seus caminhos. Tal trecho revela a dualidade entre o trem de cargas e o trem de passageiros, o Bandeirante. O primeiro, sem hora e data certa para passar, vazio ou carregado de mercadorias, sem adereços ou qualquer artifício visual, trazia consigo a sensação de "mais do mesmo", como se fosse somente mais um transeunte conhecido e que atravessa as ruas da cidade de forma ordinária, sem incomodar e nem despertar sensações, pois, aparentemente, era tido como algo comum. Em contrapartida, o Trem Bandeirante destacava-se ao romper o cerrado e adentrar na capital federal, tendo a Metropolitana como o primeiro cenário urbano e de boas-vindas na cidade. Às sextas, quando partia para São Paulo, e às segundas, quando retornava, o Bandeirante despertava a atenção de muitos, mesmos os que moravam em frente e já "estavam acostumados", sendo o alvo preferido da admiração das crianças, quando alterava, de maneira marcante, a rotina interiorana da vila da Metropolitana. A cor azul do trem, citada várias vezes como algo de destaque na entrevista, revela traços memoriais resistentes e perenes na experiência ferroviária do morador que, mesmo sem nunca ter viajado no Bandeirante, guarda as suas passagens como algo pertencente não somente à sua pessoa, mas também à coletividade que compõe a vila da Metropolitana, incluindo a sua família:

Jefferson: Eu acho que nós perdemos uma história; que não podia ter deixado acabar isso aí, né? Era um patrimônio de Brasília, né? Essa estação abandonada ali... Tudo isso. Eu não sei se foi falta de interesse da gestão deles, que... Acho que faltou... Me falta a palavra... O motivo que foi desativado mesmo. Era uma grande riqueza que a gente tinha. Como eu cresci vendo isso, mas nunca tive a oportunidade de fazer esse passeio quando virei adulto. Eu conto pros meus filhos.

Guilherme: Que também são moradores da Metropolitana.

⁶⁷ Entrevista de pesquisa concedida em 04 de março de 2024.

Jefferson: E eles ficam imaginando como era esse trem azul, cheio de bandeira.
[verbal] (Entrevistado Jefferson Rodrigo).⁶⁸

Nesse momento entendo ser necessário destacar dois trechos que possuem pontos de contato não tão aparentes. Primeiramente, é preciso compreender a produção do espaço urbano da Metropolitana como um dos processos destacados por Santos (1978) por meio das relações interpessoais em um determinado território, levando-se em conta, obviamente, as especificidades surgidas em cada lugar, numa estrutura humana continuamente operada e ressignificada perante os elementos disponíveis nas convivências, na paisagem, na cultura gerada e articulada, na localidade. As variáveis são inúmeras, pois, conforme dado por Santos (*apud* Saquet; Silva, 2008): "O espaço social corresponde ao espaço humano, lugar de vida e trabalho: morada do homem, sem definições fixas. O espaço geográfico é organizado pelo homem vivendo em sociedade e, cada sociedade, historicamente, produz seu espaço como lugar de sua própria reprodução."

O processo histórico de formação de espaços diversos na cidade e, para este trabalho, os espaços dados e constituídos em relação à instalação e funcionamento da linha ferroviária, precisam ser compreendidos em relação às vivências e tessitura social daqueles que o produzem por meio das coletividades que se conectam e que, ao mesmo tempo, contém outros círculos e ambientes social e culturalmente construídos, mas, sem desconsiderar, conforme apontado diversas vezes por Hall (2006), a descentração e ausência de rigidez identitária por parte dos indivíduos em seus trânsitos contínuos tão fluídos como frequentes nas sociedades da última metade do século XX, incluindo-se, aí, Brasília e o Brasil.

Assim, o morador da Metropolitana traz no mesmo bojo da sua noção de lugar (e que dialoga com o espaço, sendo agente indutor e, ao mesmo tempo, integrante) o país, a cidade e a vila, articulando na mesma sentença atributos da nacionalidade, da gestão da coisa pública, do local e da sua descendência, para situar, de forma decisiva, a questão ferroviária nacional e, por conseguinte, a situação do Trem Bandeirante, que se mostra resistente em suas memórias e é repassado adiante, aos seus filhos, como um personagem da vila, mas que também é transcendente a ela.

Seria esse, então, o segundo ponto de destaque assinalado anteriormente: a narrativa como vetor de experiências e sua necessidade de ser ouvida e apropriada por terceiros, em vias e com a esperança de se traduzir, talvez, em uma nova narrativa, onde a persistência da

⁶⁸ Entrevista de pesquisa concedida em 04 de março de 2024.

memória⁶⁹ revela-se desafiadora, em que a manutenção e reconhecimento do seu talvez se dê por suficiente para a sua sobrevivência e compartilhamento ao longo do tempo. E mais: o tempo presente que o narrador articula suas memórias entrelaçadas à experiência também reveste-se da autoridade de um juiz que determina o que deve ser publicizado e compartilhado e, logo, passado adiante. Tratar-se-ia do combustível necessário à coletivização da memória, conforme assinalado por Pollak (1992), capaz de unir e fornecer substratos à constituição das identidades e experiências compartilhadas, fortalecendo-as e agindo para subsistir no campo de batalha dos esquecimentos e silenciamentos engendrados por tantos outros atores no processo histórico de constituição das cidades.

O Sr. Jefferson, de forma consciente ou inconsciente, age diante de um cenário em que o esquecimento em torno do Trem Bandeirante é tanto possível quanto indesejado, pois, ao lamentar a situação do setor ferroviário do País como um todo, refugia suas memórias relativas ao trem na sobrevivência temporal que (espera-se) será levada adiante por seus filhos, pois trata-se de um elemento relevante para a sua constituição enquanto indivíduo, pai e cidadão-cidadão, da Metropolitana. Seu discurso e narrativa recorre à persistência memorial mesmo sem ter sido parte integrante do sistema ferroviário, pois nunca viajou neste ou qualquer outro trem, jamais trabalhou no setor ferroviário ou morou perto do pátio da Estação Bernardo Sayão; porém, em contrapartida, a ferrovia esteve sempre disponível visual e fisicamente, compondo um mundo integrador de sua infância e vida adulta, da Metropolitana, do Núcleo Bandeirante e de Brasília.

Enfim, a ferrovia continuou a avançar rumo à sua meta final, a área reservada por Lúcio Costa na ponta do Eixo Monumental no Plano Piloto de Brasília. Enquanto a Estação Bernardo Sayão fazia as honras de servir à capital dos serviços ferroviários desde 1968, as obras de instalação da quilometragem restante dos trilhos seguiam adiante e atravessavam novas áreas e ensejando novas articulações e experiências ao longo das décadas seguintes, principalmente a parte final dos anos 1970 e toda a década de 1980, período este que o Trem Bandeirante alcançou seu auge de funcionamento e utilização por parte da população, conforme será demonstrado nas páginas seguintes.

⁶⁹ O trocadilho com a tela de Dalí é intencional, porém, sem maiores pretensões.

4.3 A Ferrovia chega à Zona Central (Guará, Cruzeiro e Plano Piloto)

Entendo que a cidade também deve ser compreendida como uma representação do social e cultural que se entrelaça nos caminhos e desenhos que compõem a sua existência: indivíduos, grupos, movimentos, comportamentos, expressões artísticas, disputas de poder, e tantos outros itens que são contínua e incessantemente operados, transformados, transportados e ressignificados. Tal conjunto de acepções permite apontar um sem-fim de predicados e constituições singulares e, ao mesmo tempo, coletivas, que formam o mosaico chamado Brasília; com o adentrar dos trilhos e a chegada do Trem Bandeirante à área central no início dos anos 1980 e o seu retorno "triunfal" às manchetes dos jornais (em especial a do Correio Braziliense), tal diversidade de experiências e memórias, frente ao trem, fica ainda mais latente. Neste ínterim, o surgimento de um personagem saltara aos olhos deste pesquisador como um ponto nevralgico em meio a tantas reportagens e falas que rebuscavam o setor ferroviário na capital: a Estação "Rodoferroviária" de Brasília.

Os registros jornalísticos acerca do Trem Bandeirante na década de 1970 abordaram basicamente dois tópicos: o projeto e construção da nova estação ferroviária de Brasília e, de caráter mais eventual e residual, as viagens realizadas ainda por meio da estação Bernardo Sayão. Neste quesito, chama a atenção a reportagem de 09 de julho de 1971 quando são apresentadas notícias referentes a melhorias que seriam executadas no sistema ferroviário da capital que visavam, sobretudo, maior agilidade na utilização das locomotivas e encurtamento do tempo da viagem, onde o objetivo final era que a viagem Brasília-São Paulo pudesse ser realizada com a duração total de 15 horas, algo que nunca foi alcançado, em nenhum momento, do funcionamento do Trem Bandeirante; o setor responsável pelas obras eram o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), demonstrando que durante o período da ditadura militar ainda persistia a coexistência de ambas as instituições bem como da divisão de atribuições entre elas (RFFSA e DNEF).

Chama a atenção, contudo, que com tão pouco tempo de inauguração do trecho Pires do Rio-Brasília e da abertura da estação Bernardo Sayão, o sistema disponibilizado para a capital federal já apresentasse reparos tão urgentes no sentido de serem anunciadas melhorias para otimização do sistema; na verdade, poder-se-ia enquadrar a inauguração do ramal ao DF e a sua improvisada estação no Núcleo Bandeirante nos velhos e viciosos hábitos dos gestores públicos, junto a políticos profissionais, de se alardearem feitos e abertura de grandes

construções quando os mesmos ainda não estão em plenas condições (no caso da Estação Rodoferroviária, algumas práticas iriam se repetir neste roteiro já plenamente difundido)⁷⁰.

Inicialmente intitulado "Estação Monumental", o novo terminal ferroviário de Brasília fora apresentado ao grande público em reportagem especial, e de página inteira, no "Caderno 2" da edição do Correio Braziliense de 05 de fevereiro de 1972. Boa parte da página era tomada por uma imagem em que era disponibilizada uma maquete da estação de passageiros, com diversas personalidades ao redor da mesa onde a mesma se assentava. As obras deveriam ser iniciadas dentro de dois meses, com prazo de conclusão e entrega em até dois anos, ou seja, 1974; projetada por Oscar Niemeyer (mantendo-se a identidade do conjunto arquitetônico da nova capital), seria feita com recursos do Plano Plurianual e se anunciava como "uma das maiores obras ferroviárias da América do Sul" (Trem [...], 1972). Outros dados do projeto citados no texto: um pavimento térreo de 6 mil metros quadrados, subsolo de 7 mil metros quadrados e três pavimentos térreos para administração, totalizando 27 mil metros de área coberta; seu pátio seria composto por cinco plataformas visando a operação simultânea de até seis composições (onde, inicialmente, seriam construídas somente duas plataformas, ligadas entre si e ao prédio central da estação); o estacionamento também deveria estar alinhado aos ditames modernistas e dialogar com o restante da cidade, motivo o qual se destinava, no projeto, uma área de 42 mil metros quadrados, o suficiente para "evitar congestionamento de tráfego" (Trem [...], 1972). Ademais, uma gama de serviços e comodidades também compunha o projeto apresentado do moderno terminal: restaurantes, posto médico, guarda-volumes, cabines telefônicas, posto policial, túneis de acesso, escadas rolantes, etc.

Não se pode olvidar, sobretudo, que tanto a capacidade operacional quanto as dimensões da nova estação estavam ainda alinhados ao plano inicial apregoado por JK e os idealizadores de Brasília quanto à sua função de exercer a integração do território em suas mais diversas versões, incluindo o modal ferroviário. Para a nova estação ferroviária estavam previstas conexões que partiriam para todas as direções do Brasil (mesmo que posteriormente), em alinhamento ao que já ocorria com o plano rodoviário, onde diversas novas rodovias foram concebidas a partir de Brasília para outras regiões (BR-020, BR-040, BR-060, BR-080, etc.).

⁷⁰ Tal situação pode ser ainda compreendida pelo contexto de alto controle de circulação da informação empreendido pela ditadura desde fins da década de 1960, com a instituição do AI-5, em que qualquer editorial, análise ou notícia mais pesada para a atuação do governo poderia ser alvo de um crivo direto, o que levou a construir, paulatinamente, o clima e ambientação favorável ao sistema nos grandes periódicos da época.

A reportagem do Correio, de forma resumida, ainda apresenta o histórico do planejamento ferroviário para Brasília, citando as duas ligações ao DF inicialmente cogitadas, a de Pires do Rio, que viria a ser concluída em 1968, e a de Pirapora (MG), cuja execução nunca passou de alguns testes e levantamentos técnicos⁷¹, sendo abandonada posteriormente sem maiores explicações⁷².

Enquanto ocorria o desenrolar burocrático para que as obras saíssem do papel e tomassem forma, o Trem Bandeirante continuava a exercer a sua missão, trazendo e levando pessoas para dentro e fora de Brasília, mesmo em meio a algumas intempéries já sinalizadas anteriormente junto ao público consumidor, como a duração da viagem já aparecendo de forma relativamente frequente nos anos seguintes à sua inauguração. A promessa de melhorias na linha, visando maior agilidade da viagem, aliada ao projeto de modernização do terminal tentavam trazer alguma esperança ao horizonte dos viajantes, uma vez que o descontentamento com os serviços começavam a surgir no início da década de 1970, sobretudo com relação ao tempo demandado para o todo o trajeto (Campinas ou São Paulo-capital) e, por vezes, a pontualidade.

Chama a atenção o texto assinado pela romancista Dinah Silveira de Queiroz⁷³ na edição 4410, de 19 de abril de 1974 do Correio Braziliense, onde conta, em formato de crônica, acerca da viagem de Brasília a São Paulo por meio do Trem Bandeirante; intitulado "O Bandeirante de pernas curtas", o texto aborda e relata diversos detalhes a ela repassados por meio de uma carta após uma viagem realizada por outra pessoa (ao que tudo indica, conhecido ou leitor frequente de seus escritos). A escritora mescla a experiência de outrem à sua própria, já familiarizada com o passar do trem da Mogiana desde criança e, ao mesmo tempo tendo utilizado o serviço ferroviário por diversas vezes na vida, tanto no Brasil quanto no exterior, o que permite diversas inflexões acerca do serviço e do contexto do mesmo (Queiroz, 1974).

⁷¹ Conforme apontado no capítulo segundo, por meio dos registros feitos na Revista Brasília, no período da construção.

⁷² Fontes diversas, tais como os canais oficiais da Prefeitura Municipal de Pirapora, indicam o ano de 1978 como o último em que se registrou a circulação do trem de passageiros por este trecho/ramal da ferrovia mineira, que fora integrada, mesmo que em momentos iniciais, à Estrada de Ferro Central do Brasil, cujo trajeto passava por Belo Horizonte e chegava até o Rio de Janeiro. Tal informação corrobora o movimento realizado pela gestão da RFFSA de eliminação de ramais secundários ou "anti-econômicos", cujas atividades não estivessem alinhadas à reorganização financeira e orçamentária da empresa, sem levar em consideração quaisquer outras demandas ou variáveis no fornecimento dos serviços ferroviários às populações alcançadas, conforme já discutido no capítulo primeiro. Tendo esse movimento se iniciado nos anos 1960 e se intensificado ao longo dos anos 1970, é bem provável que o planejamento de estruturação ferroviária entre a capital federal e tal ramal fosse diretamente afetado por tal contexto, amplamente desfavorável.

⁷³ Romancista, contista e cronista, ex-membra da Academia Brasileira de Letras, tendo falecido em 1981, autora de obras célebres como *Floradas na Serra* e *A Muralha*.

O pano de fundo para a crônica é a crise do petróleo ocorrida em 1973, quando países da OPEP ⁷⁴ tomaram diversas medidas internacionais sobre a produção e comercialização do produto, gerando crise de abastecimento e rápido aumento no preço do barril, forçando a adoção de novas práticas e rotinas quanto ao consumo dos derivados do petróleo. Neste contexto, o governo militar tentava diversas medidas para conter ou diminuir o uso dos combustíveis e, dentre elas, incentivava a utilização de meios coletivos e mais baratos de locomoção, incluindo aí o serviço ferroviário de passageiros. Tal fato fora o mote utilizado pela cronista para jogar os holofotes para os personagens da situação, tanto as autoridades públicas que apelavam para o "sacrifício" nos cortes, enquanto utilizam serviços aéreos (em especial da FAB), quanto para o estado do Trem Bandeirante, cuja demora da viagem afugentava os interessados (quando a "barateza pagava a lentidão") e os serviços a bordo oferecidos deixavam bastante a desejar, tais como falhas ocorridas no ar condicionado e os produtos alimentícios oferecidos no trem que estariam aquém de uma viagem ferroviária de longa duração como esta realizada para Brasília. O tiro certo e derradeiro vem quando vocifera que as condições da viagem, em contradição ao alardeado e incentivado pelo poder público, ia contra a propaganda realizada em prol de Brasília, tida como "uma cidade ao alcance de todos os brasileiros", sendo necessário e urgente o investimento e transformação do setor para a disponibilização de novos trens, modernos, rápidos e elétricos, que deveriam facilitar a integração da nova capital com o restante do país, ao contrário do que ocorria na já cansada e combalida linha da Mogiana⁷⁵.

Tal texto se mostra importante no momento em que os trabalhos de construção da nova estação ferroviária no centro de Brasília ocorria, e consigo as palavras de que o terminal seria um expoente do modernismo ferroviário, enquanto, na prática, tais ideias iriam permanecer apenas no discurso, pois o setor continuaria a ser esvaziado com o passar dos anos, mostrando um claro descompasso entre os planos para a estação e o que viria a ocorrer com o modal ferroviário como um todo.

De toda sorte, mesmo com o avançar das obras em direção à conclusão do novo terminal ferroviário, os entraves burocráticos acerca da disponibilização dos serviços e

⁷⁴ Organização dos Países Exportadores de Petróleo, em retaliação a mais um capítulo do conflito árabe-israelense, a Guerra do Yom-Kippur, em outubro de 1973.

⁷⁵ Estimo que o texto publicado, ácido e irônico em diversos pontos, e direto em outros, tenha passado despercebido, ou até de certa forma autorizado, dada a relevância da autora no contexto literário brasileiro da época, pois sendo figura proeminente e respeitada, não sofreria restrições de forma tão direta quanto uma censura prévia, a não ser que incorresse em linguagem mais direta quanto às críticas realizadas ao sistema como um todo.

funcionamento da estação ainda restavam por ser resolvidos. Em 05 de março de 1975, em visita à cidade (Niemeyer [...], 1975), Niemeyer pôde presenciar a execução de diversos projetos por ele concebidos para Brasília e, dentre eles, estava a nova estação ferroviária, onde elogiou o andamento das obras e o acompanhamento dos detalhes por parte da equipe técnica, sendo a previsão de entrega registrada para o meio daquele ano. Entretanto, diversas foram as notícias que se seguiram no período acerca de atrasos para a conclusão do terminal, sendo vencidas as etapas de maneira paulatina, onde a obra teria sido entregue em 1977 (Refesa [...], 1977), com pregão público realizado pela RFFSA para serviços de acabamento e complementares da estação ocorrendo somente em julho de 1978 (Rede [...], 1978).

O grande imbróglcio em relação à nova estação ferroviária de Brasília residia-se na forma como a mesma deveria ser utilizada: serviços auxiliares e manutenção, tanto da área interna quanto da área externa. A RFFSA alegava não dispor de recursos ou pessoal para gerir toda a empreitada e nem realizar a parte urbanística ao redor na mesma, incluindo aí os acessos rodoviários. Depois de quase dez anos das primeiras notícias da estação, e várias idas e vindas de debates e discussões que envolviam as esferas do poder local e federal, decidiu-se que o novo terminal deveria abrigar tanto o serviço ferroviário de passageiros quanto o serviço *rodoviário interestadual* de passageiros, deslocando-se os veículos e empresas que utilizavam a antiga rodoviária central, no cruzamento entre os eixos monumental e rodoviário, que iria receber somente os serviços urbanos e metropolitanos, para a nova estação, que passaria a se chamar "Estação Rodoferroviária". Inaugurada em janeiro de 1981, o novo terminal passaria por uma série de adaptações para receber novo público e serviços não previstos originariamente, o que acabaria por descaracterizar parte de seu *layout* e destinação de uso de espaços, sobretudo no vão do térreo, e em seu subsolo, área onde ocorreria o embarque e desembarque dos passageiros rodoviários⁷⁶. Este é o contexto em que o Trem Bandeirante retornaria ao cenário brasiliense desde o seu encerramento em 1976, momento em que a Estação Bernardo Sayão "agonizava", quando passou a receber somente o trem que ia até Araguari (e dali pra Belo Horizonte) até 1978, e uma pequena composição de três carros que ainda permanecia e circulava para o interior mineiro e goiano até o final daquela década.

Com grande alarde na época, a RFFSA assumiria o serviço de passageiros para São Paulo a partir da inauguração da nova "Estação Rodoferroviária" e disponibilizaria os

⁷⁶ Farta documentação, incluindo registros visuais e detalhes sobre o projeto, sobre a Estação Rodoferroviária de Brasília, também está disponibilizada nos sítios eletrônicos na internet, VFCO e Brasília, em trabalho realizado pelo pesquisador Flavio R. Cavalcanti, no endereço: <http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/estacao-ferroviaria-Brasilia.shtml>

melhores trens para o serviço, colocando para rodar as mais modernas locomotivas e vagões em posse da empresa, onde se tentava, claramente, criar a ideia de uma nova fase para o setor e, principalmente, para a capital no que diz respeito ao transporte de passageiros, sobretudo ao se apresentar, na época, como um serviço mais acessível e confortável que a opção rodoviária, este que ainda apresentava uma série de gargalos e problemas de sustentabilidade financeira após as sucessivas crises do petróleo ocorridas anteriormente (1973 e 1978)⁷⁷.

Assevero que a reinauguração do Trem Bandeirante ensejara novas relações a partir dos novos horizontes alcançados e dos espaços recém-produzidos por meio do seu avanço territorial junto a grupos e indivíduos que eram provavelmente desconhecedores de sua presença em Brasília. A partir de então, a ferrovia passava a circundar uma nova cidade satélite à época (atualmente, região administrativa), o Guará, passaria por dentro e ajudaria a consolidar as bases de funcionamento do Setor de Indústrias de Abastecimento (SIA), Setor de Transporte Rodoviário e de Cargas (STRC), e passava ainda pelos fundos de outra região administrativa, o Cruzeiro, para chegar à estação Rodoferroviária, dentro do Plano Piloto de Brasília, cruzando, no caminho, diversas vias rodoviárias expressas e, de alguma forma, se mostrando mais acessível e visível a uma parcela da cidade maior do que anteriormente quando se limitava à Estação Bernardo Sayão.

As regiões administrativas do Guará e do Cruzeiro foram duas das primeiras áreas a ser concebidas e planejadas como novos pólos habitacionais dentro da barreira sanitária da bacia hidrográfica do Lago Paranoá (dada pela via DF-001) e, embora se mantivesse a ideia e *modus operandi* do polinucleamento para a instalação e distribuição das pressões populacionais, rompia, de certa forma, com as diretrizes de distanciamento concebidos para estes novos adensamentos populacionais dentro do território de Brasília, pois ambos foram localizados perto do Plano Piloto de Brasília, com o Cruzeiro às margens da extremidade oeste do Eixo Monumental, e o Guará a pouco mais de 6km da Asa Sul, no caminho para Taguatinga.

Tendo as primeiras casas do Cruzeiro se instalado a partir de meados da década de 1960, e o Guará na primeira metade da década de 1970, possuem como semelhança o objetivo de alocar, em sua maioria, famílias e indivíduos empregados e/ou envolvidos no serviço público, tanto de caráter federal quanto distrital, onde proliferavam diversas formas de aquisição das moradias por meio de financiamento público, sendo às vezes de forma direta

⁷⁷ Maiores detalhes sobre o período de interrupção do trem bandeirante e detalhes técnicos das equipagens e operações serão detalhadas no capítulo seguinte.

com o próprio órgão ou instituição empregadora, por meio de taxas baixas ou irrisórias de juros ou contrapartida monetária com prazos extensos e "a perder de vista", e ainda por intermédio da antiga SHIS (Companhia habitacional do DF), como um expoente mais popular destas projeções urbanas; um outro caráter verificado para ambas as áreas era que a instalação ou fornecimento de serviços, principalmente comércio e saúde, não foram de imediato concebidos, mantendo-as mesmas com grande dependência da rede instalada no Plano Piloto, inscrevendo-as, por muito tempo, na qualidade de "cidades-dormitório". Ou seja: estas duas RAs tinham público minimamente direcionado e ocupação feita "sob controle", sendo induzida a chegada e florescimento de uma classe média, ou classe média-baixa, porém burocratizada (ou de alguma forma ligada ao serviço público), com preços mais atrativos e acessíveis que os já praticados na área do PPB, mas sem qualquer incentivo para as camadas ainda mais populares ou de classe baixa que cresciam em pontos mais afastados como Taguatinga, Gama e Sobradinho, ou que proliferavam em novas ocupações urbanas que surgiam através da criação de centros para erradicar "invasões" (referindo-se a aglomerações de moradias improvisadas e sem estrutura no centro de Brasília), tais como a Ceilândia, criada no início dos anos 1970⁷⁸ (Maniçoba, 2019).

Filho de pais nordestinos, mas nascido em Brasília no final da década de 1960, o Sr. Luiz Hayne teve o Guará como o local central de suas vivências e experiências em praticamente toda a sua vida, tendo passado toda a infância, adolescência e boa parte da vida adulta na região, quando presenciou e conviveu com a instalação das primeiras ruas asfaltadas, primeiros comércios locais, o surgimento da feira (que se tornaria um dos ícones da cidade), bem como de faculdades e outros itens de convivência e mobiliário urbano que foram agregados com o passar do tempo, fornecendo, assim, subsídios e elementos para a apropriação do lugar, entrelaçados ao enraizamento e sentimento de pertença, tanto seus quanto da sua família, amigos e vizinhos:

Luiz: Primeira década. Eu me lembro, a gente brincava lá, o... A NOVACAP ia lá, fazia a infraestrutura, pegava aquelas manilhas monstro, furadas, a gente ficava brincando por lá. É, assim, realmente foi uma fase muito difícil, fase de infraestrutura, construção, muita... Uma infraestrutura precária no início, mas que foi se desenvolvendo, mas, por outro lado, foi muito legal também porque a gente se divertia, enquanto criança, os nossos amigos... A gente se divertia pra caramba.

Guilherme: E você sentia que tinha um sentimento de comunidade ali naquelas pessoas? Logicamente o Guará, por mais que não seja das maiores cidades-

⁷⁸ Inclusive a "Campanha de Erradicação de Invasões" formara o prefixo CEI utilizado para intitular a nova RA criada em área contígua à Taguatinga, que deveria fornecer todo o suporte urbano e de serviços necessários até a sua consolidação estrutural e autonomia mínimas.

satélites, é uma cidade-satélite grande, razoável; mas, nas proximidades, ali onde vocês moravam, vocês percebiam um sentimento de comunidade, onde as pessoas interagiam? Aquele negócio do pertencimento, "sou do Guará", etc.?

Luiz: Com certeza, Guilherme, com certeza. Porque o Guará ele é considerado, sempre foi considerado, uma cidade-dormitório, ou seja: as pessoas, as famílias, trabalhavam não porque... O Guará não tem uma infraestrutura econômica, hoje até pode ter, mas antes, imagina? Anos 70, surgindo. Mesmo nos anos 80. Praticamente todo mundo trabalhava fora, Taguatinga e principalmente Plano Piloto, né? Iam pra casa dormir, e depois no outro dia voltavam pro trabalho; então, praticamente ali quem ficava era geralmente as mães, aquela velha ideia patriarcal, aquela coisa meio antiga. Quem trabalhava era o pai e a mãe cuidava dos filhos, aquela coisa toda, e hoje não é mais assim, e os filhos. Então, a gente tinha realmente ali uma rede de amizade muito forte e pertencimento, conforme você disse, e, de fato, ele existe, esse pertencimento ao Guará, a minha casa, é a cidade que me acolheu, esse tipo de coisa. [verbal] (Entrevistado Luiz Hayne).⁷⁹

A fala do Sr. Luiz Hayne apresenta a forma como a localidade é percebida por si e por outrem, tanto os integrantes da comunidade e vizinhança quanto a percepção dos moradores exteriores àquele cenário, mas que observavam, também, as nuances e matizes possíveis dentro das várias "Brasílias". Ao mesmo tempo, são realçadas as marcas de um período de instalação e consolidação da região, onde os laços afetivos ocorrem em todas as direções e fomentam a identidade com o lugar e com as pessoas que formam aquela comunidade, construindo, de forma conjunta, o sentimento de pertença, ao Guará, e também à Brasília.

A vida do cidadão, numa cidade nova, em consolidação (Brasília), e num bairro em fase de soerguimento (Guará), perpassa, então, conforme já apontado, pela criação de espaços e produção de referenciais que possam ser apropriados e trabalhados para a distinção enquanto indivíduo, comunidade, vizinhança e relações que extrapolam os círculos mais próximos e internos de convivência. Assim, a aproximação e o distanciamento tornam-se variáveis intrínsecas a este processo de auto-identificação perante o local, inscrevendo os itens os quais tem contato em posições específicas, a depender do grau de relação estabelecido com os mesmos. Poderia a linha do trem, um dos delimitadores do territoriais do Guará, ser tida como um dos personagens conformadores das vivências de seus moradores? Em que medida esteve, de fato, presente? O Sr. Luiz Hayne afirma que:

Luiz: Lembro da linha. Ela sempre foi um referencial pra gente: "Ah, é lá perto da linha de trem"... A galera dizia: "Ah, a gente vai numa quadra lá próximo, lá perto da linha de trem", então, a gente sempre teve... Acho que, quem mora no Guará desde o início, dos anos 70 pra frente, sempre tem ela como uma referência, na cidade, entende?

Guilherme: Pro morador do Guará?

⁷⁹ Entrevista de pesquisa concedida em 20 de fevereiro de 2024.

Luiz: Exatamente. Eu não sei como é hoje. Tipo, assim, um jovem, um menino de dez, doze anos, que nasceu, que mora no Guará, eu não sei porque aí a coisa já mais complicada, neste quesito, porque aí, é o seguinte: cresceu. O Guará cresceu; aí, outras cidades próximas [cresceram], a própria área onde moro [cresceu], que não era isso.

Guilherme: A vivência hoje é outra, né?

Luiz: A vivência é outra. Talvez não tenha, talvez não saiba que não exista a linha, até porque, dependendo onde mora escuta o trem passar, mas eu tenho certeza que é diferente da relação que a gente tinha com a linha de trem; hoje esses meninos não tem a mesma relação que a gente tinha com a linha de trem. Talvez seja mais um equipamento público ali. Mais uma coisa na cidade.

Guilherme: Mas, na época, vocês tinham isso em mente, sabia onde tinha... Tinha referência. Iam pra lá de vez em quando?

Luiz: Sim. Juntava a galerinha.

Guilherme: Via o trem passar de vez em quando?

Luiz: Sim. Até hoje, estou morando ali, de vez em quando tenho que parar pro trem passar.

Guilherme: E vocês sabiam que, nessa época, lógico, a gente tá falando de trem, ali tinha a linha, mas vocês sabiam que tinha um trem de passageiros? Que dava pra viajar no trem também?

Luiz: Eu sei disso hoje. Depois de um certo tempo. Mas na época, não. Não sabia que era uma linha de passageiros. Eu sempre imaginei que era questão de produtos.

Guilherme: Quando vocês viam, eram sempre o trem de cargas passando.

Luiz: Sim. Aí, depois eu fiquei sabendo, agora não, mas depois de adulto, ainda muito tempo atrás, comparado com hoje, aí eu fiquei sabendo que ali também transitava linha de...

Guilherme: Mas quando ainda estava funcionando a linha de passageiros, você não ficou sabendo que tinha essa oportunidade de viajar de trem em Brasília?

Luiz: Não, não fiquei sabendo. Nem pra onde ia! (risos). Pra onde ia? Por falar nisso.

Guilherme: Ia pra Campinas.

Luiz: Caramba. Não sabia. [verbal] (Entrevistado Luiz Hayne).⁸⁰

As palavras do Sr. Luiz Hayne revelam que a linha de trem, na primeira década do local, se apresentava como referencial de vivência e também da paisagem, indicando que os fluxos constituidores do urbano possuíam uma interconexão mínima com um de seus delimitadores estruturais, demonstrando que a ferrovia estava integrada àquela comunidade e era, de alguma forma, apropriada por ela. Entretanto, o mesmo não pode ser dito do Trem Bandeirante, sendo necessário, neste momento, fazer uma distinção entre os dois personagens que, embora integrantes de um mesmo sistema e ideário, não se constituem e nem se projetam

⁸⁰ Entrevista de pesquisa concedida em 20 de fevereiro de 2024.

sobre a cidade como correspondentes um ao outro; a própria dinâmica funcional (e por que não dizer "existencial") entre os dois indica que Trem Bandeirante estava inscrito em uma camada mais profunda e restrita de memórias e experiências para as populações de Brasília. No caso em tela, o morador do Guará guardava certa intimidade com a linha ferroviária e com o trem de cargas, mas, em seu processo de enraizamento e constituição possível de espaços, o Trem Bandeirante passara ao largo, sendo ignorado nos momentos de seu funcionamento, para ter sua existência atestada somente em temporalidade ulterior à sua presença, impossibilitando a formação de qualquer memória, no caso do depoimento em questão, em que o mesmo pudesse habitar.

Compreendo a fala como a comunicação expressa pelo indivíduo, provocada ou não, sobre determinado assunto em um dado contexto, onde não ocorre, necessariamente, um desenvolvimento linear ou coerente (do tipo "início, meio e fim"), sendo, de forma simplificada, a expressão do "eu"; entretanto, quanto mais condensada e robusta, quanto mais reflexões e articulações, mais capaz se torna de produzir e contribuir para a geração de outras formas e gêneros dela derivadas, tal como as narrativas. Assim, posso afirmar que as colocações do Sr. Hayne, embora expressas de forma individualizada, constituem sobremaneira uma narrativa recheada de experiências imersas no olhar do presente, refletindo temporalidades e reconstituindo o passado por meio do hoje (Benjamin, 1987), e também reflexo de círculos que dialogam e interagem com tantos outros, dentro e fora da sua realidade mais imediata (Guará) expandindo-se para os outros espaços possíveis (Brasília, ou "Brasílias").

Arlette Farge (2015) destaca a fala como um fenômeno, um acontecimento que inscreve o indivíduo e suas palavras numa posição de destaque e, ao mesmo tempo, análise perante aquilo que é emitido: "As falas, por momentos, cometem raptos: o que dizem de inaudito, de insólito, de tão particular e estranho desfigura a unidade das semelhanças e arranha, desfigurando-o, o rosto liso da construção histórica" (Farge, 2015, p. 63); alinhando as falas com os relatos orais constituidores de narrativas, lembro o quão necessário se torna ir além das expressões que contextualizam e tecem o arcabouço dos emissores; entendo que as falas não surgem em meio ao nada e muito menos se esvaem sem qualquer tipo de rastro ou marca impressa naqueles que as emitem e, mais ainda, naqueles que as ouvem ou dela tomam conhecimento. Elas produzem efeitos, e também são produtos. As experiências do cidadão, expressas nas falas, traduzem-se e revelam interações socioculturais a que se submetem ou

determinam códigos, condutas, impressões, opiniões, relações, vidas, etc., em que tais marcas estão imersas em conjuntos que são, por essência, coletivizadores.

Ainda sobre experiências de moradores do Guará, destaco o caso da Sra. Liliane Amaral, também "nascida e criada" na RA, permanecendo moradora também na vida adulta, atualmente com 45 anos de idade. Diferentemente do Sr. Hayne, e mesmo sendo neta de um ex-ferroviário de São Paulo, descobriu a existência de um trem de passageiros em Brasília quando ganhou uma viagem no mesmo em uma gincana da escola, no início dos anos 1990; até então, nunca soube que a linha ferroviária que passava aos fundos da quadra em que morava também conduzia as chegadas e partidas do Trem Bandeirante:

Liliane: A gente sempre soube que o trem passava ali. A gente escuta o trem da minha casa.

Guilherme: Dá pra escutar?

Liliane: Sim, dá pra escutar. Mas o que a gente achava? A gente achava que era só o trem de carga. A gente não sabia. Foi uma surpresa pra mim ter um trem de passeio, de passageiro, pra mim, cresci, eu, o meu pai, a minha mãe, e tudo, assim... Meu pai não porque (meu pai) sabia de tudo, mas, na minha cabeça, ali só passava trem de carga. Hoje em dia é, né, só trem de carga. Então, assim...

Guilherme: E eu te pergunto: não só você, mas imagina ali, as pessoas da comunidade que você lidava no dia-dia, nesse tempo a gente brincava muito na rua... Era a mesma coisa? Ninguém sabia do trem (de passageiros)?

Liliane: A mesma coisa, ninguém sabia que tinha um trem de passageiros, a gente achava que era o trem de carga.

Guilherme: Mesmo escutando o barulho dele passando de vez em quando.

Liliane: Mesmo escutando o barulho. Até porque ele passa até hoje lá no Guará, e ele passa nuns horários super estranhos, às vezes passa 3h da tarde, às vezes passa 3h da manhã. [verbal]. (Entrevistada Liliane Amaral).⁸¹

Assim são constituídas as narrativas ancoradas em memórias: fluidez temporal e transversalidade de indivíduos, cenários e situações; situações passadas sobrepostas a acontecimentos recentes, trânsito intenso na articulação de fatos, acontecimentos, onde a lógica tenta se fazer presente no momento da externalização junto ao ouvinte; em meio a esse fluxo intenso, a viagem ferroviária realizada a Pires do Rio junto com colegas e professores da escola⁸². A moradora, que é também passageira, correlacionava a ferrovia somente ao trem de carga, anteriormente conhecido por ela, por seu círculo familiar e pela vizinhança, sendo uma revelação a existência do trem de passageiros. Tal trecho demonstra, mais uma vez, o

⁸¹ Entrevista de pesquisa concedida em 10 de novembro de 2023.

⁸² Maiores detalhes sobre tal experiência e as lembranças correlatas e capítulo posterior, dedicado às viagens e memórias sobre o Trem Bandeirante, por meio dos olhos dos passageiros.

desnível entre as posições ocupadas pelos trilhos da linha e pelo Trem Bandeirante no que diz respeito às vivências e memórias compartilhadas naquele espaço, em um dos recortes possíveis para a cidade de Brasília. Tal fala, constituindo-se como narrativa, é também um acontecimento (Farge, 2015), proporcionando que o comum e ordinário, individual, possa ser arranjado junto a um conjunto maior de sentenças encadeadas a grupos e elementos de uma cidade, e do contexto maior de memórias urdidas em relação ao Trem Bandeirante. Em se tratando do caso da Sra. Liliane, sendo uma escola típica de bairro a qual proporcionou a viagem de trem, é possível afirmar que tantos outros colegas eram também moradores do Guará e, a partir de tal experiência, puderam agregar também às suas percepções sobre Brasília, e o Brasil, as idas e vindas do trem de passageiros, expandindo os elementos de apropriação possíveis dentro do universo urbano de então.

Enquanto na região do Guará a ferrovia era conhecida, e o Trem Bandeirante aos poucos sendo descoberto por uma parte da população, os moradores do Cruzeiro, em especial da área que se denominou posteriormente de "Cruzeiro Velho", a parte de ocupação mais antiga da RA e formada quase que exclusivamente de casas, passava a ter como vizinho o novo terminal ferroviário de Brasília, a "Estação Rodoferroviária" e seu pátio ferroviário, o que ocasionou uma nova rotina para a vizinhança.

A Sra. Eni Gabriel, mineira de Sacramento, e que morou por alguns anos na cidade do Rio de Janeiro, onde casou-se e graduou-se em arquitetura, chegou a Brasília em 1980 com a família e, após ter-se estabelecido inicialmente na Asa Norte, mudou-se para o Cruzeiro pouco tempo após a chegada em Brasília. Embora conhecesse a cidade devido a outras viagens (realizadas a passeio), somente como moradora pôde integrar-se à rotina da capital federal. A residência onde morava com sua família localizava-se em uma das últimas quadras da RA:

Eni: O Cruzeiro era um lugar bem... Era muito tranquilo. A criançada brincava na rua até 10hrs da noite, pique-esconde, era muito legal. E o conjunto que a gente morava, era o último conjunto de casas do Cruzeiro; depois era aquele terreno baldio, vazio, até chegar na EPIA, depois você atravessava a EPIA, era a Rodoferroviária lá. Não tinha nada.

Guilhermo: Isso nos anos 80, certo? Não estamos falando de quando Brasília foi inaugurada.

Eni: Não, era anos 80, não tinha nada. Aí a Rodoferroviária funcionava, a Rodoferroviária em cima, e o trem embaixo. E aí tinha todo aquele pátio. E era tão vazio que de lá de casa a gente ouvia o trem apitando, aquela manobra que...

Guilhermo: Era o pátio de manobras do trem.

Eni: O pátio de manobras. A gente ouvia.

Guilherme: Escutava da casa de vocês?

Eni: Escutava. O apito "piii" (imita o som do trem) e de repente aquele barulho: "pááá!" (imita o som de encaixe/desencaixe), quando engatava o vagão, a locomotiva. A gente escutava. [verbal]. (Entrevistada Eni Gabriel).⁸³

A ferrovia era, então, percebida por meio da operação dos trens no pátio da nova Estação Rodoferroviária de Brasília, pois o ruído ali originado não lograva qualquer timidez, e imiscuía-se, pelo que se depreende das palavras da Sra. Eni, nos lares e vidas das pessoas que compunham aquela comunidade. Na situação em tela, os sentidos evocados para as lembranças relacionadas ao trem diferem-se da situação da Metropolitana e também do Guará, onde as percepções estavam mais conectadas à contemplação e deslumbre, no caso da primeira, e de paisagem limítrofe e estanque no que diz respeito à segunda, em ambas inscrevendo-se como referenciais de local e pertença para os indivíduos e grupos ali instalados; no caso do Cruzeiro, o trem e a ferrovia se faziam perceber já nas últimas quadras, pelo alto som produzido em decorrência das operações no pátio ferroviário, sendo este, em conjunto com a estação, o ponto terminal da linha que finalmente havia chegado à área central da capital federal.

Neste ponto, quando colocadas em perspectivas as duas estações, algumas das proporções verificadas para o novo terminal são muito mais expressivas do que as encontradas anteriormente, na estação Bernardo Sayão e em relação ao Núcleo Bandeirante, pois, além de dimensões mais reduzidas e improvisadas, esta também ficava mais distante da área residencial, o que não ocorria aqui no Cruzeiro (apesar de uma via rodoviária expressa se interpor entre as duas áreas). Ademais, a nova estação acabou por trazer consigo também uma nova fase para o Trem Bandeirante, agora operado pela Rede Ferroviária Federal, sendo formado por mais carros disponíveis, potencializando um fluxo maior de passageiros e composições ferroviárias, além das operações de embarque e desembarque estadual de passageiros rodoviários, que geravam movimentação intensa na estação e em seus arredores e, em tese, estando reunidas sob a mesma estação, deveria facilitar a conexão entre os modais ali disponíveis.

De toda sorte, é preciso destacar que o dia-dia da comunidade do Cruzeiro que estava mais próxima à estação passou a ser alterado não somente pelos ruídos gerados pelas chegadas e partidas dos trens (de cargas e de passageiros), mas também por meio da presença daqueles que afluíam e davam vida ao novo terminal: funcionários do transporte, trabalhadores dos serviços ali prestados (desde o comércio até alimentação) e, principalmente,

⁸³ Entrevista de pesquisa concedida em 1º de fevereiro de 2024.

os viajantes e seus acompanhantes, o que fomentou novas marcas e diretrizes na (re)organização daqueles espaços, outrora limitados aos moradores:

Guilhermo: Dona Eni, a senhora como moradora do Cruzeiro, lembra de algum morador comentar sobre algo, de... Como que a presença do trem se mostrava pra vocês ali na vizinhança?

Eni: Não era muito forte não. Tinha, assim, um comentário: "Acordei de madrugada ouvindo o barulho do trem", e que também depende do vento, né? "Acordei por causa do trem", o pessoal mexendo comigo: "Tá grávida de novo? É muito trem!", todo mundo fala, né? Mas não tinha muita conexão com o trem não. A conexão que tinha mais era com a Rodoferroviária, porque muitos passageiros chegavam lá, não sei se de trem ou de ônibus, e... Não tinham pra onde ir, tinham que esperar uma conexão, e ficavam sem ter alojamento, aí eles vinham, pediam comida.

Guilhermo: Sério? Isso é interessante.

Eni: Uma vez veio uma mulher que tinha uma criança pequena, que a criança teve uma disenteria, e ela não tinha mais como lavar as roupas da criança, foi pedir sabão. Sabe? Umas situações de gente que ficava na Rodoferroviária esperando, ou, ou, chegava na ilusão que ia conseguir um emprego, e não conseguia, não tinha pra onde ir. Nem hotel tinha lá perto. Ali era o fim do mundo, né? Agora, tem muito a coisa do trem de carga, né? Na verdade, a maioria dos trens que a gente via, eram os trens de carga, não de passageiros. [verbal]. (Entrevistada Eni Gabriel).⁸⁴

Tais apontamentos são reveladores no sentido de que o trem de passageiros, mesmo sendo conhecido (pois apesar de nunca ter viajado no trem de Brasília, somente em outras viagens em Minas, diz que seu pai já utilizara o serviço para o DF em algumas ocasiões), não enraizou-se de forma forte (ou determinante) nas memórias engendradas por meio de suas chegadas e partidas. Sim, o ruído surgido no pátio pelas suas manobras eram de conhecimento de toda a vizinhança e, aparentemente, esperados; mas, além disso, o Trem Bandeirante ia e vinha sem qualquer interferência em suas vidas e sem maiores registros dignos de nota. Entretanto, as pessoas que forneceram nova configuração àquela vizinhança deram um novo tom àquela realidade e inscreveram-na em fluxos que, de certa forma, já estavam em curso em relação à Brasília, mas que eram, de alguma maneira, alheios àquela casa e a tantas outras pessoas ali do Cruzeiro.

Indo mais além: o estabelecimento de um novo terminal de transportes, intermodal e interestadual, evidenciou os traços de um fluxo migracional ainda presente e marcante, bem como todos os elementos de uma capital em ritmo crescente. E com tal ritmo de aumento populacional e o consequente surgimento de outros polos urbanos na capital, surgiriam também, de forma bastante aparente, as marcas de uma sociedade cujas desigualdades, em

⁸⁴ Entrevista de pesquisa concedida em 1º de fevereiro de 2024.

todas as suas esferas, se faziam sentir, sendo a nova capital federal uma amostra e reflexo do restante do país.

Um outro depoimento acerca de Brasília apresenta diversos traços singulares em suas análises e, principalmente, em sua trajetória enquanto indivíduo, mas que, ao mesmo tempo, possibilita o estabelecimento de pontos comuns com outros moradores sobre o Trem Bandeirante e a questão ferroviária da cidade. O Sr. Afonso Moraes veio para Brasília com um ano de idade quando os pais mudaram-se do Maranhão, tendo passado toda a infância, adolescência e boa parte da vida adulta na Asa Norte (com uma estada mais rápida pelo Guará); teve tais períodos intercalados por um tempo nos EUA (parte do ensino médio e início da vida adulta) e, ainda, alguns poucos anos após o retorno, por uma viagem pelo Brasil quando esteve envolvido no projeto "*Pedalando contra as drogas*", quando circulou por dez meses em quase todos os estados e capitais dando palestras sobre esporte e vida saudável; trabalhou também na área de jornalismo em alguns veículos da cidade e como assessor parlamentar, e hoje apresenta-se como "*Bikerrepórter*", onde aborda questões ligadas à mobilidade urbana (sobretudo sob duas rodas) em veículos de comunicação da capital. Sua relação com Brasília foi marcada, segundo ele, pelo dinamismo e intensidade, onde, entre idas e vindas à cidade, pôde sempre circular por boa parte dos territórios das RAs que integram o Distrito Federal, conhecendo as mesmas de perto, em cima de sua bicicleta.

Devido à conversa realizada, eu poderia descrever a sua relação com Brasília em várias etapas, não somente devido à sua aproximação e distanciamento físico ocorrido com a cidade em alguns momentos, mas pela própria dinâmica quanto aos ofícios exercidos. Embora tenha citado a política como a marca mais forte no que diz respeito à cidade, externando toda a ideia de capitalidade projetada sobre a mesma, e o que lhe trouxe bastante desconforto e desilusão (segundo suas próprias palavras), prefiro destacar como Brasília pôde ser captada pelos caminhos trilhados por sobre os espaços gerados em relação à cidade, tendo como instrumento e guia seus sentidos, que alimentaram diretamente as memórias articuladas sobre suas andanças:

Guilhermo. E você falou que costumava andar muito pelas cidades-satélites, que hoje a gente não usa mais esse termo... Você estava me falando aqui antes, de "cheiros" que você percebia, ou percebe, a cidade por meio do cheiro; não só do chão, mas também do cheiro. Me explica um pouco disso.

Afonso: Cara é muito bacana porque, Brasília... Ela, é claro, como toda metrópole, ela vai crescendo...

Guilhermo: Hoje você tem Brasília como uma metrópole, antigamente não?

Afonso: Antigamente não, mas eu vi crescendo. Eu sou de uma época pré-Samambaia, Recanto das Emas, não existia nada disso na minha época. Eu vi o Roriz assinando os termos e criando ali as regiões administrativas. Então, o cheiro na época, eu lembro, e isso é memória afetiva, eu lembro da terra, do cheiro do barro, não tinha tantos os cheiros que hoje eu tenho. Então hoje, quando se fala em Cruzeiro, eu lembro da jaca, é a fruta, sabe? Na Asa Norte, eu lembro muito ali na 203, eu pegava o eixinho e o eixão, eu lembro do jamelão, e até hoje tem jamelão ali. Cara, então eu sinto o cheiro. Fala em "Asa Norte", é jamelão; jaqueira, sinto cheiro de jaca lá no Cruzeiro. Já na Feira da Ceilândia é aquelas comidas fortes, né?

Guilhermo: Do centro da Ceilândia, da feira...

Afonso: Isso! O Guará também... O Guará (risos) é maconha e (risos)... Mas tem o lance da música também e, assim, eu lembro do reggae do Guará, porque agora é tudo sertanejo, né? Mas eu lembro quando ia pra Taguatinga, Ceilândia, as mães dos meus amigos ouvindo sertanejo, moda de viola dos anos 80, anos 90... [verbal]. (Entrevistado Afonso Moraes).⁸⁵

A cidade é continuamente trabalhada nas palavras dos moradores, que a internalizam sob a forma de sensações, sentimentos emanados e reunidos em uma narrativa que busca explicar, a todo o momento, a visão de mundo interno que a orienta e a estrutura.

Tanto as experiências do Sr. Jefferson, do Sr. Luiz Hayne, quanto as da Sra. Eni e do Sr. Afonso registram a capital por meio dos sentidos. A cidade, que é sensível, é também sensitiva, e por meio da visão ocorre a contemplação do Trem Bandeirante, destaque entre todos os outros elementos da ferrovia; em outras, os trilhos são vistos e tocados pela composição comunitária local, em aventuras infantis e como delimitador de espaços; também por meio dos sons o trem de passageiros é notado em suas manobras no pátio ferroviário, ou da ausência de qualquer ruído diferente na vizinhança na ausência do trem, pois a tranquilidade imperava onde se "brincava na rua até 10hrs da noite"; no último caso, onde o morador desconhece qualquer informação sobre um trem de passageiros na cidade, a mesma é apreendida por meio dos cheiros e sons, emanados de forma singular por cada localidade a qual transita, reforçando, mais uma vez, a diversidade das polivivências surgidas em Brasília ao longo dos anos.

Tais articulações são, então, refletidas sobre o ouvinte, que também interage com tais experiências, e intenta captar tais percepções e correlacioná-las com tantas outras narrativas, dados e informações, de forma a atribuir sentido numa narrativa inteligível sobre a cidade e acerca de diversas encruzilhadas memoriais, tal como o Trem Bandeirante. Quando circula sobre tantas áreas da cidade, mesmo tendo como base a área central, o Plano Piloto de Brasília, o Sr. Afonso traz consigo uma amplitude da cidade potencialmente maior dos que

⁸⁵ Entrevista de pesquisa concedida em 1º de março de 2024.

estavam de alguma forma imersos na relação residência-trabalho-residência, circunscritos a contatos menos diversos no que diz respeito a coletividades e espaços possíveis de pertencimento.

Guilhermo: *Nessas pedaladas, idas e vindas por Brasília, você percebia que tinha uma linha ferroviária? Isso era constante, não era constante, nas suas observações ou pensamentos pela cidade? Ou isso era mais um elemento na paisagem que passava despercebido?*

Afonso: *Confesso que passava despercebido. Tinha coisa que, desde criança, tinha uma coisa que me incomodava o ouvido: tinha uma coisa chamada "Rodoferroviária". Que eu ia deixar e buscar parente na "Rodoferroviária" e me perguntava: "Por que isso aqui não é "rodoviária"? Desde moleque, né? E aí meu pai falava: "Não, é porque aqui já teve trem", esse verbo, no passado: "Teve trem", "Teve trem".*

Guilhermo: *Isso você moleque?*

Afonso: *Isso eu criança. Dai eu cresci e continuei indo buscar amigos e parentes na "Rodoferroviária" e nunca vi o trem!*

Guilhermo: *Nem na Rodoferroviária e nem em lugar nenhum, na linha, mesmo pedalando?*

Afonso: *Não. E porque eu não via trilhos de trem? Eu pedalava muito no asfalto, então raramente você vê trilho cruzando, somente no SIA, né, que você vê trilho. Eu acho que só lá que você vê. [...] Acho que é o único lugar com a linha perceptível, na área urbana, que você vê, em Brasília, o trilho, quem anda no asfalto. Se eu tivesse gosto pelo mountain bike na época, como alguns amigos meus, talvez sim, porque eu sei que eles pedalam, e falam: "vamos lá no trilho do trem não sei aonde", eu sei que tem umas trilhas que passam, a referência são os trilhos, tem fotos lindas que eles tiram nos trilhos do trem e tal... Mas eu não era dessa turma, do barro, da terra, eu era urbano; então o trem era, pra mim, uma coisa muito distante, de fato. Eu não tinha nenhuma conexão ou acesso ao conhecimento que havia trem; a única palavra que me remetia isso era a tal da "Rodoferroviária". [verbal]. (Entrevistado Afonso Moraes).⁸⁶*

A Estação Rodoferroviária gerava, entre tantos, mais intriga do que propriamente certezas. Como era possível ter um nome que remetia ao trem se pouco (ou quase nunca) se via o trem? O estranhamento é compreensível na medida em que o Trem Bandeirante se fazia presente no terminal por apenas dois dias na semana, e o trem de cargas não chegava propriamente à estação, mas apenas em seu pátio mais interno para as operações autônomas com relação aos demais viajantes (principalmente os rodoviários). Mesmo os trilhos da linha, que perpassam diversas áreas de Brasília, inclusive o Guará onde o Sr. Afonso residiu, não pôde ser integrada às suas memórias mais destacadas e externalizadas acerca de suas vivências na cidade, o que reforça a ideia de que são variadas as perspectivas e experiências

⁸⁶ Entrevista de pesquisa concedida em 1º de março de 2024.

na capital, resultado da variedade de trajetórias, agremiações urbanas, demandas individuais e coletivas pressionando e fomentando os espaços surgidos.

Retomando Farge (2015), acredito que a fala é emitida e encontrada, na maioria das vezes, de maneira uníssona e singularizada; entretanto, mesmo em tais condições, não se pode concebê-la como uma ilha em meio a um oceano de movimentos, fluxos e interações. A fala, o testemunho, os indivíduos, grupos e comunidades, devem ser enxergados em meio aos processos e tramas que os originaram, que os constituem, e os quais dialogam e exercem influência. As singularidades, os desvios, a heterogeneidade, são elementos e características que existem, em sua maioria, no interior das coletividades, das permanências, das homogeneidades e das estruturas. Na verdade, é muito comum a ocorrência de situações de justaposição ou contraposição nos meios os quais tantos elementos diversos interagem. Os exercícios rememorativos sobre o Trem Bandeirante, suas presenças e ausências, constituem narrativas sobre a cidade e experiências projetadas sobre ambos, inicialmente de forma individual, mas, sobretudo, coletiva, que englobam um universo ferroviário maior, regional e nacional, onde os trens de passageiros foram, aos poucos, parando de circular e, com isso, ficando circunscritos às memórias daqueles que o conheceram ou, de alguma forma, reproduziam histórias e casos sobre o mesmo, mesmo sem terem-no visto em qualquer ocasião que seja.

As estações, mais do que os trilhos ou as próprias composições ferroviárias de passageiros, em determinado momento, parecem surgir com mais força e frequência nas articulações memoriais do que propriamente os trens, sobretudo o trem de passageiros. Tais edificações (ou o que restou delas em alguns casos) parecem se mesclar mais às idas e vindas da memória ao passado e ao presente, estabelecendo, de certa forma, um eco, uma ligação, entre a paisagem urbana e as narrativas emanadas sobre a vida ferroviária nas cidades. No caso de Brasília, a Estação Rodoferroviária, planejada por Lúcio Costa e desenhada por Oscar Niemeyer, pôde ascender sobre a cidade e, mesmo estando relativamente distante de boa parte dos setores residenciais (com exceção feita ao Cruzeiro), conseguiu, de certa forma, ofuscar o próprio elemento que dera causa ao seu surgimento, o trem de passageiros.

O fato é que a diversidade de relatos e experiências dos moradores em relação ao Trem Bandeirante se mostra um tanto quanto expressiva. Em alguns casos o trem era visto e esperado e, em outros, apenas uma história ou ruído distante; e ainda, para muitos (sendo inclusive um ponto de partida de interesse para este trabalho), foi possível identificar um forte desconhecimento sobre a existência do trem de passageiros, tanto por indivíduos que viviam

na cidade durante o seu funcionamento quanto por outros que nasceram ou vieram morar em Brasília após o seu encerramento, indicando um alcance memorial deveras reduzido e/ou limitado. Por que isso ocorrera de forma tão marcante nas rememorações?

É possível apontar alguns indícios e situações: a própria periodicidade com que o Trem Bandeirante irrompia os cenários urbanos era um fator a ser considerado, pois quanto menos frequente, menos visto e menos lembrado pela população; entretanto, mesmo entre aqueles que lembravam, não foi citado o trem de passageiros como um elemento preponderante, pois é perceptível, em seus depoimentos, que não foram, em geral, incentivados a conhecer ou desbravar mais as possibilidades oferecidas por aquele meio de transporte, pois os estímulos, tanto locais, na organização viária e de circulação de Brasília, quanto nacionais, estruturavam com maior visibilidade e preponderância o modal rodoviário (seja particular ou coletivo), sendo tal questão apenas parte de uma conjuntura maior de indução do mesmo, conforme debatido anteriormente. Um outro ponto a ser trazido à esta baila diz respeito ao alcance e interesse dos gestores públicos, em suas diversas instâncias e períodos, em fazer o Trem Bandeirante conhecido e, de alguma forma, fomentar um maior interesse sobre os seus serviços e disponibilidade, onde não fora verificado uma política de longo prazo para o setor⁸⁷, o que denota significativa falta de planejamento na área. Ainda, a circulação local de ideias, debate e veiculação de informações e reportagens nos periódicos da época, tendo como maior e mais influente exemplo o Correio Braziliense, parece ter tido um alcance limitado, embora relevante, para a construção e enraizamento do Trem Bandeirante para grande parte dos moradores da cidade, que seguiam desconhecendo a própria existência do trem de passageiros.

Ainda sobre as diversas narrativas dos moradores sobre o tema, acredito que eventual seletividade da memória, conforme descrito por Ricoeur (2007), não seria suficiente para explicar tal diversidade de relações com o trem, de distanciamento em sua maioria, mas sim trajetórias que, em meio à conjuntura local e do próprio funcionamento do sistema ferroviário, contribuíssem para tal configuração. Tampouco seria necessário falar em silenciamento ocorrido quanto a isso, não sendo perceptível qualquer movimento ou ação (a não ser a imposta pelo próprio indivíduo para si e sobre si) capaz de escamotear de forma sistemática a questão ferroviária voltada para o transporte de pessoas na capital federal e para aqueles que a constituem; esquecimentos podem ser convidados à discussão, porém, de forma

⁸⁷ Os capítulos anteriores dão conta da trajetória ferroviária nacional até a extinção da RFFSA e o planejamento do setor em relação a Brasília, no próximo capítulo mais detalhes serão trazidos à luz sobre a situação específica do Trem Bandeirante no que diz respeito ao seu gerenciamento e acompanhamento.

mais complexa e ampla do que os depoimentos até aqui permitiram fazer, sendo mais elucidativo, para tanto, inscrever tais rememorações em relação à cidade do passado e do presente, entremescladas à ação dos grupos e indivíduos sobre a mesma, pois, conforme salientado por Pesavento (2007, p. 11):

Às cidades reais, concretas, visuais, tácteis, consumidas e usadas no dia-a-dia, corresponderam outras tantas cidades imaginárias, a mostrar que o urbano é bem a obra máxima do homem, obra esta que ele não cessa de reconstruir, pelo pensamento e pela ação, criando outras tantas cidades, no pensamento e na ação, ao longo dos séculos.

Brasília vista aos olhos de seus moradores é fruto de tal movimento incessante de reconfiguração, concreta e visual, mas também percebida, sentida, imaginada e narrada, sendo alçada, enquanto capital federal e expoente de um ideário modernista e utópico, a um patamar singular de observação e análise. Ao mesmo tempo a cidade seguia resistindo às intempéries que apontavam para a derrocada do sistema ferroviário nacional, em jornadas semanais de idas e vindas do Trem Bandeirante em meio ao cerrado do Planalto Central, buscando e trazendo indivíduos, grupos, esperanças, tristezas, alegrias, sonhos e frustrações, para a composição contínua de uma capital em crescimento incessante.

Inclusive, a expansão de Brasília, em todos os seus aspectos, notadamente os de âmbito territorial, com o surgimento de novos espaços e, conseqüentemente, populacionais, haveria de trazer impactos também ao Trem Bandeirante, o que não se verificou de forma direta. Seria de se esperar que com o estabelecimento de um novo polo migracional na capital federal, com uma taxa de crescimento de aproximadamente 1% ao ano em seu número de habitantes, pudesse incrementar também a procura pelos serviços oferecidos pelo transporte ferroviário de passageiros, o que não se verificou na mesma proporção, tendo em vista que mais pessoas chegavam e nasciam, mas o conhecimento sobre o mesmo não se alterara de forma significativa. As incursões memoriais traduzem sentimentos complexos sobre o Trem Bandeirante, onde a sua projeção sobre as pessoas se dava de forma limitada; os registros jornalísticos sobre o mesmo, ao longo da década de 1980, também vão se tornando rarefeitos à medida que o tempo passa após a sua reinauguração, onde o mesmo vai sendo deixado de lado diante de outras pautas que, aparentemente, possuem maior apelo junto aos leitores, ou, de alguma forma, refletem com maior fidelidade a realidade da maioria deles⁸⁸.

⁸⁸ Debates acerca do encerramento do Trem Bandeirante ocorreram com maior detalhamento nas entrevistas realizadas com os ex-ferroviários, onde questões internas da companhia, juntamente com análises sobre a conjuntura da sociedade à época foram abordadas; trata-se do capítulo seguinte.

Neste sentido, a pujança populacional, expressa na diversidade espacial e polinucleamentos de Brasília, não parece ter contribuído para uma sobrevivência do Trem Bandeirante, e muito menos fortalecer a sua imagem ou proeminência na cidade; enquanto boa parte do serviço ferroviário de passageiros estava sendo desativado (décadas de 1970 e 1980), Brasília remava na direção oposta, onde os gestores públicos locais e federais, por meio da RFFSA, intentavam concretizar o plano ferroviário para Brasília (e para o Brasil) tendo como ponto estratégico o novo terminal ferroviário (Estação Rodoferroviária de Brasília). Entretanto, os vinte e um anos de atraso para a consecução completa do mesmo acabaram por acarretar alguns descompassos entre a situação ferroviária nacional (sobretudo o serviço de passageiros) e a configuração citadina ocorrida na nova capital ao longo do tempo, o que fez com que o Trem Bandeirante não conseguisse se enraizar, de forma primordial, relevante, e definitiva para os que compõem e deram as tonalidades diversas da nova capital federal.

5 TRABALHADORES FERROVIÁRIOS

Uma infinidade de questões técnicas compõe o dia-dia de uma operação ferroviária, algumas mais especializadas, outras mais simples; porém, todas altamente relevantes para que as etapas sejam devidamente cumpridas em sua completude, os objetivos alcançados e para que as demandas do público interessado sejam plenamente satisfeitas. No caso do Trem Bandeirante, um grupo relativamente grande de trabalhadores era responsável por proporcionar um serviço que envolvia diversas frentes e que era pautado por um conjunto de itens que, em conjunto, deveriam traduzir-se em qualidade direta ao usuário, tais como: pontualidade, conforto, cordialidade, modernidade, dentre tantos outros.

Ou seja, para conhecer o Trem Bandeirante em seu âmago, os detalhes e questões relacionadas ao seu dia-dia, considero ser necessário também adentrar as experiências e vivências daqueles que eram os responsáveis, diretos e indiretos, pela sua operacionalização. Tais vozes fizeram-se ecoar por meio de narrativas que buscaram explicar, por diversas vezes, mais do que o próprio Trem Bandeirante e suas histórias, mas suas próprias vidas, bem como diversos momentos da questão ferroviária brasileira como um todo ao longo do passar das décadas de 1970, 1980 e 1990, sob o prisma de sua atuação na RFFSA.

Este capítulo apresenta, principalmente, as rememorações de ex-ferroviários (todos já aposentados) embevecidas em artifícios próprios de refazer o passado perante o presente acerca do Trem Bandeirante, diante das provocações e estímulos colocados sobre o tema, fomentando lembranças outrora deixadas no subterrâneo da memória, ou remoendo esquecimentos resistentes perante outras questões não tão relevantes aos seus olhos e palavras. Neste sentido, é trazido à tona e colocado à disposição um universo composto por termos, conceitos, e linguajar próprio dos que estavam envolvidos na realização de tais tarefas do mundo ferroviário, onde a familiaridade, para o leitor (e, no meu caso, ouvinte), se constrói aos poucos, num exercício de compreensão acerca da temática e das observações colocadas, das mais simples às mais complexas, que acabam por revelar um grupo diverso (porém coeso) de trabalhadores no que diz respeito aos sentimentos e sensações emuladas para o desentranhamento, persistência e sobrevivência de suas memórias constituidoras de narrativas enquanto ex-ferroviários.

O pano de fundo para a maioria dos registros memoriais reunidos neste capítulo encontra-se no período de reinauguração do Trem Bandeirante, ocorrido em 1981, após a inauguração do novo terminal brasiliense (Estação Rodoferroviária), onde os narradores aqui

presentes puderam articular suas experiências e vivências junto às plataformas de embarque e desembarque, pátio de manobras, depósitos, escritórios e guichês de venda de bilhetes, dentro dos trens, orientando viajantes e outros ferroviários, e nas cabines das locomotivas, onde se guiava e se conduzia o Bandeirante pela região central do Brasil. Histórias que dialogam com suas individualidades e também com suas coletividades, tanto de outrora quanto do presente, desvelando junto aos leitores temporalidades interseccionais da nova capital, dos interiores do Brasil, dos trens de ferro; revelando, por diversas vezes, um alto estandarte diante do (às vezes insistente) esquecimento.

5.1 Nos guichês, pátios e plataformas

Uma série de tarefas estavam relacionadas à operabilidade do Trem Bandeirante, algumas de forma direta, outras de forma indireta ou residual. Na verdade, a maior parte dos trabalhadores responsáveis por mantê-lo funcionando e disponível para a população se encontrava nos serviços relacionados às manobras nos pátios ferroviários, na manutenção e reparos técnicos e mecânicos (nas locomotivas e nos vagões), nos trilhos (turmeiros), nos expedientes burocrático-administrativos dos escritórios localizados nas estações, bem como as equipes responsáveis pela limpeza e conservação dos carros; a bordo dos trens ia, além da equipagem, o pessoal envolvido no preparo das refeições e bebidas servidas a bordo. Ou seja: quantitativo grande e diverso de profissionais estava envolvido no funcionamento do Bandeirante; muitos desses trabalhadores desenvolviam suas atribuições na operação ferroviária como um todo, não estando restritos apenas às atividades do trem de passageiros, possuíam a atribuição de atuar, também, nas tarefas relacionadas ao serviço de cargas, sendo este, responsável, em termos comparativos, pelo maior volume de trabalho realizado⁸⁹.

O Sr. Davi Fernandes, nascido às margens da ferrovia no interior do Goiás, na cidade de Urutaí, vizinha a Pires do Rio (que era uma das bases operacionais da ferrovia desde os tempos de criação da EFG), entrou para a RFFSA em 1988 via concurso público⁹⁰; segundo apontado pelo mesmo, possuía o objetivo desde cedo em sua vida de se tornar ferroviário, devido, principalmente, à influência do seu pai, ex-trabalhador da construção de

⁸⁹ Mais um reflexo do já constatado e apontado ditame economicista presente no setor ferroviário, quando poucas linhas de passageiros eram ainda disponibilizadas no Brasil.

⁹⁰ Esta forma de acesso aos quadros da empresa era padrão, conforme pude apurar. Todos os ex-ferroviários os quais conversei citaram que entraram via concurso público.

ferrovias, que participou, inclusive, do grupo encarregado de erguer o ramal de Pires do Rio a Brasília. Sobre ser ferroviário, o Sr. Davi destaca:

Davi Fernandes: Então naquela época a ferrovia fazia um movimento grande, né? Então já era, começava aquele tipo um sonho, a pessoa começava a arrumar um primeiro emprego, já sonhava, "ó, eu quero um dia trabalhar com ferrovia". O que gerava mais emprego na região era banco, né, algum banco que tinha na época.

Guilhermo: Prefeitura, eu imagino.

Prefeitura, sim. Uma industriazinha de poucas... pouco mesmo. Mas o maior era ferrovia. [verbal]. (Entrevistado Davi Fernandes).⁹¹

As cidades que nasciam e se expandiam às margens da antiga EFG acabavam por gerar em seus habitantes a vontade de trabalhar na operação ferroviária, onde as empresas do ramo possuíam boa aceitação junto a tais populações, revelando uma importância sócio-econômica, pois ofereciam boas oportunidades de emprego pois, no caso da RFFSA, por se tratar de uma empresa federal, os mesmos ocorriam em patamares salariais acima da média dos demais postos de trabalho comumente disponíveis em tais realidades, fazendo com que um trabalhador da "Rede Ferroviária" (como é carinhosamente chamada a RFFSA pelos seus ex-trabalhadores) gozasse de uma boa condição financeira, estabilidade, e, consequentemente, prestígio social perante a comunidade da época. Assim, em diversos relatos e conversas realizadas com ex-ferroviários nesta pesquisa, foi bastante comum encontrar situações em que vários integrantes da mesma família atuavam nos serviços ferroviários, desde a parte mais burocrático-administrativa até as manobras nos pátios e viagens nos trens. O caso do Sr. Davi não foi diferente. Vários irmãos também entraram para a "Rede Ferroviária", mas somente ele chegou a residir em Brasília a trabalho, onde exerceu diversas funções na companhia, iniciando pela de "Manobrador":

Davi Fernandes: Aí manobrador é o cara que fica no chão. A gente tem o pátio ali da ferrovia, o pátio são várias linhas. [...] E elas servem pra desviar, pra estacionar os vagões. O trem de viagem chega - na época o limite aqui era de oitenta vagões e o combustível da região toda vinha de trem.

Guilhermo: E o senhor ficou nessa função quanto tempo mais ou menos, assim?

Davi Fernandes: Isso aí, comecei em 89. Aí a gente entrava, começava o período de treinamento que fica em Araguari, ficava dois meses, em teoria. [...] Aí a gente fez esse treinamento lá de dois meses e veio pra localidade pra ir acompanhando um cara mais experiente. Porque realmente é bem complexo, o negócio. Aí acompanhava, uns três, quatro meses acompanhando pra já dar conta de fazer, mesmo, sozinho. Dominar. Porque é muita responsabilidade. Você vê o cara aí... porque quando você está com o trem de frente, a responsabilidade é do maquinista. Mas quando você está recuando, é do manobrador. Então ele tem que ter muita

⁹¹ Entrevista de pesquisa concedida em 08 de novembro de 2022.

noção de distância, com velocidade, com peso. E isso aí é com o tempo, você não pega de uma hora para outra. Cerca de 7 anos como manobrador. Sofrendo.

Guilherme: Aguentando o barulho ali e tudo mais.

Barulho, tempo... Não tem sol, não tem chuva, não tem nada. Não tem dia, feriado, natal, ano novo.

Guilherme: Era por escala?

É, revezamento. É um pouco sofrido. Escala de doze horas, trabalha a noite, é sofrido. É das 19h às 7h, ou das 7h às 19h. Então quando pega... teve épocas que a gente fazia quatro noites seguidas. Rapaz, não é fácil. A gente estando mais novo, assim, tranquilo. Você vai resistindo... Depois de um tempo... hoje mesmo eu acho que eu não conseguiria fazer não, o que eu já fiz. Não.

Guilherme: Mas quando se é novo, a gente pega a missão e só quer saber de fazer.

Davi Fernandes: Isso. Fazia e amanhecia alegre ainda. E tava tudo certo. Ainda bem. [verbal]. (Entrevistado Davi Fernandes).⁹²

O relato acima traz diversas características da carreira de ferroviário da RFFSA na década de 1980. Iniciando-se pelo ingresso via concurso público, os selecionados, após a definição da lotação e da atribuição, eram designados para um período de treinamento (geralmente em Minas Gerais para os que iriam ficar lotados em Brasília), quando eram acompanhados por outros profissionais mais experientes, aprendendo, na prática, a lida do dia-dia na ferrovia. Para o cargo de manobrador, as tarefas eram executadas por turnos e escalas de forma a manter o funcionamento ininterrupto da chegada dos trens ao pátio, ocorrendo o revezamento entre os membros da equipe, independentemente das condições climáticas ou do dia da semana ou do ano; notadamente, pode-se depreender que em momentos de pico e de alta demanda o prazo e o trabalho deveriam ser regularmente cumpridos, revelando uma pressão inerente ao cargo que, aliada às condições de trabalho existentes, resultavam num esforço físico e mental contínuo e, provavelmente, uma condição de estresse trabalhista (físico e mental) a médio e longo prazo. No caso do Sr. Davi, e em tantas outras memórias desentranhadas que tive a oportunidade de conhecer, chama a atenção o fato de que tais experiências são reveladas com bastante tranquilidade e naturalidade, sem qualquer peso ou lamentação perceptíveis na narrativa acerca de suas vidas na RFFSA; na verdade, é latente o orgulho dos ex-ferroviários em destacar que, apesar do caráter extenuante do trabalho desenvolvido, e de que não teria condições de enfrentar tais intempéries com a idade atual (no caso do Sr. Davi), a missão fora cumprida com dedicação e firmeza.

Esta lente do presente colocada diante do exercício mental articulador da memória é um contínuo operado pelo narrador. O seu "eu" atual não pode, não consegue e nem quer se

⁹² Entrevista de pesquisa concedida em 08 de novembro de 2022.

desvencilhar do seu "eu" do passado pois são a mesma pessoa, mas cuja ponte articuladora entre ambos possui seus alicerces localizados no terreno do agora, arregimentando todos os fatos contados em anteposição ao que se viveu até o momento; tais sujeitos encontram-se entrelaçados, porém conduzidos pelo indivíduo do presente, indicando aquilo que Benjamin (1987) destacava como a compreensão do passado por meio da construção de narrativas capazes de se traduzirem em ações ativas no presente e, assim, transformá-lo. A articulação memorial em torno da experiência penosa dos primeiros anos na companhia traz consigo o atestado da conquista e consecução de planos desde cedo traçados, quando revela ter continuado na Rede Ferroviária, galgando outros cargos e posições na empresa, fruto de trabalho e reconhecimento junto ao esforço empreendido.

Destaco que a RFFSA oferecia, então, uma certa mobilidade em termos de cargos e funções para aqueles que desejavam seguir carreira em seu quadro. O Sr. Davi afirma que passou por sete postos/cargos diferentes em toda a sua vida na ferrovia: de manobrador, no pátio, para a estação Rodoferroviária, na área de controle, onde se fazia o acompanhamento burocrático e fiscal de todo o movimento de cargas e pessoas que embarcavam e desembarcavam no local⁹³; afirma que foi agente de estação, responsável por controlar toda a documentação da estação, técnico de operações ferroviárias (atribuição burocrática e um pouco mais complexa e superior à do agente de estação), auxiliar de maquinista, maquinista (somente na estação), inspetor de cargas (responsável por verificar o carregamento e descarregamento de cargas, separação dos vagões, atuando, por vezes, junto aos clientes externos), inspetor de tração e cargas (responsável por fiscalizar a execução da mão-de-obra ali operante).

Outro ex-ferroviário a desempenhar suas funções em solo brasiliense foi o Sr. Camilo Pico. Residente de Pires do Rio, tornou-se o primeiro da sua família a entrar para a Rede Ferroviária, inaugurando um caminho para tantos outros, como seu irmão Sebastião Pico, que também veio a residir em Brasília posteriormente. O Sr Camilo ingressou na "ferrovia" no início dos anos 1980, ficando lotado na Estação Roncador, próxima a Pires do Rio, justamente um entroncamento na malha ferroviária; aposentou-se em 2006, quando havia permanecido ainda por dez anos após a privatização, quando a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) comprou o lote responsável pelo tronco central da antiga RFFSA. O Sr. Camilo

⁹³ Sr. Davi indicou que combustível e grãos eram as principais cargas a embarcar e desembarcar em Brasília, sobretudo o primeiro com relação à carga que chegava, quando quase todo o abastecimento era feito via trem, e juntamente com material para construção civil, atestando que os tipos de carga pouco tinham se alterado do início da década de 1970 para o final dos anos 1980.

trabalhou na recomposição no pátio em Brasília, na venda de bilhetes, e boa parte da sua vida ferroviária como agente de estação; ficou por um ano em Brasília, em 1983, cobrindo funções de outros colegas ferroviários de então, revelando que a demanda de trabalho na capital federal era consideravelmente alta, ao menos nos primeiros anos da Estação Rodoferroviária. Sobre as funções de um agente de estação, o Sr. Camilo apresenta ainda mais detalhes:

Guilherme: O que um agente de estação fazia, de forma rotineira?

Camilo: Inserir o controle dos trens, licenciamento de ida e vinda de trens, saber o movimento no trecho, e recomposição seria... Cada trecho tem, eles falam, um fator que a locomotiva de tantos de tração que a locomotiva pode tracionar, e você tinha que fazer a soma de quantos vagões ela que ela levava, e assim por diante, da documentação.

Guilherme: Da parte burocrática do negócio.

Camilo: Da parte burocrática, também, das notas fiscais que você tem que acompanhar o veículo, né.

Guilherme: Entendi. Não só de trem de passageiros, mas trem de carga também, lógico.

Camilo: Isso, trem de carga; é o que até hoje predomina na ferrovia no Brasil, são poucos os (trens) de passageiros. [verbal]. (Entrevistado Camilo Piccolo).⁹⁴

A passagem reforça a dinâmica das atividades realizadas pelos ferroviários, bem como a fluidez de suas funções ao longo do tempo na profissão, sobretudo nos primeiros anos após o ingresso na companhia; depois de retornar ao interior goiano, estabilizou-se na função de agente de estação, uma vez que as atribuições locais provavelmente apresentavam menos diversidade de tarefas e postos quando comparada a Brasília. Também é atestado que o contato dos ferroviários com ambos os trens, tanto de cargas quanto de passageiros, se dava de forma rotineira, onde não pude perceber maiores privilégios ou cuidados com relação ao segundo⁹⁵; na verdade, a lida com os trens de passageiros acabava ocorrendo em menor intensidade quando comparada com os serviços de cargas, cujo volume e demanda de trabalho acabavam por representar muito mais do total, e sobretudo porque o Trem Bandeirante estava sob sua responsabilidade e atuação direta somente uma duas vezes por semana (na chegada e na partida), enquanto o fluxo de cargas era mais constante e presente.

Seguindo a questão familiar, o seu irmão, o Sr. Sebastião Picolo logo se mudou para Brasília de forma definitiva quando ingressou na Rede Ferroviária, em 1981, desistindo de

⁹⁴ Entrevista de pesquisa concedida em 12 de agosto de 2023.

⁹⁵ A exceção se dava com aqueles que trabalhavam embarcados no Trem Bandeirante. As experiências do Sr. Ewerton e Sr. Nilson, ex-chefe de trem e ex-maquinista, respectivamente, trazem um olhar especial e mais íntimo com relação às viagens e o dia-dia na ferrovia a bordo do Bandeirante. Trechos do depoimento seguem mais à frente neste capítulo.

uma vaga recém-conquistada na Polícia Militar de Goiás ("pois na ferrovia ganha muito mais"). Assumindo o cargo de manobrador, ele desempenhou por anos a função na empresa. Suas memórias são desveladas à medida que este ouvinte o interpela por mais informações e necessidade de conhecer as diversas experiências relacionadas ao Trem Bandeirante, material necessário para a tessitura das narrativas possíveis sobre este antigo trem de passageiros. Sobre a procura? Não tem dúvidas em afirmar que as passagens eram deveras demandadas, sobretudo quando do início da operação na reabertura dos serviços na Estação Rodoferroviária:

Guilhermo: O senhor lembra exatamente... Assim, nos dias de presença do Bandeirante lá na estação, o senhor lembra se mudava muito a rotina de vocês?

Sebastião. Mudava. Assim: a nossa rotina, especificamente, não mudava muito não. Às vezes tinha uma manobrinha com o trem, uma colocação de máquina, mais um vagão, ou dois, ou mais... Mas era uma rotina nossa. Mas o que mudava muito era o fluxo de passageiros. Era muito grande, principalmente véspera de fim de ano. Era demais.

Guilhermo: Aumentava bastante.

Sebastião: Sim, aumentava bastante, aumentava. Em meia hora vendia tudo! Meia hora ficava lotado. O cara tinha que fechar a bilheteria e sair de lá, se não o povo batia nele. Era brabo!

Guilhermo: (risos) Demanda alta.

Sebastião: Nessa época era muito alta. Fora de época, de temporada, era menos.

Guilhermo: Mas tinha também?

Sebastião: Tinha. Tinha bastante também. Muita gente gostava de ir pro Goiás. [verbal]. (Entrevistado Sebastião Piccolo).⁹⁶

Tal constatação foi verificada em todas as entrevistas realizadas com ex-ferroviários. A rememoração do Sr. Sebastião está alinhada com as demais acerca da procura por bilhetes em épocas específicas do ano, como férias escolares, recesso de final de ano e feriados prolongados, indicando que o fluxo de passageiros do Trem Bandeirante estava condizente com o que normalmente ocorre com os outros serviços de transporte intermunicipais e interestaduais dos outros modais disponibilizados, rodoviário e aeroviário. Os diversos registros jornalísticos da mídia impressa aqui analisados (Correio Braziliense) corroboram os destaques do Sr. Sebastião (e dos demais ferroviários), quanto à demanda maior em períodos determinados, indicando, sobretudo, que o serviço de passageiros oferecido via Trem Bandeirante não sofria de qualquer especificidade negativa que pudesse ser verificada pelo simples fato de se tratar da modalidade ferroviária (ao menos nos seus primeiros anos).

⁹⁶ Entrevista de pesquisa concedida em 02 de novembro de 2023.

Tratava-se, portanto, de uma procura não-regular, dada pela própria natureza do serviço prestado, o que indicava que tal desproporção na demanda e execução deveria ser algo internalizado, naturalizado e trabalhado pelos gestores do serviço, de forma a se mitigar eventuais prejuízos devido aos "altos e baixos" mencionados. A fala também chama a atenção pelo fato de que havia uma frequência mínima, porém contínua, de passageiros que partiam de Brasília para as cidades de Goiás, que integravam a primeira e mais imediata parte do trajeto, indicando que as populações a ela relacionadas (moradores ou ex-moradores, agora migrantes no DF) estavam plenamente integradas à rotina e lógicas ferroviárias, e que contavam, ainda, com o preço do bilhete bastante acessível, uma vez que o valor era estabelecido em proporção ao percurso realizado e o destino final do passageiro.

Tal questão ainda traz a lembrança de que os ferroviários precisam ser compreendidos além da sua categoria profissional no que diz respeito ao Bandeirante, pois eram também usuários, passageiros contumazes do trem. O Sr. Sebastião desvela memórias de tantas idas e vindas a Pires do Rio, geralmente para encontrar a família aos finais de semana, e reforça, em sua narrativa, que tanto o trem quanto a ferrovia se integravam de forma profunda à sua vida:

Guilhermo: *Tanto é que o senhor veio (para Brasília) nele, né?*

Sebastião: Sim, eu vim nele. Fui e voltei, fui e voltei, várias vezes. Era uma viagemzinha gostosa, a gente andava de graça (risos). Ainda tinha isso. [...] Os "cabines" eram bem mais caros; os carros-poltrona eram mais caros, e ainda tinha a primeira classe. E lotava. Mas lotava mesmo!

Guilhermo: *E mesmo o mais caro o pessoal falava que era mais barato do que o ônibus, certo?*

Sebastião: Com certeza. Os cabines, que eram duas camas, tipo beliche, e embaixo era um sofá que você abria ele e formava uma cama de casal, e ainda tinha a parte de cima. Esse eu acho que era quatro cabines em cada carro. Eu acho, não me lembro muito bem não. Mas era 100% confortável. Você ia deitado, podia trancar a porta e ficar à vontade, deixar a janela aberta pra ver o tempo. Era beleza. [verbal]. (Entrevistado Sebastião Piccolo).⁹⁷

As descrições do interior do Trem Bandeirante e a contemplação da paisagem em movimento se misturam às sensações que foram emanadas em um ponto no passado, mas que ainda reverberam nos ares do presente, delimitando percepções e apontando direções para que o ouvinte possa, de alguma forma, se apropriar igualmente daquele momento, somente disponível, a priori, nos trilhos por onde trafegam as lembranças do ferroviário-viajante, mas que fornecem os subsídios necessários para a construção de um mundo a ser compartilhado,

⁹⁷ Entrevista de pesquisa concedida em 02 de novembro de 2023.

forjado na mente e nas expectativas sobre o passado do Trem Bandeirante, produzindo experiências distintas para ambos, com realidades sobrepostas pela memória compartilhada, abastecendo, potencialmente, coletividades memoriais; tratar-se-ia, do mesmo modo, da necessidade de transmissão apontada por Benjamin (1987).

Entretanto, o ato de narrar é também o de selecionar e recortar, consciente ou inconscientemente, e destacar aquilo que mais cintila aos seus olhos, desejos, sentimentos. Ricouer (2007) apontando que a memória, por si só, já é deveras seletiva, chama a atenção para o fato de que diversas variáveis atravessam as operações relacionadas a memória e esquecimento. O recorte "não me lembro muito bem", do trecho anterior destacado, é perfeitamente factível e compreendido dentro de um espectro de vivências em que detalhes de algo tão íntimo e contumaz se torna corriqueiro e passível de apagamento, ou incerteza, na mente e rememoração do Sr. Sebastião, pois já tendo viajado por inúmeras vezes no Trem Bandeirante, natural que itens que compunham a organização mobiliária interna do trem não estejam elencados como extremamente relevantes em sua desfragmentação memorial, como ocorreu em diversos outros trechos da entrevista, sobretudo em se tratando de um decurso temporal de mais de trinta anos e de questões que não estavam diretamente ligadas à sua atuação enquanto ferroviário.

Neste sentido posso afirmar que o esforço pela rememoração não pode prescindir de sua batalha perante os fragmentos da lembrança, dos fatos, das pessoas e das realidades as quais se encontram. E mais: a memória precisa ser compreendida como um fenômeno fluído e inexato, capaz de se apresentar de diversas formas, matizes, porém todas sempre passíveis de um olhar atento e disposto a apurá-la, adentrá-la, compreendê-la e relacioná-la a diversas outras variáveis a ela entrelaçadas, em direção a uma explicação mais ampla, complexa e verossímil. Assim, Pierre Nora (1993) destaca que:

Porque é afetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam: ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censuras ou projeções. A história, porque operação intelectual e laicizante, demanda análise e discursos críticos. A memória instala a lembrança no sagrado, a história a liberta e a torna sempre prosaica.

Acredito que tal trecho se faz necessário para delimitar os espaços e campos de atuação de cada agente, a memória e a história. Longe de querer reduzir a relação entre ambas a um rápido comentário, mas tal lembrete se faz necessário na medida em que se mostram ancoradas em fatos e sequências de acontecimentos, pessoais, individuais, coletivos, e sentenças analíticas das realidades e temporalidades que as narrativas se projetam, ou seja,

todo um pressuposto de autoridade e legitimidade emanadas do vivido e da experiência. É preciso atestar que, conforme apontado por Beatriz Sarlo (2007) memória não é história, apesar de uma relação, por vezes, muito próxima entre ambas. Assim, também assevero que as narrativas reconstituem e, ao mesmo tempo, constituem e exprimem um passado no momento em que são exaradas; daí, exercem autoridade a partir de sensações e sentimentos que são genuínos e também verificados na fala e expressões marcadas na interação com o ouvinte.

De toda sorte, destaco que o presente dos narradores ferroviários invoca a responsabilidade de decidir o que deve ser externalizado, publicizado e, conforme seus anseios e sentimentos daquele momento, transmitido adiante. Certamente, trata-se do combustível da capaz de proporcionar a coletivização da memória, conforme apontado por Pollak (1992), apto a fornecer substratos à constituição de experiências coletivas, em relação à classe de trabalho e, por isso, também de identidade profissional.

Um outro ex-trabalhador com visão bastante ampla da vida na Rede Ferroviária que pude conhecer foi o Sr. Éder Nunes. Nascido também no interior do Goiás, na cidade de Pires do Rio, filho de pai maquinista, entrou para a RFFSA em 1983, após ser aprovado no concurso público da empresa; entretanto, a sua experiência nos trilhos não se iniciou por meio desta prova: já havia trabalhado no batalhão ferroviário que construiu a linha de Araguari a Ibiá, ambas cidades mineiras, esta última mais próxima à capital do estado, no final dos anos 1970 e início dos anos 1980. É interessante ver que, mesmo com a já preponderante presença e incessante crescimento do modal rodoviário, e por outro lado, de pouquíssimos investimentos no setor ferroviário, a expansão da malha ferroviária ainda era constatada, empreendida pelo Estado, demonstrando que, eventualmente, ainda era executada, e ao mesmo tempo, confirmando que o desinteresse do setor público perante o setor de vez em quando era quebrado por alguma demanda ou necessidade específica (certamente de alguma atividade econômica influente na região).

De toda sorte, o Sr. Éder Nunes, depois de um tempo trabalhando em Cristalina (GO), foi logo transferido pra Brasília, para a "operação", onde atuou na Estação Rodoferroviária como agente de estação e também na parte administrativa, área interna, na burocracia relacionada à toda operação ferroviária, desde a venda de bilhetes até o recebimento, controle, acompanhamento e arquivamento dos BTs e BDTs. O BT era o "boletim de trem", feito pela equipe de composição de trens (ou seja, quem trabalhava viajando, "embarcado") e o BDT era "Boletim Diário de Transporte", feito pela equipe da

estação. Ainda segundo o Sr. Éder, a ferrovia tinha divisões: uma equipe era "operação" e a outra "administração": esta cuidava da renda, da escala dos agentes, dos manobreadores, da equipe de serviços gerais; também era responsável pela equipe terceirizada que fazia o serviço de limpeza do prédio Rodoferroviária e também dos carros de passageiros. O Sr. Éder se define como um "coringa", pois atuava em ambas as áreas, e aposentou-se em 2015, sendo quase dez anos já na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), conforme dito anteriormente, empresa responsável por adquirir uma parte significativa da RFFSA depois da privatização em meados dos anos 1990.

O movimento na estação, por onde passavam ônibus interestaduais além do Trem Bandeirante, foi algo que compôs a sua rotina nos vários anos em que esteve ali desempenhando suas funções. Atestou e confirmou o aumento na procura por bilhetes nos períodos de férias e de feriados prolongados, onde eram disponibilizados mais vagões, diz até que "quando as passagens da Real Expresso acabavam o povo vinha tudo correndo pra cá comprar bilhete pra São Paulo", o que demonstra, a partir de certo período, uma leve preferência do público pelo transporte rodoviário⁹⁸; sobre os passageiros mais frequentes, o Sr. Éder possui uma lembrança muito específica de um grupo:

Éder: Não se vendiam muitas passagens pra Campinas, não. Vendia muita passagem pra Uberlândia e Uberaba quando tinha folga dos militares do Exército. Porque vinham muitos jovens servir o Exército aqui em Brasília e eles eram de Uberlândia e Uberaba. Normalmente eram soldados do RCG e do BGP. E normalmente soldados, todos acima de um metro e oitenta. [...] Eles faziam uma triagem lá, os mais altos vinham servir o RCG e o BGP. [...]. Era uma viagem tão boa. Porque você viajava com segurança. Era um pessoal de comportamento extremamente excelente. Quando você via o pessoal do Exército, a gente até tinha um tratamento especial com eles, sabe? [...] A gente fazia uma fila separada pra eles.

Guilherme: Ô, seu Eder, e me fala uma coisa, o senhor falou desse pessoal aí de Uberlândia, quem você lembra que tinha mais o costume de usar o trem, assim, estou falando dos passageiros? Era o pessoal do Goiás, de Minas, de São Paulo? Algumas cidades além das que o senhor já falou, né, de Uberlândia, do Triângulo e tudo mais?

Éder: É, onde mais que vendiam passagem era Brasília - Uberlândia, Brasília - Uberaba. Mesmo fora da época de férias, do período de férias, se vendia bastante passagem Brasília - Uberaba, Brasília - Uberlândia.

Guilherme: O pessoal de São Paulo não utilizava tanto?

Éder: São Paulo vendia muito cabina e poltrona leito.

Guilherme: Poltrona leito.

⁹⁸ Diversos ex-ferroviários citam o crescimento da oferta do transporte rodoviário interestadual (e, logicamente, de linhas disponíveis) como um dos fatores responsáveis pela derrocada do Trem Bandeirante, mas que, de forma alguma, seria decisivo para tanto. Maiores detalhes ainda neste capítulo.

Éder: Cabina e poltrona leito normalmente era pro pessoal de São Paulo. Ah, eu tenho uma história pra te contar.

Guilherme: Pode falar.

Éder: Tinha um humorista, ele chamava Costinha.

Guilherme: O Costinha, eu lembro dele.

Éder: Ele não viajava de avião. Aí quando ele vinha em Brasília fazer um show, alguma coisa, ele voltava pra São Paulo de trem. Se ele não achasse passagem de ônibus, que aquela época não tinha reserva, né? Aí os ônibus lotavam, não tinha ônibus. Eu cheguei a ver ele. Cheguei a ver ele, cheguei a ver um que trabalhou com o Chico Anísio, se chamava "Beleza". [verbal]. (Entrevistado Éder Nunes).⁹⁹

O público usuário do Bandeirante se apresentava bastante diverso, onde o destino final do bilhete e o poder aquisitivo do consumidor determinavam, de forma conjunta, em qual carro seria realizada a viagem. Geralmente, os viajantes que iriam para as cidades goianas e para o Triângulo Mineiro, procuravam as passagens mais baratas e, conseqüentemente, com menos conforto, pois sendo relativamente curto o trecho a ser percorrido, a relação custo-benefício das poltronas simples estaria de bom tamanho; com as viagens mais longas, para o interior paulista e São Paulo (capital), as poltronas leito e as cabines se mostravam mais que necessárias para que a viagem de vinte e quatro horas (ou mais, a depender de algum imprevisto ou se o passageiro fosse para a Estação da Luz, na cidade de São Paulo). As famílias goianas, e os próprios ferroviários (com ou sem acompanhantes, pois eram em sua maioria das cidades surgidas ao longo da construção da Estrada de Ferro Goiás), formavam o grupo majoritário de usuários dos carros com poltronas simples¹⁰⁰; com relação aos passageiros contumazes para o estado de São Paulo, os ex-ferroviários não indicaram um perfil ou conjunto mais frequente, citando desde estudantes, trabalhadores, famílias, até eventualmente artistas, como destacado pelo Sr. Éder Nunes.

Em sua lembrança, os representantes da caserna foram ressaltados como algo que, apesar da frequência, quebravam a rotina e o provável círculo de repetições causadas pela mesma, pois desde a apresentação visual, até a organização de embarque realizada para atender a este grupo específico, se mostravam distintas, seguindo ainda pela presença dos militares na viagem, um atestado de segurança, ordem, disciplina e, principalmente, tranquilidade, de acordo com o Sr. Éder. E mais: alguns outros passageiros também provocavam inflexões no ritmo rotineiro e, com isso, compunham esse exercício rememorativo sobre a vida na estação, tais como o registro sobre os artistas (os comediantes

⁹⁹ Entrevista de pesquisa concedida em 24 de março de 2023.

¹⁰⁰ Situação relatada por outros ex-ferroviários entrevistados, inclusive pelo Sr. Ewerton Machado, ex-chefe de trem, cujas memórias serão trabalhadas ainda neste capítulo)

"Costinha" e "Beleza") em seus embarques para São Paulo, numa constatação de que o trem era também utilizado por pessoas públicas (mesmo que de forma emergencial), e não somente por "ilustres" desconhecidos.

Um outro ponto que chama a atenção na fala do Sr. Éder diz respeito à maneira com que as memórias são articuladas, se entrelaçando às suas análises de forma instantânea, revelando uma fluidez característica das oralidades, onde as interrupções e revezes cronológicos imprimem um ritmo próprio em que presente e passado são permeados pelas palavras sem uma linearidade constante ou direta. O fato é que são várias as temporalidades que fluem por meio da memória, onde o recorte sobre *o que* falar, *quando* e *como* falar, são forças distintas de um mesmo movimento. E, como apontado por Ricouer (2007) acerca da memória, vejo a narrativa como também uma forma de seleção, um recorte, um fragmento de toda a vivência exteriorizado por meio de um processo que pressupõe uma atividade rememorativa relacionada a algo formado, apreendido (mas não estanque) na mente do narrador, ao passo que este espera produzir também alguma reação ou efeito junto ao ouvinte, pois assim o faz quando diz que vai me "contar uma história", de forma a introduzir o relato memorial sobre os comediantes profissionais viajantes do Trem Bandeirante.

Como um contador de histórias que faz questão de preencher cada lacuna do contexto em que suas palavras são colocadas, o Sr. Éder, além de explicar detalhes de suas funções na ferrovia e de como o Bandeirante era organizado, aponta em várias direções suas articulações memoriais relacionadas aos dias de partida e chegada do trem de passageiros. Ele se recorda de várias passagens, *flashes*, fragmentos de uma rotina na estação em que alguns instantes insistem em se destacar em relação a outros; um desses momentos diz respeito a uma cena de noivos se despedindo, com a família dos nubentes praticamente invadindo a estação (forçando uma permissão extraordinária), e também das conversas posteriores às viagens com alguns passageiros, que faziam questão de retornar e dar um *feedback* sobre a viagem:

Éder: Então, outras coisas que aconteciam no trem eram passeios, assim, de famílias inteiras, sabe? Ou um saindo pra viajar e os outros se despedindo. Noivos. Eu cheguei a ver noivos viajarem no trem cabina e os padrinhos e a família, não teve jeito, nós tivemos que liberar para eles irem lá na beira da plataforma dar o aceno da despedida. Então, foram coisas lindas que a gente via, né? Ou, então, pessoas que nunca tinham viajado, viajavam e na volta contava 'Nossa, eu viajei, foi maravilhoso, foi do jeito que o senhor falou. A viagem foi demorada, teve os cruzamentos, parou mesmo do jeito que o senhor falou. A comida do restaurante tava uma delícia'. [verbal]. (Entrevistado Éder Nunes).¹⁰¹

¹⁰¹ Entrevista de pesquisa concedida em 24 de março de 2023.

Tais relatos dão conta de que o Trem Bandeirante, além de um meio de transporte interestadual e regional, era também encarado como um meio de lazer, um passeio possível e barato, capaz de provocar paixões e curiosidades¹⁰². Noivos que iniciariam a vida de casados nos trilhos da ferrovia e grupos que burlavam as regras de circulação e entrada para despedirem-se dos seus familiares (ou para entrar no trem sem pagar passagem) eram somente uma pequena amostra dos acontecimentos que constituíam a rotina dos momentos em que o trem de passageiros se apresentava perante o solo brasiliense, produzindo memórias, experiências e fomentando relações entre ele, a população, os ferroviários, e a capitalidade inerente à cidade.

Até a longa fila de táxis do lado de fora da Rodoferroviária às segundas-feiras pela manhã, destacada na fala do Sr. Éder, dá o indicativo de que nos dias em que o Trem Bandeirante estava presente a rotina da Rodoferroviária e seus arredores eram bastante alterados, fazendo com que a estação planejada por Lúcio Costa para ter até cinco plataformas e intenso movimento de passageiros ferroviários, funcionasse, ao menos por alguns breves momentos da semana, da maneira como deveria ter sido quando concebida, sem a necessidade de preenchimento e ocupação pelo setor rodoviário interestadual para atribuir-lhe vida e movimento:

Éder: E outra coisa também bonita era na hora da chegada do trem, na segunda-feira, que ficava aquela fila enorme de taxista igual fica no aeroporto, aquela fila enorme de taxista. [...] Na segunda-feira eles iam pra ferrovia, porque muitas pessoas chegavam de trem entre horas, entre onze e meio-dia, e já iam trabalhar, né. Aquele pessoal que trabalhava 14 horas, 15 horas vinha, né, e pegava táxi.

Guilhermo: Ia direto pro trabalho.

Ou então as pessoas que vinham passear na casa dos parentes, o pessoal com poder aquisitivo melhor, e naquela época táxi não era tão caro. Pessoa que sabe que aqui em Brasília o transporte de ônibus é demorado, cinco, seis pessoas pegavam o táxi, né? Quatro pessoas, três pessoas pegavam táxi. Então ficava aquela fila enorme de táxi. Aí os taxistas chegavam lá e perguntavam pra gente, logo de manhã, "Como é que tá o trem de passageiro hoje, chefe?"

Guilhermo: A previsão?

É. "Olha, o trem de passageiro tá com uma hora e dez de atraso". Se o trem tivesse uma hora de atraso, não tinha como recuperar o atraso porque a velocidade dele era cinquenta por hora, quarenta e cinco por hora, né? Então se ele atrasasse não tinha como recuperar o atraso. [verbal]. (Entrevistado Éder Nunes).¹⁰³

Neste sentido, a estação Rodoferroviária de Brasília passaria ainda por uma transformação que estava diretamente ligada à atuação e presença do Trem Bandeirante.

¹⁰² No capítulo seguinte tal questão fica ainda mais latente com os depoimentos e experiências dos passageiros.

¹⁰³ Entrevista de pesquisa concedida em 24 de março de 2023.

Tendo sido inaugurada no início da década de 1980, e pensada, inicialmente, somente para o funcionamento ferroviário, após o encerramento do Trem Bandeirante em 1992, ficou sendo utilizada somente para o transporte rodoviário interestadual, esta sendo mais uma etapa em que o processo de esquecimento e silenciamento sobre a questão ferroviária de Brasília, e sobretudo do Trem Bandeirante, ficasse ainda mais caracterizado e explicitado. O terminal, muito conhecido¹⁰⁴ mas pouco explicado do porquê ser "Rodoferroviária", passaria a integrar uma condição na capital federal de esvaziamento e pouca relevância da questão ferroviária também para o cenário nacional. A estação ainda funcionaria com exclusividade de uso rodoviário até o início da década de 2000, quando fora construído e inaugurado o Terminal Interestadual Rodoviário de Brasília, alguns quilômetros à frente e às margens da mesma rodovia que a antiga "Rodoferroviária", que hoje abriga apenas algumas repartições e órgãos da administração direta e indireta do Distrito Federal. A utilização das instalações por parte da burocracia local ocorreria somente vários anos após o abandono da estação, denotando um tratamento e cenário que por pouco não tomou o mesmo caminho da antiga Estação Bernardo Sayão, esta sim, totalmente esquecida e largada pela administração pública (tanto federal quanto local). Embora a questão patrimonial não seja alvo ou permeie os objetivos deste trabalho, não se pode olvidar que parte substancial do arcabouço memorial perpassa as vivências e elementos visuais disponíveis e trabalhados na paisagem urbana, em que o reforço de certos itens pode significar permanências e resistências, ao passo que o negligenciamento denota apagamento e silenciamento em direção a um provável esquecimento.

De toda sorte, além da rotina na estação, consoante afirmado anteriormente, os ferroviários também eram passageiros frequentes: com as benesses de se viajar gratuitamente na RFFSA, utilizavam o trem sempre que podiam para visitar os familiares no interior goiano (Pires do Rio e cidades próximas)¹⁰⁵. Em tais ocasiões, o olhar de trabalhador do setor é permeado por impressões também enquanto passageiro usuário do serviço, o que fornece uma dupla angulação de visão e, ao mesmo tempo, singular, denotando que as figuras de viajante e ferroviário estavam totalmente mescladas. O Sr. Éder tece a sua narrativa e se transporta para as noites nos trilhos, onde destaca as diversas formas de se alimentar que eram praticadas, desde as marmitas levadas a bordo até o cardápio completo e variado disponibilizado no vagão restaurante, fazendo tal rememoração por meio de palavras repletas de sensação de

¹⁰⁴ Pela população da cidade, conforme debatido no capítulo anterior.

¹⁰⁵ Este hábito e facilidade foram verificados em todas as entrevistas realizadas com ex-ferroviários.

orgulho em fazer parte daquela equipe, da segurança e camaradagem que estavam, segundo aponta sua fala, presentes nas viagens:

Éder: Então se você estava no trem de passageiro na primeira classe, o seu colega do lado ia tirar uma marmitinha de janta, porque ele saiu daqui oito e pouco, né? Ou ia levar uma farofa pra comer de manhã, pra comer no almoço.

Guilherme: Uma bolacha, um biscoito.

Éder: Levava. Muito, muito, muito. E os preços dos carros restaurantes não eram exorbitantes, não. Era um preço normal de um restaurante... de um restaurante normal, né? Você chegava lá, você pedia uma porção de frango, né? Uma porção de carne seca com mandioca, né? Ou contrafilé com batata, né? Não eram caros. O carro de restaurante funcionava a noite inteira. Era 24 horas. Se você chegava lá, por exemplo, três horas da manhã. "Ô, sai uma jantinha aí?", "O senhor quer bife, carne de porco, carne de vaca ou frango?" Três horas da manhã você jantava.

Guilherme: Esse devia ser o melhor do trem, então, devia ser o restaurante. Pra conhecer pessoas e tudo.

Éder: Ou então lá no carro de restaurante você podia beber. Não podia levar bebida por carro de passageiro. Aí você chegava lá, tomava duas cervejinhas, uma porção de frango a passarinho, você, duas pessoas, comia bem, né?

Guilherme: E tinha gente que ficava a noite toda lá?

Éder: Aí já tinha o pessoal que...

Guilherme: Que gostava de beber muito.

Éder: Que gostava de beber, passava a noite lá. Eu cheguei a ver um rapaz, uma turma, assim, de quatro pessoas que no percurso de Brasília - Araguari, eles tomaram trinta cervejas em lata. Quatro caboclo tomou trinta cerveja em lata. Nem voltaram lá no carro de passageiro, ficaram a viagem toda lá. A mesa deles, eu acho que foi a melhor conta da noite. É porque de vez em quando eles pediam frango a passarinho, né?

Guilherme: Lógico. Não vai ficar só bebendo, vai comer também.

Éder: É. Ainda perguntei o pessoal: "Pagou direitinho?". Aí o cara falou assim: "Uma hora antes de chegar em Araguari, nós recebemos a conta. E à medida que foi aproximando de Araguari a gente passou a vender em dinheiro". Então, quer dizer, o cara do carro de passageiro, ele já perguntava pra nós: "Você sabe pra onde é a passagem desse cara? Você está no trem aí". Eu falei "Não, eles comentaram lá que eles estão indo pra Araguari. Você está indo pra Rio Novo?", "Tô indo pra Araguari também". Até eles me pediram pra ficar de olho na bagagem deles. Você tinha um bagageiro em cima, sabe?

Guilherme: Aham.

Éder: Não tinha tanto roubo em trem. Você não ouvia falar em roubo. [verbal]. (Entrevistado Éder Nunes).¹⁰⁶

O vagão-restaurant mostrava-se como um ponto de interseção contínua para todos que se encontravam a bordo, sendo o ambiente propício para as interações sociais para

¹⁰⁶ Entrevista de pesquisa concedida em 24 de março de 2023.

aqueles que o desejassem, além de, obviamente, se proporcionar o desfrute de uma boa refeição e bebidas a preços praticados também fora do trem, sem qualquer tipo de sobrecarga financeira aos consumidores. Tal trecho do relato denota ainda que a percepção de ferroviário-passageiro se estende às responsabilidades por fazer continuar operando, de forma satisfatória, as atribuições dos colegas da área de alimentação, em que o controle sobre o consumo dos passageiros deveria ser observado sob o risco de causar prejuízo para a operação e, conseqüentemente, para a equipe. No entanto, o clima de cordialidade e companheirismo é que iria, por si só, imperar na viagem, quando um dos colegas pede ao Sr. Éder que o ajude a cuidar e ficar de olho na bagagem dos passageiros enquanto eles permaneciam bebendo no vagão restaurante, seguindo a viagem de forma despreocupada e confiante, pois *"Não tinha tanto roubo em trem. Você não ouvia falar em roubo"*.

Diante de tantas narrativas e relatos, tão singulares entre si, entendo ser possível constatar que o Trem Bandeirante constituiu experiência ímpar na rotina das estações e plataformas onde os ex-ferroviários passaram tempo considerável de suas vidas. Tantas idas e vindas de trens cargueiros na ferrovia eram interrompidas somente pela presença do Trem Bandeirante, que requeria atenção e atuação específicas, capazes de modificar, por completo, o dia-dia da daqueles que usavam e trabalham na ferrovia.

No próximo tópico, lembranças e narrativas emanadas a partir de pontos de vista em movimento, articuladas através de fragmentos memoriais que tinham como base a vida nos trilhos, de estação em estação, onde o Trem Bandeirante pôde ser desvelado, também, a partir de histórias e vivências originadas em seu interior.

5.2 Nos trilhos, vagões e locomotivas

A operação ferroviária era formada, grosso modo, por aqueles que se ocupavam das atribuições nos pátios, plataformas e estações (manobrador, auxiliar de estação, chefe de estação, mecânicos, etc.), e um outro grupo que era responsável por desempenhar os serviços durante as viagens, no próprio trem. Conforme citado anteriormente, nos carros iam a equipe responsável pela alimentação no vagão-restaurante (equipe de cozinha, balconistas e garçons) e, nos primeiros tempos de Trem Bandeirante, e de forma mais direta, o chefe e o auxiliar de trem, além do maquinista e auxiliar de maquinista.

O Sr. Ewerton Machado foi um dos agentes ferroviários cuja rotina estava totalmente imersa das tarefas do Trem Bandeirante. Apesar de ter entrado na Rede Ferroviária

somente na segunda metade dos anos 1980, pôde conhecer e adentrar o universo de um trem de passageiros de forma intensa, pois desempenhou a função de chefe de trem em quase toda a sua trajetória na Rede. Como de praxe na época, recebeu treinamento em Belo Horizonte e foi lotado em Brasília, onde deveria participar das viagens e acompanhar os serviços do trem de passageiros na função de "auxiliar de trem"; segundo o próprio ex-ferroviário, ao auxiliar de trem nunca era permitido comandar a composição por si, pois a regra era que o chefe de trem se responsabilizava pelas tarefas e supervisão geral do trem. Assim, o auxiliar quando verificava algum problema, levava a questão até o chefe de trem que, então, era acionado para a resolução do mesmo. Entretanto, o Sr. Ewerton acabou por ficar nesse posto por apenas por dois anos e meio, quando virou chefe de trem, e assinala que o cargo de "auxiliar de trem" estava com os dias contados, pois todos os seus companheiros que entraram na Rede ocupando tal função foram, pouco tempo depois, promovidos a "chefe", sendo, então, em fins dos anos 1980, extinto o cargo de auxiliar de trem na Rede Ferroviária, um ato da companhia visando ao corte de gastos com pessoal, e um evidente sinal acerca do futuro próximo do serviço de passageiros ainda realizado, neste momento, na capital federal.

Segundo conta o ex-ferroviário, o trabalho no Trem Bandeirante era prazeroso e, ao mesmo tempo, cansativo, pois os desafios do serviço, entrelaçado às especificidades inerentes ao mesmo, já se iniciavam antes mesmo do trem partir, sobretudo em épocas de férias e recesso escolar, que se traduziam em dias com grande volume de passageiros e bagagens, aumentando rigorosamente o trabalho que era feito exclusivamente pelo chefe de trem, independentemente da lotação dos vagões:

Ewerton: Nós tínhamos um problema muito sério, que eram as férias escolares. Férias escolares a composição não comportava a quantidade de passageiros que tinha.

Guilhermo: aumentava muito assim?

Ewerton: Aumentava significativamente. São doze, nós chegávamos a viajar com muitos passageiros em pé.

Guilhermo: Podia essa época?

Ewerton: Poder não podia, mas você liberava aí, pra cada vagão, uns dez passageiros pra cada vagão, pra não tumultuar em todos os vagões, né? Então nós chegamos aí... Esse problema era muito sério. Pessoal entrando sem passagem, nós tínhamos que tirar passagem; o pessoal se escondia no banheiro, pra não pagar passagem, driblar o chefe. Mas o chefe já tava escolado com aquilo no dia-dia, já sabia. Bateu na porta, tá ocupado? Fica ali na porta esperando. Dá 5 minutos: "Vamo desenrolar aí", aí ele saía de lá sem graça: "Eu não comprei passagem", eu falava: "Tem problema não, vamo tirar aqui pra você agora"; eu tirava

passagem pra ele e tal... Isso acontecia muito. [verbal]. (Entrevistado Ewerton Machado).¹⁰⁷

Certamente o aumento substancial na quantidade de usuários resultava num crescimento diretamente proporcional para o chefe de trem, uma vez que o mesmo não possuía qualquer auxílio (depois da extinção do cargo de auxiliar) para realizar a supervisão e controle de todas as questões relacionadas aos passageiros, desde a conferência dos vagões e o acompanhamento dos demais serviços (alimentação, principalmente) até a cobrança dos bilhetes, feita já com o trem em movimento. Já sinalizada por outros depoimentos neste capítulo, a tentativa de se burlar a fiscalização e realizar a viagem de forma gratuita aparentava ser algo que acontecia com bastante frequência. Tais relatos asseveram que o acesso à plataforma era controlado, mas que, em dias de intenso movimento, tornava-se difícil executar tal tarefa a contento, fazendo com que falhas ocorressem de forma quase que natural (pois eram centenas de pessoas embarcando), e mais: foi inclusive relatado que alguns usuários mais intrépidos davam a volta por fora da própria estação, em meio à vegetação, para ter acesso à plataforma ou aos próprios vagões a ela alinhados, onde tentavam adentrar de forma direta.

De toda sorte, fossem intrusos sem bilhete ou passageiros ordinários e em conformidade com a lei, a curiosidade e a vontade de conhecer uma viagem de trem pareciam ser uma constante entre aqueles que utilizavam o Trem Bandeirante. Com uma grande disponibilidade, a preços variados, e a possibilidade de se ampliar o número de vagões em relação à demanda verificada, o serviço ferroviário de passageiros era sempre procurado por moradores ou viajantes a passeio na capital federal, ansiosos por conhecer uma viagem de trem, algo que ficava cada vez mais raro no Brasil da década de 1980:

Guilhermo: E ainda sobre as viagens, me fala uma coisa: a maioria dessas pessoas, que o senhor via que aumentava muito a demanda na época de férias escolares, e o senhor já me falou que tinha muito ferroviário, família de ferroviário... Mas a população, que não era de ferroviário, também tinha uma procura maior? Ou não? O senhor lembra?

Ewerton: Tinha sim. Tinha sim. O que ocorria muito, Guilhermo, era o seguinte: o pessoal queria, parece que, tinha aquela fantasia. Eles queriam conhecer o trem de ferro. Eles queriam ter o prazer (de dizer): "Eu viajei, eu conheci", "Eu participei dessa época do país", é mais ou menos por aí. É claro que tinham aqueles passageiros fixos, que você já conhecia no dia-dia: "Fulano? Esse aí já é cotidiano, é rotineiro com a gente", mas tinham aqueles que você via que era a primeira vez: "Eu quero é experimentar a viagem". Isso tinha muito. [verbal]. (Entrevistado Ewerton Machado).¹⁰⁸

¹⁰⁷ Entrevista de pesquisa concedida em 12 de agosto de 2023.

¹⁰⁸ Entrevista de pesquisa concedida em 12 de agosto de 2023.

O Sr. Ewerton narra e apresenta dois grupos distintos de passageiros: os assíduos, cujas presenças já os faziam conhecidos e, por isso, eram internalizados à sua rotina enquanto chefe de estação, fomentando familiaridade e convivência cotidiana junto a diversos viajantes, e o dos estreantes, viajantes de "primeira viagem" (em sentido mais que literal), que utilizavam o trem de forma a suprir vontades baseadas na curiosidade e na sensação do "novo", inscrevendo o Trem Bandeirante num patamar deveras singular: transporte regional, interestadual, e meio de lazer, colocando a sua viagem, por si só, como algo que possuía também o viés turístico; chama a atenção, sobretudo, neste trecho do relato, a noção da realidade ferroviária brasileira por parte de alguns desses viajantes "curiosos" no período em que realizaram sua viagem. A afirmação de que "participou desta época do país" demonstra o conhecimento de que boa parte da malha ferroviária responsável por operar trens de passageiro já havia sido desativada em meados dos anos 1980, e que tal movimento era contínuo e irrefreável em praticamente todas as regiões, com desativação de linhas e estações e retirada (ou abandono) de trilhos (Boiteux, 2014; Paula, 2008) encaminhando o cenário de privatização da década seguinte, resultado de um longo processo de esvaziamento de investimentos e falta de planejamento e políticas públicas de longo prazo para o setor.

Entendo que tais passageiros percebiam, entretanto, que o Trem Bandeirante era, de alguma maneira, um elemento de resistência diante de tal cenário desfavorável, uma exceção em meio a um contexto que sinalizava para a condenação do serviço ferroviário de passageiros ao seu fim, pois a frase do viajante relatada pelo Sr. Ewerton se mostra conclusiva, de raciocínio pronto, uma sentença dada perante um presente que, na verdade, se mostrava entrelaçado a um passado aos olhos daqueles passageiros, pois o Bandeirante seria, naquele momento, representante de um período do País que não condizia com o momento vivenciado por tantas outras cidades e localidades, cuja orfandade ferroviária as inseriu em um processo maior de transformação do Brasil da segunda metade do século XX, que havia determinado o modal rodoviário como seu vetor e símbolo de crescimento e modernidade. Tais temporalidades se mostravam sobrepostas e agindo em conjunto quando a motivação de se andar no trem era transformada na viagem propriamente dita, colocando curiosos, turistas, trabalhadores, famílias, estudantes, etc., em posição de passageiros, aptos a formar imagens, percepções e sensações capazes de fornecer todos os elementos necessários, tanto do ponto de

vista individual quanto coletivo, fomentadores de experiências constituidoras de memórias sobre o Trem Bandeirante¹⁰⁹.

Dentre tantas narrativas sobre os passageiros, há também aquelas que misturam o drama dos desafios acerca da responsabilidade pelo serviço bem feito, e as lembranças um tanto quanto cômicas dos dias em que alguns viajantes não impunham limites às doses consumidas no bar do carro restaurante, resultando em trabalho extra para aqueles responsáveis pelo trem e bem-estar de todos ali embarcados:

Guilhermo: *Durante o ano então, o senhor tinha alguns passageiros que eram "contumazes", digamos assim.*

Ewerton: Sim. Aqueles que davam trabalho, aqueles que não davam... Eu tive um passageiro, inclusive é meu conterrâneo, eu não vou citar nomes, ele já entrava no Trem Bandeirante com um teorzinho de álcool já elevado. E lá nós tínhamos o carro-chefe, o carro restaurante. Aí lá ele se esbaldava.

Guilhermo: *Ele nem ia pra poltrona dele?*

Ewerton: Não. Lá ele se esbaldava. Ou seja: finalzinho de viagem, trabalho à vista. Ia nos dar trabalho.

Guilhermo: *Como vocês faziam? Tinham que colocar ele pra fora?*

Ewerton: Não, não chegava ao extremo; mas nós pedíamos encarecidamente pra ele cooperar. Rapaz, chegou ao ponto de um dia ele tirar meu quepezinho e botar na cabeça de um passageiro, perto de todo mundo. Aí eu dei uma bronca nele, chamei a atenção... Conterrâneo meu de Ipameri esse passageiro.

Guilhermo: *E por que ele viajava sempre? Ele era...*

Ewerton: Ele era servidor de um órgão federal em Brasília, e aí toda sexta-feira ele ia pra casa, pra passar o final de semana. Tivemos também um caso inusitado que foi o seguinte: o passageiro tomou umas a mais também, sentou na janela do trem restaurante, e caiu. Chegando aqui em Roncador. Esse eu posso falar o nome porque... É conterrâneo também, de Ipameri, pra você ter uma ideia. Era o... O nome dele me fugiu...

Guilhermo: *Caiu do trem?*

Ewerton: Caiu. Chegando em Roncador, o trem, a locomotiva teve que desacoplar da composição e voltar rumo à Brasília pra buscá-lo, pra resgatá-lo. E achou! Ele tava vindo (caminhando) na linha, numa boa.

Guilhermo: *Peraí. Ele caiu do trem e saiu sem ferimento grave nenhum?*

Ewerton: Só algumas escoriações, nada mais. Nada mais. É verdade, aconteceu. A turma mais antiga vai poder lembrar disso aí. Ele caiu chegando em Roncador, demos falta dele... Chegando em Roncador, tiramos a locomotiva da composição, a locomotiva foi sozinha no trecho e achou ele.

Guilhermo: *E os outros passageiros ficaram esperando.*

¹⁰⁹ Substrato este do último capítulo deste trabalho, formado pelas memórias dos viajantes do Trem Bandeirante.

Ewerton: Ficaram esperando. E o trem atrasado. [verbal]. (Entrevistado Ewerton Machado).¹¹⁰

Regularidades que significavam familiaridade, que por sua vez indicavam a normalização (ou naturalização) de algumas situações e personagens de tais viagens. É preciso destacar, com base no trecho acima, que tal familiaridade era também percebida e estabelecida do outro lado, o dos passageiros, sobretudo aqueles que tinham por destino final o mesmo do ex-ferroviário (Ipameri-GO), descortinando, certamente, relações que advinham de contextos "extra-trem", em possibilidades de convivência que eram provavelmente projetadas sobre tais indivíduos também nas viagens do Trem Bandeirante. Diante de tal passagem posso afirmar que uma via de mão-dupla era por vezes estabelecida nas vivências ocorridas nas viagens Brasil adentro, percepções emanadas do lado dos ferroviários e também por parte dos viajantes (notadamente os contumazes), revelando inter-relações que extrapolavam aquele ambiente em movimento, demonstrando que as cidades do interior, bem como a capital federal, também estavam ali projetadas, denotando espaços (Santos, 1978), cenários e, mais uma vez, temporalidades transversalmente sobrepostas e em convivência perene.

As histórias narradas pelo Sr. Ewerton, acerca dos passageiros (em maior ou menor grau) alcoolizados no Trem Bandeirante, diante de suas atribuições e responsabilidade, são emanadas e exteriorizadas de forma a presentificar as situações para aqueles que não puderam ter contato com aquele universo. Trata-se de uma rememoração que vai muito além da simples ilustração de uma noite em que a rotina do trem e a paz dos trabalhadores ferroviários (e demais viajantes) era alterada; na verdade, a força com que tais situações emergem do subterrâneo da memória, rompendo substratos do esquecimento, nos lembram, novamente, que a fluidez das narrativas é contínua e incessante, sendo revelada no momento em que a voz é emitida e a fala articulada, delimitando a atuação de tantos outros personagens e seus efeitos diante dos fatos trazidos à tona, sob a luz de um contexto maior, qual seja, as viagens a bordo do Trem Bandeirante.

A comicidade, por sua vez, é trazida à baila pelo caso contado do passageiro (outro conterrâneo e conhecido do narrador) que, depois de atingir nível etílico considerável, cai do Trem Bandeirante, após sentar-se em uma das janelas do vagão-restaurante. Mais surpreendente que perceber a ausência do viajante apenas ao chegar na estação, foi o reencontro do mesmo, sozinho, caminhando na linha do trem, após os transtornos de se

¹¹⁰ Entrevista de pesquisa concedida em 12 de agosto de 2023.

desacoplar a locomotiva do restante da composição para se realizar a busca do passageiro (ou do corpo) perdido. Assim, o que era para ser "trágico" mostrou-se "cômico" perante o resultado final (algumas "poucas escoriações") da operação de salvamento realizada, e ao custo de algumas horas de atraso, certamente lamentadas pelo restante da equipagem e pelos demais passageiros.

A história da queda, plenamente crível e deveras realista, apesar de fantástica e milagrosa, reforça o papel dos pontos de inflexão necessários às rememorações que encontram-se ancoradas na rotina imersa a um passado, sendo necessário fatos e acontecimentos que se destaquem perante tantos outros. Logo, tenta-se, de alguma forma, mostrar-se atrativa ao ouvinte, mantendo-o próximo e atento, e ao mesmo tempo colocando sua narrativa (e, por conseguinte, suas memórias) em um ponto onde se espera que a mesma seja e compartilhada, sendo, inclusive, colocada a possibilidade de a mesma ser atestada e verificada, caso desejasse, por tantos outros ex-ferroviários disponíveis, legitimando-a com a autoridade emanada do conjunto (da classe de trabalho, e também de suas memórias coletivas).

Outros relatos também dão conta do trabalho a bordo do Trem Bandeirante. Além das questões relacionadas à supervisão de todas as condições de viagem, bem-estar dos passageiros e verificação dos serviços (como alimentação, por exemplo), desempenhados pelo chefe de trem, a composição precisava, necessariamente, ser conduzida ao longo dos trilhos, com a locomotiva à frente de todos os vagões e responsável por ditar o ritmo da viagem; e, para executar tal função, com pontualidade e responsabilidade exigidas pela Rede Ferroviária, estava a figura do maquinista.

O Sr. Nilson, filho de pai ferroviário (ex-manobrador e ex-chefe de estação), conta que o seu genitor almejava para os dois filhos o ingresso na ferrovia, onde acreditava ser o caminho mais seguro e certo para uma carreira e futuro dignos. Relutante em um primeiro momento, devido às más condições de trabalho que o pai vivenciara na antiga EFG, onde os atrasos de remuneração eram constantes, o Sr. Nilson chegou a entrar para o seminário para tornar-se padre e também chegou a servir o exército; entretanto, encarou o falecimento do seu pai, no início de sua vida adulta, como um chamado final para se tornar ferroviário, uma espécie de homenagem póstuma, fazendo-o finalmente por meio da aprovação no concurso público para a Rede Ferroviária, em 1968, onde entrou como auxiliar de maquinista.

As palavras emanadas pelo Sr. Nilson, sobre a sua ascendência ferroviária e as várias voltas que deu até finalmente entrar para o quadro da RFFSA são envoltas por uma

certa aura de presentificação, onde quase é possível vê-lo atravessar as batalhas da juventude em relação às escolhas profissionais e suas conversas com sua família, em especial com seu pai, onde o seu exercício rememorativo é detalhado e reflexivo, porém, bastante natural com que revela alguns passos determinantes para toda a sua vida dali em diante; em seus próprios termos:

Sr. Nilson: A minha vida ferroviária parece que foi um desabrochar de flores. Porque eu nunca pensei em ser ferroviário. Nunca. O meu pai era ferroviário, aqueles ferroviários natura.

Guilherme: Natura? O que é um ferroviário natura?

Sr. Nilson: Isso. O meu pai bebia ferrovia. E o meu pai sonhava para nós, os dois filhos homens que ele tinha na época, em ser ferroviário. [verbal]. (Entrevistado Nilson Gonçalves).¹¹¹

Quase como um destino irrefreável, o sonho do seu pai justifica e insere a ferrovia em sua vida como algo inescapável e pronto para ser apropriado. As suas memórias da ferrovia não são somente da ferrovia, mas de uma parcela substancial de sua vivência, de sua vida, onde constituem um binômio próprio e direto: "vida ferroviária", sem qualquer interlocução ou sugestões prévias. E mais: paulatinamente as condições são dadas para que o florescimento ferroviário pudesse ocorrer no seu "eu", indicando o caminho a ser tomado. Tais reflexões ocorrem por meio da memória com as marcas do presente, condensando um longo histórico que trespassou épocas, cenários, sentimentos, contatos diversos, próprios de uma jornada de vida em que as vivências fornecem os substratos e camadas por onde transita a rememoração.

Deste modo, a narrativa do Sr. Nilson apresenta diversas nuances próprias de quem encarou e atravessou uma carreira na ferrovia de forma bastante distinta e, principalmente, trazem os detalhes de quem viu e viveu os trilhos de frente, passando por transformações técnicas e fases distintas, conduzindo o Trem Bandeirante por mais de trinta anos.

O ex-ferroviário conta que na sua época de ingresso a Rede Ferroviária passava por algumas transformações estruturais. Ainda era significativa a quantidade de trabalhadores que eram pouco letrados, muitos eram semi-analfabetos; alguns destes integravam a função de maquinista, manejando ainda locomotivas a vapor, mas com a chegada da locomotiva a diesel, em fins da década de 1960, seria necessário desempenhar uma série de funções que não ocorriam na condução dos antigos modelos, onde ocorreria, então, novos treinamentos e reciclagem do quadro de maquinistas, motivo principal para a realização do concurso público.

¹¹¹ Entrevista de pesquisa concedida em 17 de setembro de 2023.

A coexistência de gerações, em que o conhecimento de décadas foi ao encontro do ímpeto pelo conhecimento e dedicação juvenis, não tardou a gerar alguns conflitos e pequenas animosidades entre os novatos e o mais experientes:

Sr. Nilson: Nós fomos chamados, aí fomos pra Belo Horizonte. Ficamos em Belo Horizonte, de treinamento, nós ficamos 60 dias. Como a gente tinha um estudo melhor, a maioria tinha ginásio, então a absorção era bem maior, né? E aí logo nós aprendemos e voltamos a trabalhar. Só que nós voltamos para trabalhar com esses maquinistas antigos.

Guilhermo: Faziam meio que um estágio ali, né?

Sr. Nilson: Mas aí veio atrito, né? Veio atrito, porque você ia falar alguma coisa e ele não aceitava. Ele queria fazer. Tanto que houve uma passagem que eu ri demais depois. Eu recebi um relatório de um maquinista, de um auxiliar de maquinista, e ele escreveu assim: "voi galogar duas mangera". Aí eu peguei aquilo ali, eu fiquei por entender o que que era, sabe? Aí no outro dia, depois do serviço, fui na casa dele. Falei "Eu não entendi bem isso aqui. O que que foi que você trocou?". Ele falou "Tá escrito aí". Falei "Rapaz, eu tenho problema visual, não deu pra ler. Você podia falar pra mim". "Foi colocar duas mangueiras, rapaz". Falei "Não, então tá certinho".

Guilhermo: O caboclo tinha o conhecimento, mas não sabia escrever.

Sr. Nilson: Ele escreveu "Voi galogar duas mangera", sabe? Aí, graças a Deus. Aí logo, logo a rede entendeu que deveria nos promover. E aí foi um ciúme total. [verbal]. (Entrevistado Nilson Gonçalves).¹¹²

Tal passagem traduz alguns pontos sobre a gestão da Rede, como um todo. Primeiramente é possível identificar um largo hiato ocorrido na reposição do quadro de pessoal, em que as funções de condutor das composições ficaram restritas a um grupo pequeno e, aparentemente, sem qualquer incentivo à complementação de formação educacional ou mesmo profissional. Em segundo lugar, reforça o entendimento quanto à ausência de investimentos necessários na infraestrutura no setor ferroviário, fazendo com que a obsolescência dos carros e locomotivas¹¹³, juntamente com a falta de reposição do quadro de maquinistas, fossem um sintoma latente da falta modernização do setor, indicando, além do já citado esvaziamento orçamentário, pouco ou nenhum planejamento estratégico ocorrido nos anos anteriores, quando a RFFSA ficou mais detida em absorver ferrovias estaduais deficitárias, sanando dívidas e reestruturando, minimamente, alguns serviços.

Quanto às relações interpessoais de trabalho na ferrovia, estas passaram a ser marcadas por algumas pequenas disputas entre os que chegavam e os já estabelecidos,

¹¹² Entrevista de pesquisa concedida em 17 de setembro de 2023.

¹¹³ As primeiras locomotivas a diesel surgiram nos EUA e Europa nos anos 1920, passando a ser utilizadas, em larga escala, a partir da década seguinte. Entretanto, chegariam ao Brasil somente no final da década de 1940, onde a substituição visando a modernização ocorreria de forma gradual, porém, de forma desigual e inconstante entre as diversas companhias em atividade no País.

apontadas como algo normal pelo Sr. Nilson, em que a convivência se dava de forma respeitosa e com certa reverência dos mais novos em relação aos mais experientes. Inclusive, o ex-maquinista destaca que a Rede Ferroviária fez questão de colocar os mais experientes à frente do Trem Bandeirante quando este começou a circular, um cenário desafiador levando-se em conta as novas técnicas e conhecimento requeridos para operação das novas locomotivas. De toda forma, o cenário de convivência tendo em vista uma "passagem de bastão" que ocorreria mais cedo ou mais tarde, fora colocado como um dos desafios a serem superados pelos novatos. Com as locomotivas a diesel em operação, não demorou até que os novos funcionários assumissem a função principal na condução dos trens, deixando a função de "auxiliar" para se tornarem, de fato, "maquinistas". Preciso destacar aqui que a seleção para o cargo não fazia distinção entre conduzir composições de carga ou de passageiros, pois o conhecimento técnico a ser utilizado seria, a priori, o mesmo. Entretanto, a entrada em operação do Trem Bandeirante trouxe ainda mais elementos para o contexto de atuação entre os "novatos" e os "antigos" na condução;

Sr. Nilson: Bom, logo entrou, começou a percorrer o Bandeirante, e aí começava a selecionar os maquinistas que iriam fazer esse trem. A princípio deu prioridade aos antigos, e eles se sentiram importantes com isso, muito importantes. Porque era um trem especial.

Guilherme: Ia pra capital do país.

Sr. Nilson: Trem especial, de horário.

Guilherme: Era tido como um trem especial, na época que foi colocado?

Sr. Nilson: Era. O Bandeirante era um trem especial. Tanto que o percurso que nós fazíamos, a velocidade de trem de passageiros era 35, 40 por hora. De repente veio o Bandeirante e fez 50, 60 por hora. Mas aí começou os maquinistas antigos fazendo. Mas aí começou a dificuldade em ter que ler as licenças, porque lá estabelecia "Quilometro tal faz isso", "Quilometro tal faz aquilo".

Guilherme: Tinha uma série de instruções.

Sr. Nilson: "Diminui velocidade", "Entrada de pátio", isso... e aí eles estavam tendo dificuldade. A maioria alegava pros outros ali assim "Ai, eu tô sem óculos", "Eu não dou conta, a luz tá fraca, lê aqui pra mim". E os auxiliares começaram a reclamar disso aí. Começou a reclamar. Aí começou escalar os novatos. Rapaz, isso gerou, em dois ou três maquinistas, o pedido de aposentadoria. "Se eu não sirvo pra nada, que eu tô fazendo aqui?". Não aceitavam a ideia.

Guilherme: Começou a ter um conflito interno ali, dentro da própria classe?

Sr. Nilson: Justo. Então essa mudança causou muito problema pra rede. A rede foi muito paciente em trabalhar as pessoas, principalmente os antigos, pra que eles não se sentissem ofendidos. E ela sabe que a Rede chegou aonde chegou devido a eles. Porque eram pessoas que dormiam nas estações, na própria área. Não tinham dormitório, não tinham refeitório, não tinham nada. E estavam prontos pra trabalhar pra baixo e pra cima. Não preocupavam com horário.

Guilhermo: Trabalhavam com disposição praticamente 100%.

Sr. Nilson: É. E a rede entendeu isso, valorizou, deu a eles todas as condições de trabalho. Mas ao mesmo tempo foi colocando as pessoas novas. E nós fomos assumindo o Bandeirante. [verbal]. (Entrevistado Nilson Gonçalves).¹¹⁴

O momento de renovação da equipe de maquinistas denota a existência de um mundo em transformação na Rede Ferroviária. Mesmo que tardias, tais mudanças externavam a existência de duas realidades sobrepostas no mundo ferroviário na Rede: aqueles que tinham as marcas de uma vida dedicada à ferrovia, em situações penosas e com ausência de condições satisfatórias de trabalho, mas que assumiam todas as dificuldades e transformavam as suas atribuições em um estilo de vida próprio e dedicado aos trilhos (como fora o caso do pai do Sr. Nilson), e os que adentravam ao universo ferroviário com as mudanças e requisitos que se faziam urgentes na atualização necessária levada a cabo pela RFFSA, cujas mentalidades apontavam para outras direções que não necessariamente às experiências vividas (e reconhecidas) por aqueles mais antigos na carreira.

Dentre tantos elementos apontados pelo ex-maquinista, chamou a atenção uma certa aura, algo excepcional atribuídos ao Trem Bandeirante, que era sempre rememorado com palavras repletas de afeto e nostalgia, pois, conforme apontado acima, o Bandeirante era um trem "especial". Apesar de utilizar este termo para caracterizar uma exigência que os trens de carga não tinham, qual seja: a necessidade primordial quanto à pontualidade, esta não pode responder, sozinha, pela relevante figura atribuída ao trem de passageiros da capital federal. Dadas as condições da ferrovia do DF até São Paulo, onde o habitual era percorrê-la numa velocidade média de 35 a 40 Km/h (com os trens de carga), com o Bandeirante era necessário andar a uma velocidade média de 50 a 60 Km/h, de forma a se manter a pontualidade e o tempo mínimo de duração da viagem, fazendo com que os riscos aumentassem consideravelmente, demandando mais atenção junto à condução e, ao mesmo tempo, maior responsabilidade em relação à missão como um todo, pois se tratava do transporte de vidas humanas, e não de cargas de minério ou grãos, como o restante dos trens que trafegavam naquela linha faziam.

Diante de tal cenário, o Sr. Nilson indicou que a condução do Bandeirante era reservada não aos "melhores", mas sim aos mais "corajosos" (*"Os problemas que a locomotiva podia apresentar, ele - o outro maquinista - sabia também, mas ele tinha medo. Porque você ficava o dia inteiro batendo, sabe, o aro das rodas nos trilhos. 'Tac tac'. Você*

¹¹⁴ Entrevista de pesquisa concedida em 17 de setembro de 2023.

sentia bater." [verbal]. (Entrevistado Nilson Gonçalves).¹¹⁵), pois a pressão em se manter o horário, levando a locomotiva e toda a composição praticamente ao limite do que os trilhos podiam oferecer, colocavam as viagens em modo de atenção constante e fixa, exigindo uma coordenação completa entre os cinco sentidos e o conhecimento técnico necessário para levar todos em segurança até o destino final. Em tantas noites rompendo o cerrado e as cidades do interior goiano, o Sr. Nilson narra situações que revelam uma rotina de trabalho bastante característica:

Sr. Nilson: É uma vez eu e um maquinista hoje falecido, Eupídio Nunes Rosa, era um baixinho, gente fina. O filho dele foi ferroviário também. Nós saímos numa noite de Natal, 24 pra 25, de Brasília.

Guilhermo: Véspera de Natal? No trem?

Sr. Nilson: É. E aí eu e ele, ele de maquinista, eu de auxiliar dele. E nós fomos. Quando deu meia noite, rapaz, máquina batendo pra lá e pra lá, cabra correndo, porque 60 por hora naquela linha lá era como se você estivesse fazendo 150, 160 normal.

Guilhermo; Num asfalto desse.

Sr. Nilson: E ele feliz lá. E eu e nós, no meio da locomotiva, a gente abraçou. Quando nós sentamos, rapaz, que olhamos pra frente uns 200 metros, o cara em pé no meio do trilho.

Guilhermo: No meio do trilho?

Sr. Nilson: Ele "Vap", a mão no freio, deu emergência e gritava. [...] Aí parou lá na frente, nós descemos com a lanterna e fomos percorrer para ver a pessoa, né? De repente ele bateu a lanterna, rapaz, e o cara veio correndo de encontro com o trem. Aí o Eupídio foi e abraçou e beijava esse cara. E virou... Os agentes de trem desceram e o povo olhando, querendo saber o que tinha acontecido. E o Eupídio abraçando esse senhor. E "graças a Deus, graças a Deus". E o cara "Rapaz, quando eu vi aquele farol eu me agachei e o trem passou por cima. [verbal]. (Entrevistado Nilson Gonçalves).¹¹⁶

A experiência narrada é inscrita no campo da singularidade e, ao mesmo tempo, do (novamente) fantástico e miraculoso, indicando uma ancoragem memorial profunda, relativa a tempos iniciais de sua vida profissional, ainda como auxiliar de maquinista, em que mesmo em meio a um universo de novidades e aprendizados diários, uma situação em especial pôde ser destacada em meio a tantas outras vividas, dada o feito admirável de sobrevivência do andarilho dos trilhos e sua rapidez em se esconder num trecho em que os dormentes possuíam um espaço entre a linha e o nível do solo, permitindo que o extraordinário acontecesse. Certamente essa memória não é somente sua, mas também provavelmente seria do Sr. Elpídio, se este fosse vivo, e de todos os outros que assistiram ao "pós-quase-atropelamento",

¹¹⁵ Entrevista de pesquisa concedida em 17 de setembro de 2023.

¹¹⁶ Entrevista de pesquisa concedida em 17 de setembro de 2023.

e que, do ângulo que presenciaram os fatos, puderam se apropriar também da narrativa dos condutores do trem, que compartilharam sua experiência e, a partir dali, iniciaram um processo de coletivização da memória relativa a um caso específico do Trem Bandeirante, mas que comporia, de forma individual e também comum a tantos outros, numa escala crescente de reprodução e, principalmente, composições narrativas distintas, múltiplas, sobre uma noite de natal a bordo do trem de passageiros. A memória, é preciso reforçar, se aloca em um território que não é imóvel, tampouco imutável; embora possua um núcleo, o fato vivido, se instala em um lugar onde possa se mostrar acessível, pronta para ser manuseada e ter os seus elementos rearranjados a partir do que é a ela apresentado, mostrando-se tanto capaz quanto possível. No caso imediatamente acima, os atributos de autoridade podem ser emanados, caso assim deseje o narrador, do compartilhamento ocorrido a partir dos testemunhos inúmeros e, posteriormente, do multiplicar das conversas e histórias contadas sobre o fato com o transcorrer do tempo.

5.3 Reflexões e inflexões ferroviárias

As entrevistas realizadas com os ex-ferroviários revelaram um mundo amplo, composto por inúmeros elementos característicos, próprios de um labor específico, com detalhes variados que foram sendo revelados para tantos outros que não é (ou ao menos era, como este que aqui escreve) habituado com o dia-dia e ditames da operação ferroviária. Para a maioria destes (ex)trabalhadores, a ferrovia não se tratava apenas de um local para cumprir expediente e, ao final do dia (ou do turno), voltar para a casa; tratava-se, na maior parte dos casos, de uma construção de vida realizada ao redor dos trilhos, onde "ser ferroviário" não era somente uma profissão, mas sim um estilo de vida.

Diante de tal universo, natural que alguns pontos relacionados ao Trem Bandeirante surgissem com mais frequência em meio às conversas, ao debate, uma vez que determinadas questões do funcionamento da Rede Ferroviária poderiam ser abordadas por aqueles que viveram as entranhas da empresa de forma rotineira. Assim, foram verificadas junto aos ex-ferroviários as razões que fizeram com que o Trem Bandeirante fora tirado de circulação, sendo questionado, em praticamente todas as entrevistas, a que eles atribuíam o encerramento do trem de passageiros Brasília-Campinas. As respostas foram relativamente diversas, com alguma explicação ou motivação técnica, mas que guardavam em si muitas conclusões e observações comuns a quase todos os casos.

Inicialmente, quando debruçado sobre a tentativa de se investigar e compreender a decisão de se encerrar o Trem Bandeirante, acreditava que o caráter financeiro deveria ser a motivação maior para tanto, uma vez que a prática de desativação de linhas de passageiros, e de ramais ferroviários, considerados anti-econômicos era executada desde meados dos anos 1960, sendo a linha de Brasília uma das poucas que ainda estavam em atividade nos anos 1980; havia uma suspeita forte de que a grande procura por bilhetes e as constantes partidas com a composição lotada, inclusive agregando novos vagões de passageiros para dar conta da demanda, seria apenas euforia relacionada ao início da oferta do serviços. Consoante registrado no capítulo anterior, as notícias (Correio Braziliense) sobre o trem em seus primeiros anos era de que a procura sempre ocorria, com superlotação em épocas de feriados prolongados, férias escolares e recesso de final de ano.

Nesta seara, o ministro dos transportes, Elizeu Rezende, quando instado a analisar a situação ferroviária do Brasil, apontava que o serviço de passageiros era deficitário, sendo necessário constantes aportes do Estado para o seu funcionamento:

O transporte de passageiros nos trens a longa distância está declinando no mundo inteiro. É altamente deficitário. Isso seria econômico se os trens pudessem andar cheios, lotados a exemplo do que se vê no transporte de massa. É o que se verifica na cidade. [...] O trem de passageiros é um problema sério. Economicamente ele, com esse objetivo, não justifica esse investimento - em outras palavras - eu não posso construir uma ferrovia para transportar passageiros, porque não o retorno do capital investido. Então, o que nós estamos fazendo? Estamos procurando construir as ferrovias para o transporte de carga, modernizá-las e colocar, marginalmente, o trem de passageiros nas ferrovias (Elizeu [...], 1980).

A visão do ministro na ocasião reforça o viés e histórico puramente economicista para o transporte ferroviário de passageiros, colocando o retorno financeiro como o único indicador a ser considerado para se mensurar tal serviço; na verdade, vai além: compara o transporte regional e interestadual com o realizado de forma metropolitana, quando sempre apresentaram contextos totalmente distintos. Ademais, entendo que o paralelo estabelecido fica ainda mais absurdo quando vem à mente a situação do transporte público urbano na quase totalidade dos grandes municípios brasileiros, há muitas décadas, onde a qualidade mínima e o respeito ao usuário nunca foram uma tônica, mas sim as más condições do serviço oferecido em relação à tarifa cobrada, e invariavelmente com ganhos superlativos para os proprietários e empresários do transporte.

Ainda na mesma edição, o ministro aborda o trem de Brasília, que viria a ser inaugurado nos meses seguintes:

Quanto a Brasília, felizmente terminou todo esse trabalho de modernização da ferrovia até Araguari, e que vai ser inaugurada dentro em pouco. Com isso a ferrovia de Brasília já entra em São Paulo e chega até Santos em condições razoáveis. O problema é saber a demanda desse transporte, quantos passageiros esse trem realmente vai carregar (Elizeu [...], 1980).

O trem iria atestar, nos anos seguintes, demanda compatível com os demais modais de transporte inter-regional e interestadual de passageiros, com procura moderada em alguns meses e alta significativa em tantos outros. O Bandeirante, na maior parte das vezes que partia de Brasília, registrava uma quantidade razoável de viajantes, denotando que, ao menos no aspecto financeiro, o mesmo estaria se mantendo, informação confirmada por diversos dos ex-ferroviários entrevistados. Além da situação já relatada pelo Sr. Ewerton, em que em tais períodos de demanda alta às vezes os passageiros viajavam em pé, o Sr. Sebastião e Sr. Éder destacam o quão o trem era procurado também em outras datas que não o recesso ou férias escolares:

Sebastião: Quando era véspera de fim de ano, a gente colocava, normalmente, quatro cabines, dois primeiras... Dois ou três... Ah não, tinha os poltronas, os carros poltronas eram dois ou três, mais os primeira classe e mais os segunda classe. Aliás, não me lembro se tinha segunda classe.

Guilhermo: Aumentava bastante.

Sebastião: Sim, aumentava bastante, aumentava. Em meia hora vendia tudo! Meia hora ficava lotado. O cara tinha que fechar a bilheteria e sair de lá, se não o povo batia nele. Era brabo!

Guilhermo: (risos) Demanda alta.

Sebastião: Nessa época era muito alta. Fora de época, de temporada, era menos.

Guilhermo: Mas tinha também?

Sebastião: Tinha. Tinha bastante também. Muita gente gostava de ir pro Goiás.

Guilhermo: Porque eu já li em alguns lugares que, o senhor vai me dizer se é "conversa pra boi dormir" ou se é verdade, de que o trem dava prejuízo?

Sebastião: Rapaz, eu não sei exatamente. Pelo menos no final de ano não podia dar prejuízo. Vendia tudo em meia-hora! [verbal]. (Entrevistado Sebastião Piccolo).¹¹⁷

Éder: o trem de passageiro é em torno de 600 passageiros. Nos finais de semana, assim, com feriado, colocava dois, três vagões a mais. Cada vagão levava 60 passageiros. Então quer dizer, você colocava três vagões, aí de 600 já ia pra 780 pessoas.

Guilhermo: Caramba.

Éder: Toda véspera de feriado o trem saía lotado.

¹¹⁷ Entrevista de pesquisa concedida em 02 de novembro de 2023.

Guilherme: Lotado?

Éder: É. E o melhor período era o período de férias, né? Dezembro, janeiro e julho.

Guilherme: Sempre estava cheio?

Éder: O trem também viajava superlotado. [verbal]. (Entrevistado Éder Nunes).¹¹⁸

Os dois trechos acima ilustram algo que fora confirmado por todos os ex-trabalhadores da ferrovia: o trem raramente andava vazio, com uma demanda variável plenamente dentro dos padrões dos outros serviços oferecidos por ônibus ou avião; ademais, ainda podia expandir a rentabilidade em períodos de explosão da demanda com a simples adição de vagões extra com pouco ou nenhum acréscimo no quadro de pessoal embarcado, aumentando significativamente o retorno financeiro para a empresa. O que teria sido, então, o fator decisivo para que o Bandeirante fosse encerrado de vez? A resposta passa por diversas questões, complementares entre si.

Primeiramente, os ex-ferroviários destacam que, apesar de ser citada a busca frequente por passagens, nos últimos anos do Bandeirante, o alcance das linhas de ônibus intermunicipais passou a oferecer uma rede de horários e cidades atendidas muito maior e mais flexível do que o percurso realizado pelo trem. Com o avançar da década de 1980, mais e mais empresas rodoviárias começaram a operar no interior com rotas diárias para Goiânia e Brasília, ocasionando uma concorrência, mesmo que ainda leve e/ou incipiente, em relação ao trem; a grande questão em relação ao ônibus era que, mesmo sendo mais caro que o trem, ainda se mostrava a preços acessíveis, e mais: viagem muito mais rápida do que a executada em vias férreas, sendo este o motivo principal, apontado pelos ex-ferroviários, como algo que afetaria, a longo prazo, a escolha pelo ônibus, por parte dos usuários, sempre que possível.

Outro ponto: quando fora reativada para o serviço de passageiros em 1981, a linha havia passado por algumas mudanças de trajeto no sentido de torná-la um pouco mais rápida, quando acabaram por ser eliminados alguns trechos que passavam dentro de algumas cidades, notadamente no interior de Goiás e São Paulo, deixando as mesmas sem o serviço ferroviário imediato. E o mais impressionante de tal situação é que algumas destas, tais como Goiandira, surgiram e cresceram a partir da instalação dos trilhos, ocasionando um movimento de desconexão e, certamente, de orfanandade em relação à ferrovia, denotando uma mudança de sentido no que diz respeito à própria relação das localidades com a ferrovia, que com a crescente e iminente presença dos ônibus e dos carros, começava a trilhar o mesmo destino

¹¹⁸ Entrevista de pesquisa concedida em 24 de março de 2023.

que tantas outras vilas e cidades do Brasil nas décadas anteriores, quando o trem fora relegado a objeto de um passado obsoleto, pronto a ser superado.

Entretanto, o maior concorrente do Trem Bandeirante não se encontrava no asfalto, mas sim nos próprios trilhos. A linha por onde transitava era do tipo "singela", simples, com duplicação apenas em alguns poucos pontos, em alguns pátios próximos à estações de passageiros ao longo do trajeto, dificultando a passagem ou ocorrência de duas composições na linha ao mesmo tempo. Assim, o Bandeirante, por ser um trem de horário ("especial"), tinha toda a prioridade quanto à ocupação e disponibilidade da linha, onde os trens de carga que estivessem em operação no momento deveriam permanecer parados em algum recuo enquanto o trem de passageiros passava, e isto, por diversas vezes, durava horas, tempo precioso a ser considerado no valor e lucratividade do frete realizado. O Sr. Éder, tendo trabalhado também na área administrativa, tem uma visão plausível e elucidativa para a situação:

Éder: Não cruza no trecho. Tem que ter estações fixas pra ele cruzar nas estações. Então esse é o problema do trem de passageiro não ser rentável. Porque o tempo que você para o trem de passageiro, você fica com os trem cargueiro parado, as equipes fazendo hora extra, parada. E uma hora de uma locomotiva parada deve ser em torno de 1500 dólares. Você para um trem com três locomotivas, 4500 dólares por hora parado.

Guilherme: Mas não é rentável pra empresa, né?

Éder: A circulação dele não dá prejuízo, não. Vamos colocar lá que foi 600 pessoas. A passagem agora é 100 reais, seria o que? 60 mil reais. Esses 60 mil reais pagaria o diesel, pagaria a equipe da operação.

Guilherme: Eu já vi muita gente falando que não era rentável o trem de passageiros porque era uma carga que era muito, não era rentável igual a carga de minério, de grão. É uma comparação bem injusta, né?

Éder: Como eu trabalhei no faturamento, um trem cargueiro com uma locomotiva, levando 25 vagões, era o frete de cinco trens de passageiro. Então se você saísse de Brasília com um trem com cinco vagões lotados direto pra São Paulo, aqueles vagões lotados pagariam as passagens, não precisaria parar a malha toda, não dava prejuízo do TKU119, tonelagem por Km útil. Então o TKU daquele trem era muito bom, né? O TKU do trem bandeirante matava o TKU dos outros cargueiros.

Guilherme: Tranquilo, né?

Éder: o TKU do passageiro era o melhor que tinha, porque ele rodava com trecho livre, né? Todos esperavam ele pra cruzamento, ele não esperava ninguém pra cruzar. Aí que que acontecia? O TKU dos cargueiros, na sexta-feira, meu amigo, derrubava as metas dos gerentes tudo. Nenhum gerente batia meta, porque era quatro trem de passageiro por mês, né? Quatro descendo, quatro voltando. Então

¹¹⁹ Trata-se de uma sigla para denominar "tonelada quilômetro útil", unidade utilizada para medir o esforço de transporte de toneladas por quilômetros percorridos, utilizada para aferir desempenho.

era oito. Então você matava a malha, mil e trezentos quilômetros, oito vezes pro trem de passageiro rodar no horário. [verbal]. (Entrevistado Éder Nunes).¹²⁰

Para a RFFSA, o Trem Bandeirante criava um obstáculo para a maximização da rentabilidade possível por meio dos trens de carga; com a desativação do serviço de passageiros o trajeto estaria livre para as idas e vindas na linha e, ao mesmo tempo, a equipe necessária para fazer rodar um trem cargueiro era significativamente menor do que a empregada no deslocamento do trem de passageiros, o que motivaria, paralelamente, um enxugamento no quadro de pessoal da empresa. Não é de se estranhar, portanto, que nos termos do contrato de privatização da RFFSA em meados da década de 1990, todas as empresas que assumiram os diversos lotes (resultado da partilha da Rede) foram totalmente dispensadas da obrigatoriedade de se oferecer o serviço de passageiros para a população.

Embora não houvesse uma manifestação direta ou oficial dos superiores do ex-ferroviário sobre a questão, tal reflexão está plenamente alinhada com os pensamentos exarados pelo ex-ministro de transportes e sua visão acerca do setor, quando imperava (e certamente ainda impera) o fator economicista pura e simplesmente, sem qualquer tipo de debate e análise para um serviço em que o interesse público deveria ser a baliza constante para o planejamento a longo prazo da área em questão.

Um outro ponto a ser destacado neste capítulo acerca dos ex-ferroviários é forma bastante distinta como lidam, trabalham e articulam as suas memórias em relação à ferrovia. Consoante apontado anteriormente, ser ferroviário significava muito mais do que uma profissão, nas palavras de um ex-trabalhador, "Ferrovia é paixão!". A maioria dos que integram este grupo seguem uma linha familiar de pertencimento à vida nos trilhos, onde alguns deles também acabaram por influenciar o ingresso dos seus descendentes, já no período pós-RFFSA, já em tempos de atuação das empresas privadas na malha.

No conjunto de ex-ferroviários, alguns membros acabariam por se destacar e serem elencados, pelo próprio grupo, como representantes da história da ferrovia, devido à sua dedicação ao registro e produção de memórias acerca de vários dos acontecimentos ocorridos pelos trilhos no interior do Goiás; neste sentido, a figura do Sr. Elson Gonçalves dos Santos é tida como uma referência de quem poderia fornecer informações mais acuradas e confiáveis da ferrovia. Natural de Ipameri (GO), o Sr. Elson, cujo pai também era ferroviário, desde criança observava e vivia às margens da EFG em sua cidade, tendo entrado para a companhia em 1970. É bem provável que tenha sido alçado a um posto de destaque memorial entre os ex-

¹²⁰ Entrevista de pesquisa concedida em 24 de março de 2023.

ferroviários devido ao livro que escreveu e publicou: "Fora de Marco", lançado em sua cidade natal em 2020. A obra, dedicada "à memória de todos os amigos ferroviários" é basicamente dividida em duas partes: contexto e história da chegada das estradas de ferro ao Goiás e seus impactos e contribuições à economia goiana (em especial às cidades que se desenvolveram ao longo dos trilhos) e a segunda parte, onde aborda um trágico acidente ferroviário ocorrido na estação de Urutaí (GO), inclusive com o falecimento de diversos indivíduos. Com relação a tal acontecimento, o texto apresentado é fruto de uma pesquisa feita por meio de fontes escritas e, principalmente, junto a testemunhas e moradores da cidade à época da tragédia. O trabalho, executado com a maestria de quem viveu e trabalhou junto com pessoas que narravam e rememoravam de forma rotineira os fatos do acidente, é tido também como uma tentativa de compreender, explicar e registrar para a posteridade um fato tão marcante para aquelas comunidades e, também, para a ferrovia. Assim, o Sr. Elson afirma:

Sempre me causou vontade de um dia escrever algo sobre esse acidente. [...] Ao resolver escrever sobre este caso, tomei a decisão de não entrar no mérito do acidente em si. Mesmo sendo um ferroviário nato, por dedução, posso tirar minhas conclusões do que possa ter acontecido ter causado os fatos... Criei uma história mesclada de realidade e ficção, para compor o enredo até chegar ao trágico acidente. A partir daí, entram os ilustres urutaínos com seus depoimentos, contando o que viram in loco depois do choque dos trens. (Santos, 2020, p. 12)

O ex-ferroviário realiza um exercício de investigação e construção narrativa em que as diversas lacunas, naturais neste tipo de processo, são preenchidas visando a inteligibilidade da mensagem e conteúdo a serem compartilhados e repassados, ações que demonstram uma preocupação com algo inconcluso sobre a ferrovia e, mais do que isso, uma tentativa de se criar uma memória possível e legítima para os moradores e ferroviários que compunham a história daquela estrada de ferro.

Tais inflexões estão plenamente alinhadas com o que Rüsen (2010) afirma quanto à relevância do contexto em que as histórias são apresentadas, em que a explicação narrativa se insere em um conjunto de sentenças previamente dadas e também integrantes de uma espécie de fluxo contínuo de enunciados e constatações das ações dos homens no tempo; assim, como Rüsen, entendo que os feitos e efeitos temporais dos homens são formulados em termos e expressões narrativas, que também podem constituir e implicar mudanças, imbuídas de sentido e significado, tal como a articulação de memórias suas e de outrem feitas pelo Sr. Elson em relação a um passado a ser trabalhado e, continuamente, reapresentado.

O contato e entrevista com o Sr. Elson realizou-se à luz "XX Encontro de ex-ferroviários da RFFSA - Amigos para sempre", ocorrido em agosto de 2023 na cidade de

Pires do Rio. Fora em tal ocasião que ocorrera o segundo aspecto memorial mencionado anteriormente. Em dado momento, os organizadores do evento, liderados pelo Sr. Geraldo Fernandes de Souza (do sindicato dos ferroviários), fizeram um discurso acerca da relevância da classe, e da urgência de serem retomados os contatos entre os mesmos, pois haviam vários ali que não se viam há mais de vinte anos¹²¹, sendo necessário reestabelecer a amizade e a convivência perdida com o passar do tempo; logo após, os líderes conclamaram os presentes a lembrar dos ex-companheiros de ferrovia já falecidos, onde cada um deveria pronunciar, em voz alta, o nome do ferroviário, à medida que iam sendo lembrados¹²², o que gerou bastante comoção em boa parte dos participantes. Neste mesmo interlúdio comemorativo, também o Sr. Nilson (maquinista) e o Sr. Elson fizeram discursos sobre a vida na ferrovia, ressaltando a participação dos ferroviários para o setor como um todo e, em especial, a Rede Ferroviária, lembrada sempre em tom de agradecimento pelas oportunidades geradas para tantas pessoas e famílias. Em tais palavras, a ferrovia (de um modo geral) fora deveras enaltecida, numa tentativa constante de se presentificar uma panorama, uma época acessível principalmente por meio de uma rememoração conjunta, pelos esforços em direção a uma memória coletivamente remexida e reapresentada em nova forma, acessível a todos ali presentes, disponível para ser novamente arranjada, com novos substratos e camadas a serem adicionados e agregados às experiências individuais de cada um.

Acredito que tal agremiação seja também uma tentativa de se organizar uma espécie de resistência ao esquecimento. Como o setor ferroviário brasileiro passou por um período de acentuada decadência na segunda metade do séc. XX (notadamente a partir da década de 1970), os ferroviários presentes em Pires do Rio integram (e integravam) uma parcela apenas de uma modalidade de transporte que já fora a principal e mais moderna de todo o País, e que, tendo presenciado o definhamento que desembocara na estagnação do setor que ocorre já há pelo menos duas décadas, nada mais normal que realizar o exercício de lembrar de suas trajetórias na ferrovia e confrontá-las com o próprio transcorrer do tempo, que insiste muitas vezes em prosseguir pelas vias do ocultamento de lembranças.

O interessante é que a resistência memorial traçada pelos ex-ferroviários circunscreve-se, majoritariamente, à sua formação e atuação como classe e grupo, mesmo que este seja diverso em suas origens e ocupação funcional desempenhada ao longo da vida.

¹²¹ Informações repassadas no local indicavam que o primeiro encontro, realizado ainda no início daquele ano, teve quantitativo pouco menor que este.

¹²² Vídeo disponibilizado na página "Bibliografia Piresina", canal especializado em cultura e história de Pires do Rio, por meio do link: <https://www.youtube.com/watch?v=yEYgAdFnJuk&t=1108s>

Estando reunidos tantos e oriundos de estações, pátios e funções diversas, o que de fato perpassa cada um deles é o "ser ferroviário", uma categoria que transcende qualquer outro elemento relacionado à ferrovia mas que, ao mesmo tempo, é inerente à sua atuação nela.

Destarte, as memórias relacionadas ao Trem Bandeirante encontram-se neste conjunto maior e englobante de experiências, individuais ou coletivas, de toda uma vida imersa na operação ferroviária. Neste sentido, o trem de passageiros se mostrava como mais um elemento que integrava todo um universo próprio, com suas especificidades, manejo e abordagem singulares, mas que não conseguia delimitar um espaço de maior importância nos estratos memoriais dos ferroviários entrevistados. Ressalto: não foi verificado qualquer sinal de mau juízo, desleixo ou menosprezo pelo Trem Bandeirante nas palavras daqueles que se propuseram a debater-lo; na verdade, por diversas vezes o trem de passageiros foi enaltecido e elogiado pelos ferroviários. O que precisa ser mencionado neste trabalho é que, para aqueles trabalhadores, as tarefas e a lida rotineira com o Bandeirante inscreviam-no num patamar de algo comum a todos os outros itens e personagens que compunham a vida diante dos trilhos e das estações, constituindo-se como mais um personagem de tal universo, sendo, talvez, um pouco mais especial na visão das equipagens, ou seja, do pessoal que trabalhava efetivamente a bordo.

De todo modo, os dias finais do Trem Bandeirante foram, em maior ou menor grau, apreendidos e rememorados por todos aqueles que, uma vez provocados, puderam tecer suas narrativas sobre um período tão distinto.

Guilherme: O senhor lembra quando se começou a conversar sobre... "Ah, o trem de passageiros vai acabar, vão encerrar as atividades", foi algo planejado ou coisa de última hora, sem aviso?

Sebastião: Eu não me lembro muito bem, mas eu acho que foi uma coisa de última hora. Simplesmente resolveram acabar, e acabou e pronto.

Guilherme: O senhor, como morador de Brasília, via alguma reação do povo sobre isso, o pessoal lamentando...

Sebastião: Tinha muita gente... Passou um bom tempo com as pessoas ainda indo lá no guichê comprar passagem. Nem ficou sabendo que o trem encerrou. Eu me lembro que o menino que era o bilheteiro lá, o Ricardo, ele teve que colocar num papel: "Trem Bandeirante cessou as viagens e tal" e pregou lá. O povo ainda ia lá pra comprar passagem. [verbal]. (Entrevistado Sebastião Piccolo).¹²³

Nas entrevistas realizadas não foi mencionado, por qualquer um dos ex-ferroviários, a existência de algum estudo, documento ou relatório que tivesse sido utilizado para dar embasamento técnico ou legal, ou que pudesse fundamentar, sob qualquer perspectiva, a

¹²³ Entrevista de pesquisa concedida em 02 de novembro de 2023.

decisão de se encerrar as atividades do Trem Bandeirante; enquanto alguns foram surpreendidos com o seu fechamento (como o caso acima), outros enxergavam alguns indícios de que aquela operação não iria perdurar muito tempo, sobretudo com a falta de manutenção e novas aquisições para o serviço após algum tempo (palavras do Sr. Ewerton, por exemplo). Entretanto, existe a menção a um relatório emitido por uma "Comissão Governamental" supostamente criada para analisar trechos antieconômicos da RFFSA, que teria apontado a linha do Bandeirante como sendo uma delas (edição 10583 do Correio Braziliense, de 20 de abril de 1992)¹²⁴. Com efeito, já havia um direcionamento de ações relacionadas à desativação e eliminação de diversas linhas há algum tempo, majoritariamente de transporte de passageiros, com um forte movimento neste sentido ocorrido no início da década de 1970 (Paula, 2001), e que, embora se tente revestir a decisão de encerramento do Bandeirante com um verniz de caráter técnico, a conjuntura e pensamento dos gestores públicos em relação às linhas de passageiros da RFFSA indicavam que a escolha já havia sido feita, em aspecto eminentemente político, que acabou por ser recebida com certa naturalidade pela maioria dos trabalhadores ferroviários, tendo em vista o contexto que estava se desenhando em seus últimos anos de operação, sobretudo na virada para os anos 1990 (com o discurso e práticas de privatização cada vez mais frequentes no meio e horizonte estatal brasileiro).¹²⁵

De todo modo, assevero que as sensações e emoções emanadas acerca do "pôr-do-sol" do Bandeirante foram diversas entre si, pois se encontram ancoradas em memórias fluídas e por vezes esparsas, indicando que a seleção de lembranças e informações também esbarra e se relaciona de forma direta com o esquecimento pois, por alguma razão (da ordinariedade dos dias no trilhos, talvez), esta derrocada não fora elencada como fato marcante nos estratos memoriais de alguns ferroviários, como demonstrado no trecho anterior. O fato (encerramento) ocorrera por si só, de uma vez, sendo conclusivo em si mesmo e sem maiores pormenores. Outros, no entanto, destacam questões mais técnicas e políticas em suas memórias e relacionamento com o Bandeirante em seus derradeiros dias:

Guilhermo: o senhor percebeu muita mudança, tanto na companhia quanto nos serviços prestados aos passageiros, de quando o senhor entrou até o final? Como é que foi? Foram seis anos, de 86 até 92, como que o senhor percebeu essa fase

¹²⁴ Consoante indicado anteriormente, boa parte da documentação e relatórios da extinta RFFSA encontram-se difusos e sem uma guarda definida e organizada pelos atuais órgãos públicos da área de transportes do Brasil, dificultando o acesso dos mesmos dentro do prazo estabelecido para a realização da pesquisa.

¹²⁵ Maior detalhamento sobre o final do Trem Bandeirante, sobretudo na ótica dos passageiros, é apresentado no capítulo seguinte.

final do Bandeirante? Pro senhor não foi fase final porque foi exatamente a parte que o senhor trabalhou?

Ewerton: Eu acredito que a empresa, já com política, talvez, de finalizar o Bandeirante, de acabar com ele, ela deixou um pouco a desejar; na parte de serviço prestado, ficaram mais constantes avarias em vagões, o que relatei ainda há pouco: a falta de energia em um dos vagões... Parece que eles não estavam dando tanta importância como deveriam, a manutenção parece que não tava sendo feita adequada, não sei te falar o porquê, se já era uma política da empresa pra poder extinguir, pra poder acabar. Então teve esse período no finalzinho que a empresa, como prestadora de serviço, deixou muito a desejar. [verbal]. (Entrevistado Ewerton Machado).¹²⁶

Dentre os que acompanharam os momentos finais na estação, a partida da última viagem do Bandeirante fora um misto de tristeza e perplexidade diante do pouco alarde e reação inanimada diante de um fato significativo como aquele. O Sr. Éder narra tais cenas com a naturalidade de quem já aguardava tal desfecho:

Guilherme: Então ele terminou sem alarde nenhum? Eu estou falando assim, na sociedade, na população, você lembra de alguém, de algum protesto? Alguém lamentando o encerramento, as pessoas que usavam?

Éder: Não, teve assim uma única reportagem da TV, foi lá e acompanhou a despedida do trem de passageiro, pessoas chorando e tal. Mas pouquíssima. Mais nós mesmos, funcionários, correndo lágrimas lá da despedida, né? Mas não houve nenhuma ONG, não houve nenhuma associação...

Guilherme: Nenhum grupo, né? Ou qualquer passageiro, assim, de forma avulsa, individual, se lamentando e tal?

Éder: Não teve ninguém correndo, nem chorando, não.

Guilherme: Ninguém lamentando, não?

Éder: Você só olhava um pro outro assim, o olho cheio de lágrima e saindo todo mundo calado e 'vamos embora, né, pra casa.' [verbal]. (Entrevistado Éder Nunes).¹²⁷

A sensação de "dever cumprido" e um certo "destino irrefreável" perpassaram e deram a tônica em todas as narrativas dos ex-ferroviários acerca do Trem Bandeirante. Enquanto este esteve em operação, todas as exigências e diretrizes teriam sido devidamente cumpridas para se oferecer o melhor serviço possível aos viajantes, independente da época ou destino a ser cumprido. Entretanto, em um cenário em que a Rede Ferroviária não via mais soluções frente à concorrência com o transporte rodoviário, e para não prejudicar ainda mais a lucratividade do frete realizado naqueles trechos, nada mais natural que encerrar as atividades do Bandeirante, ocasionando, assim, o fim de uma época.

¹²⁶ Entrevista de pesquisa concedida em 12 de agosto de 2023.

¹²⁷ Entrevista de pesquisa concedida em 24 de março de 2023.

Tais apontamentos são possíveis diante de narrativas que se exprimem não somente por meio de palavras, mas de todo um conjunto de sensações, entonações, fisionomias e outros componentes de uma história contada por meio de memórias enredadas em experiências, articuladas diante do ouvinte que aguarda pelas respostas para seus próprios anseios e expectativas. Soma-se tal interação ao fato de que os narradores estão também imersos em um determinado contexto de interação social e cultural em que lhes são permitidos transitar e produzir seus próprios valores e ideais, tanto no quesito individual quanto coletivo, capazes de direcionar o que deve ser destacado. Neste sentido, relembro novamente Williams (2015) quando destaca a cultura como uma prática social inerente e continuamente mutável, num fluxo contínuo de interações e relações, atuando tanto de forma convergente como também divergente, a depender das condições e elementos envolvidos; tal debate remete ao que Laverdi (2013) descreve como "estruturas de sentimentos" ou ainda "estruturas da experiência", que implica em uma consciência prática do presente rodeada e imersa em uma continuidade vivente e interrelacionada.

O fato é que as articulações narrativas dos ex-ferroviários inserem o Trem Bandeirante de maneira acessória a este "viver ferroviário", composto por um sem fim de personagens, histórias, referenciais, horizontes e expectativas, voltadas tanto ao passado quanto ao futuro e presente. E isto explica o motivo da variabilidade de intimidade e distância com que o trem é trazido à tona em suas rememorações que, logicamente, estão ligadas ao fluxo de interações e relações formado pela interseção e sobreposição de tantas outras vivências e experiências. De toda sorte, e por fim, compreendo que as memórias e esquecimentos dos ex-trabalhadores em relação ao Bandeirante inserem-se num sentimento maior, em relação à própria Rede Ferroviária, onde o melhor fora proporcionado (por ambos, trabalhador e companhia), sendo executadas todas as atribuições colocadas com todas as honrarias intrínsecas e demandadas pela vida ferroviária.

6 VIAGENS E PASSAGEIROS: EXPERIÊNCIAS E SONHOS SOBRE TRILHOS

A razão básica para a existência e funcionamento do Trem Bandeirante não era outra senão transportar passageiros. Embora fizesse também o transporte de encomendas e cargas menores na mesma composição, a função primordial para a execução daquele serviço era a utilização por viajantes que tinham como ponto de destino qualquer uma das cidades localizadas no percurso entre Brasília e Campinas, com saídas às sextas-feiras à noite (sentido São Paulo) ou domingo à noite (sentido Brasília). Assim, os trajetos eram diversos, possíveis de serem realizados em qualquer um dos tipos de vagões disponibilizados para o público: poltrona simples, poltrona-leito e cabine (dormitório).

Conforme já sinalizado nas considerações iniciais deste trabalho, as experiências dos passageiros registradas neste trabalho dão conta de viagens realizadas, em sua maioria, no sentido Brasília-São Paulo, tendo os viajantes embarcado na estação Rodoferroviária, localizada na região central, em uma das extremidades do Eixo Monumental de Brasília. Devido ao evidente distanciamento cronológico-temporal, tornou-se mais difícil encontrar pessoas que realizaram a viagem embarcando (ou desembarcando) na antiga Estação Bernardo Sayão, uma vez que esta fora desativada em meados da década de 1970; uma outra questão a ser apontada é que as narrativas de viagem aqui trabalhadas possuem Brasília como ponto de origem e, de certa forma, também como um ponto de referência vivencial. Variados foram os pontos de chegada, bem como o ano de realização e a época de vida em que cada indivíduo (ou família em alguns casos) adentraram os aposentos do trem e se aventuraram na direção sul, levando consigo, além da bagagem, as expectativas de se realizar, pela primeira vez na maioria dos casos, uma viagem de trem, algo já bastante raro no Brasil daquele período, tal como sonhos e anseios embalados pelo ritmo calmo e contínuo do comboio férreo em direção ao Goiás, Minas e São Paulo, e ainda, a partir deste, para tantos outros lugares.

Dito isso, este pequeno conjunto de viajantes integra também uma categoria maior, de moradores de Brasília. Diferentemente do capítulo terceiro, em que os moradores da nova capital (em áreas relativamente próximas aos trilhos) foram instigados a pensar e expressar suas impressões sobre o trem, a ferrovia e a cidade, sem nunca ter viajado (quase todos) no Bandeirante, este grupo conheceu e fez parte da trajetória do próprio trem de passageiros, este que fora elaborado e disponibilizado para compor um novo cenário não só de Brasília, mas também de um projeto de nação e de toda uma região a ser ocupada, integrando e diminuindo as distâncias dos vários "Brasis" (Oliveira, 2005). Portanto, tratam-se de passageiros e

também de moradores, indivíduos que compõem grupos, comunidades, vizinhanças, classes de trabalho, vivências diversas nos distintos espaços (Santos, 1978) constituídos *em e sobre* Brasília, inclusive até os dias de hoje, pois todos aqui entrevistados ainda permanecem na cidade, sendo este o pano de fundo para a articulação de memórias por eles realizada.

Um outro detalhe que serve como prólogo a este capítulo: embora o componente migracional para a formação dos diversos nucleamentos populacionais de Brasília seja uma constante, nenhum dos viajantes entrevistados (ou seus genitores, no caso dos nascidos no DF) realizou a viagem de mudança para Brasília a bordo do Bandeirante; conforme já mencionado, as experiências aqui abordadas se tratam, quase todas, como as primeiras ocorridas a bordo de um trem, num contexto em que tais indivíduos e famílias já tinham estabelecido suas bases de moradia na nova capital¹²⁸.

Ainda sobre as narrativas, as peculiaridades inerentes à memória mostram diversas de suas facetas ao longo deste capítulo. Tratam-se de nuances, intensidades, fluidez e rigidez memoriais a partir de estímulos fornecidos por questões e apontamentos relacionados ao Trem Bandeirante, a Brasília, e ao setor ferroviário como um todo. Em tal operação rememorativa, recortes e seleções compõem um fluxo incessante, e por vezes interrompido por pausas e interjeições entrelaçadas ao esquecimento que lhe é próprio, reflexo também de um esquecimento comum, da sociedade, engendrado a partir de elementos deixados à deriva ou no subterrâneo das mentes e vivências.

Destarte, ressalto novamente a acepção de Sarlo (2007): lembrar de tudo é um mito. A memória, pela própria natureza que a forma e a alimenta, é perpassada por itens de caráter pessoal, coletivo, fomentados pela tessitura cultural e social, arranjos pelas intercorrências ordinárias da vida desses grupos e indivíduos; assim, *o que* lembrar e *porque* lembrar, vai sendo revelado por meio da narrativa produzida, que é, na verdade, um retrato daquele momento específico que é compartilhada. O presente narrativo torna-se o artífice do que deve ser publicizado e o que deve ser interiorizado, ação que por vezes ocorre de maneira inconsciente. Nesta seara, assevero que o articular de experiências por meio das entrevistas se mostra como um importante instrumento reconstituído de um passado refletido em experiências em sua maioria marcantes, pois as narrativas e ações testemunhais sentem-se

¹²⁸ Foi possível encontrar passageiros que fizeram a viagem em sentido contrário, em direção a Brasília, porém em número bem menos significativo que os demais; assim, por questões metodológicas de análise, optei por não explorar o universo das viagens com destino ao DF, mantendo-se uma certa unidade e padrão nas experiências trabalhadas.

confortáveis no presente porque é a atualidade (política, social, cultural, biográfica) que possibilita sua difusão, quando não sua emergência (Sarlo, 2007).

Dito isso, as palavras dos passageiros do Trem Bandeirante revelam muito mais do que apenas uma noite passada sobre os trilhos, mas realidades específicas de experiências de vida que trazem consigo análises sobre suas próprias trajetórias, das comunidades às quais fazem parte, da cidade de Brasília, do País, do mundo; tratam-se, portanto, de reflexões e conclusões apontadas em diversas direções a partir da ótica do presente.

6.1 Uma viagem marcante

As narrativas produzidas a partir da viagem realizada a bordo do Trem Bandeirante apontam, sempre e indubitavelmente, para uma experiência marcante. Mesmo com idades e motivações tão distintas entre si, acompanhados por amigos, família ou de forma solitária, os passageiros compartilharam arquivos de sua vida a partir de memórias envoltas em conclusões e sentimentos condensados a partir de tantas outras camadas vividas entre a data da viagem e os dias atuais, agregando sentimentos, expressões e conclusões que trazem consigo todas as interseções que se projetam e abastecem os indivíduos, grupos, espaços e cidades; são o produto da atualidade expressa em forma de narrativas.

O Sr. Edson Leite embarcou rumo a São Paulo (capital) no ano de 1983, pouco tempo após a reabertura do serviço de passageiros com o novo Trem Bandeirante, e da inauguração da estação Rodoferroviária; sendo um universitário do curso de Engenharia Florestal (UnB), iria fazer um estágio de um mês no Instituto Florestal de São Paulo. Na conversa realizada, interessou-se em saber detalhes e datas acerca do funcionamento do trem para fazer frente aos marcos e referências que tinha em sua mente acerca de tal viagem realizada, onde checou alguns dados pessoais para ter certeza de suas afirmações antes de repassar qualquer dado de forma equivocada. Destaco tal informação porque considero interessante os artifícios pessoais de cada indivíduo no tratamento com a sua própria experiência em interação com a realidade à sua volta; enquanto uns afirmam categoricamente fatos e dados, evocando certa autoridade conferida pelo testemunho presencialmente realizado, outros deixam para o ouvinte, leitor, a tarefa de preencher eventuais lacunas ou simplesmente confirmar, a seu bel-prazer e vontade, o caminho a ser concluído em torno de suas narrativas difusas.

Voltando ao caso do Sr. Edson, acabou por tornar-se posteriormente um pesquisador da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), constituindo família em Brasília, onde talvez esteja aí a motivação para a confirmação de dados destacados e suspeitos em sua (talvez vacilante) memória sobre a época e data da viagem. De toda forma, os demais elementos que abasteceram as suas palavras sobre o trajeto realizado até São Paulo surgiram de forma natural, compondo uma narrativa articulada e bem alicerçada; em suas palavras, a viagem realizada fora uma verdadeira "aventura". Desprovido de recursos para adquirir um lugar nos vagões mais confortáveis (poltrona-leito ou cabine), realizou todo o percurso na poltrona simples, sendo o desconforto da longa viagem agravado devido à intercorrência que ocorrera lá no estado de São Paulo:

Sr. Edson: Às oito e meia (saía de Brasília). E acabava chegando em Campinas às cinco e tanto do outro dia. Depois pegava e ficava mais um e chegava na Estação da Luz, olha o horário programado, era pra chegar acho que na Estação da Luz em torno de 21h, nove da noite. Sabe que horas eu fui chegar? Três da manhã.

Guilhermo: Mas o atraso foi daqui pra Campinas ou de Campinas pra lá?

Sr. Edson: Não, foi daqui pra Campinas. Por que? Aí é que vem a parte da aventura que eu falo. Bom, eu como estudante, né, na época, obviamente eu não fui de leito, eu fui na poltrona comum.

Guilhermo: A mais barata possível.

Sr. Edson: A mais barata possível, né? E eu te digo que, olha, era capaz que era dezembro ou janeiro, porque era um calor infernal. E não tinha ar-condicionado. Acho que não tinha ar-condicionado, eu pelo menos não me lembro. E o trem era a diesel, né? A diesel.

Guilhermo: Era a diesel, locomotiva a diesel.

Sr. Edson: Então a gente, eu, no final da viagem, acho que a gente abriu as janelas assim, o meu cabelo estava empastado de fumaça, sabe? Olha, isso eu não esqueço de jeito nenhum. Agora, o fato principal da viagem toda, que eu falo que é uma aventura, foi porque lá perto de Ribeirão Preto, que ele fazia uma parada lá, deu um problema na via, na via férrea, acho que, eu não sei se foi nos trilhos ou se foi no trem, eu sei que nós ficamos parados em Ribeirão Preto acho que umas, deve ter sido pelo menos umas seis horas.

Guilhermo: Seis horas?

Sr. Edson: Pra recuperar ou é a composição, não sei se, porque eles não informaram direito, né? Ou era o trilho. Eu estava achando que foi alguma coisa no trilho. Eu sei que demorou pra caramba.

Guilhermo: Vocês não desceram do trem? O trem não estava na estação quando vocês pararam?

Sr. Edson: Acho que não foi na estação. Então por isso que a coisa ficou mais complicada ainda.

Guilhermo: Sem estrutura nenhuma ali.

Sr. Edson: Sem estrutura. Então ficou... foi uma aventura mesmo. [verbal].
(Entrevistado Edson Leite).¹²⁹

Este teria sido o acontecimento mais marcante na viagem do Sr. Edson em direção à São Paulo, na Estação da Luz, onde o seu tio, que já residia na capital, deveria estar esperando. Com o imprevisto, o trem só chegou na madrugada de domingo, fazendo com que a viagem durasse quase 31 horas. Restou ao passageiro, e muitos dos que estavam retidos ali, se dirigir ao vagão restaurante, que acabou virando ponto de encontro e alternativa para passar o tempo, enquanto tentava-se resolver o problema, este que não fora explicado ou informado aos demais. Natural do interior do estado de São Paulo, esta não fora a primeira vez do Sr. Edson numa viagem de trem, pois na infância já tinha realizado algumas viagens de menor distância a bordo do antigo Trem da Mogiana, responsáveis por lembranças agradáveis em sua vida. Quando morando em Brasília, já na vida adulta, ao ficar sabendo por meio da mídia sobre o funcionamento do Trem Bandeirante, logo decidiu por ele quando da oportunidade de passar um tempo em São Paulo como complementação à formação universitária; entretanto, fora surpreendido pelo problema (não divulgado pelos funcionários da Rede Ferroviária de então), tornando a viagem mais longa e cansativa que o esperado.

Situação semelhante ocorrera em outro relato de viagem da mesma época. A Sra. Vânia Rosa, atualmente servidora pública, embarcara ainda adolescente na Rodoferroviária junto com a mãe e uma prima da mesma idade a caminho também de São Paulo; foram nas cabines, que eram compostas por quatro camas em estilo beliche, onde puderam conhecer e dividir o espaço com uma senhora (que logo fez amizade com sua mãe). Afirmou que era comum viajar a São Paulo na época de férias justamente para visitar parentes, e que sempre fazia esse trajeto de avião; entretanto, como se tratava de período de férias escolares, sua mãe (que segundo a entrevistada "gostava de novidades") sugeriu que alterassem um pouco a rotina e fizessem a viagem de trem. O conhecimento sobre a disponibilidade daquele serviço viria do seu pai, jornalista, que estaria sempre "antenado" com as novidades e atualidades da cidade e também do Brasil. Sobre os preparativos e expectativas, afirma:

Vânia: Ela (prima) passava um tempo de férias aqui e eu passava um tempo de férias em São Paulo. E ela estava aqui e eu ia pra lá. Aí minha mãe falou 'Não, eu levo as duas. Levo as duas de trem. Vamos fazer essa viagem de trem, pegar o trem pra lá'. E a gente criança, adolescente, né. 'Bora, vamos lá! Curtição!'. Aí a gente embarcou. [...] Meu pai não foi, 'Não, vou de avião'. Aí foi pra lá, esperou a gente. Meu pai foi buscar a gente na Estação da Luz. Mas a ida foi nesse festivo, coisa diferente. [verbal]. (Entrevistado Vânia Rosa).¹³⁰

¹²⁹ Entrevista de pesquisa concedida em 09 de fevereiro de 2023.

¹³⁰ Entrevista de pesquisa concedida em 21 de dezembro de 2023.

A novidade em se realizar a (costumeira) viagem de férias para São Paulo a bordo de um trem determinou a sequência de eventos marcantes que compuseram o trajeto ferroviário da estudante. Logo, cada detalhe sobre a disposição física e interior do trem seria gravado na mente, e rearranjado narrativamente algumas décadas posteriormente; além do fato de poder viajar em camas (surpresa positiva), deparou-se com o chacoalhar da composição, o que a impedia de realizar suas leituras de lazer e, principalmente, decepcionou-se com a velocidade que iam percorrendo os trilhos (surpresa negativa):

Vânia: Então eu me lembro do vagão leito que a gente pegou, me lembro de passar por outros vagões diferentes, né? Um com poltrona, outro com cadeira de madeira, uma cadeira que tinha umas ripas, assim, de madeira. E o vagão restaurante... Tenho lembrança da gente ir lá comer no vagão restaurante e tudo. Me lembro de ser uma viagem longa e lembro de paradas.

Guilherme: Das estações.

Vânia: Eu não lembro se parou... não sei se Uberaba, Uberlândia, eu não lembro, isso eu não lembro. Eu me lembro de Ribeirão. E a troca de trem em Campinas. Isso eu lembro que foi uma coisa que me impactou um pouco, porque a gente estava assim tudo muito animado, muita novidade e tudo. E passamos, chegamos um dia, passa a noite inteira, o outro dia praticamente inteiro. [...] Eu me lembro que a previsão acho que era de vinte e quatro horas. A nossa viagem acho que deve ter demorado quase trinta. [verbal]. (Entrevistado Vânia Rosa).¹³¹

Uma viagem longa, sobretudo quando comparada ao trajeto comumente realizado por via aérea, se traduziu numa viagem cansativa, em que o sem-número de paradas fizera com que as cidades, e a sequência delas, ficassem diluídas na sensação de um caminho interminável, esmorecendo o entusiasmo adolescente e transformando-o em tédio e ansiedade pela chegada a São Paulo que, de repente, ficara tão distante. Porém, no meio de tantas estações e cidades, o trem (ou a linha férrea, não se sabe ao certo) ainda apresentou um imprevisto, deixando-o parado por horas em meio ao nada, transformando a viajante numa espectadora atenta daquela situação:

Vânia: Mas o que me marcou, assim, que eu tenho uma lembrança bem viva, atrasou porque o trem parou. Não faço ideia onde, não foi em estação.

Guilherme: E parou no meio do trilho assim?

No meio do caminho. No meio do caminho, ele parou. E deu defeito, assim. Mas dentro do trem não tem alguém pra te falar "Olha, aconteceu isso, aconteceu aquilo".

Guilherme: Não tinha um sistema de som às vezes pra avisar?

Não tinha, nem ninguém avisando. Pelo menos eu não tenho essa lembrança. Aí estava o dia claro ainda, já, né, no outro dia. Já passado, a gente saiu daqui,

¹³¹ Entrevista de pesquisa concedida em 21 de dezembro de 2023.

passou a noite. Então já no outro dia, acho que era tipo de tarde, final da tarde, alguma coisa assim. E o pessoal começou a descer do trem, porque tava demorando, demorando, demorando...

Guilherme: No meio do nada?

No meio do nada. Aí as pessoas desciam, tinham umas árvores com frutas e tal.[...] Aí o pessoal descia com bacia de fruta, né?, Pegava fruta que estava na... isso eu me lembro bem, assim.

Guilherme: Foi uma aventura mesmo pra você.

Vânia: Foi, foi. Foi interessante. Mas eu me lembro disso. Eu ficava... Minha mãe não deixou a gente descer, né? Aí eu ficava na janela, assim, da cabine olhando e tal. O pessoal na maior algazarra do lado de fora. E eu me lembro que demorou, demorou... Por isso que atrasou essa... eu me lembro da gente chegar em São Paulo quase meia noite. [verbal]. (Entrevistado Vânia Rosa).¹³²

Interessante notar que num universo amostral relativamente pequeno dois cenários muito semelhantes fossem registrados e, em ambos, o atraso e "pane" do trem se apresentarem como itens tão determinantes para a acomodação de lembranças nas diversas camadas que compõem a memória. Embora as narrativas dos ex-ferroviários trouxessem uma impressão de grande dedicação e profissionalismo em todos que eram responsáveis pela operação ferroviária, chama a atenção a falta de comunicação entre a equipagem e os demais passageiros, quando poucos esclarecimentos foram prestados nas situações em tela. Ou teria sido uma escamoteação inconsciente das memórias relativas a tais episódios por parte dos viajantes (Edson e Vânia)? De toda sorte, o infortúnio acerca da parada do trem em meio ao nada, e sem nenhuma assistência por parte da Rede Ferroviária, tinha ocorrido, e era preciso lidar com aquilo. Sendo a linha reativada há pouco tempo quando das duas viagens relatadas, é bem provável que ajustes na dualidade funcional e compartilhamento dos serviços (carga e passageiros) ainda precisassem ocorrer para o seu pleno exercício; ademais, em diversos depoimentos dos ex-trabalhadores, foi ressaltado que os atrasos ocorriam às vezes, sobretudo devido às condições dos trilhos, que precisavam de constantes reparos e manutenção.

O trecho destacado pela Sra. Vânia denota práticas e facetas de temporalidades entrecruzadas num mesmo acontecimento. A jovem que estreava em viagens ferroviárias e que tinha como parâmetro de tempo e distância o avião, junto a dezenas (talvez centenas) de outros passageiros que, certamente, possuíam o hábito de utilizar o trem como meio de transporte já há algumas décadas. Tendo ocorrido a interrupção da viagem já em solo paulista, com diversas pessoas que teriam embarcado no Triângulo Mineiro em direção a São Paulo (sobretudo com o preço muito mais acessível que qualquer outro à época, inclusive ônibus), é

¹³² Entrevista de pesquisa concedida em 21 de dezembro de 2023.

com naturalidade que tais passageiros tenham saído do trem para aguardar de forma tranquila e até festiva ("foi aquela algazarra"), onde alguns aproveitaram, inclusive, para colher frutas e descansar do chacoalhar da composição. Conforme ressaltado nos capítulos anteriores, o trem de ferro, independente de suas vantagens e agruras, traduziu e refletiu uma época do Brasil; suas chegadas e partidas delimitaram e proporcionaram o surgimento de cidades e vilas, tendo ditado o ritmo de vida de inúmeras localidades. Assim, posso afirmar que o episódio narrado acima reflete, no início dos anos 1980, essa realidade brasileira que tinha um pé na primeira metade do século XX e outro nas modernidades projetadas por Brasília e em meio ao século XXI, indivíduos acostumados ao dia-dia da capital federal e outros à rotina do interior, realidades imersas em direções que, mesmo aparentemente opostas, conviviam de maneira mais próxima naquele trem de passageiros, ficando tais diferenças e inflexões realçadas na situação em tela, quando vários viajantes aparentemente não se incomodaram com a pausa forçada pois estariam acostumados com essa espécie de imprevisto, ao passo que certamente possuíam uma relação com o tempo, com a velocidade dos acontecimentos, com o ritmo impresso às vivências, baseados em outros parâmetros de rotina, distintos daquele compartilhado pela narradora.

Embora tenham sido destacados os momentos de parada em meio ao nada como os mais lembrados pelos dois viajantes acima, a viagem, como um todo, foi descrita como sendo muito tranquila e confortável, indicando uma relação agradável no local de memória ocupado pelo Trem Bandeirante em suas trajetórias de vida.

Tal sentimento é compartilhado também por outros passageiros, entre eles a Sra. Madalena Rodrigues. Jornalista, escritora e ativista ambiental, já dividiu também suas atenções profissionais com a família ao ser proprietária de um restaurante na capital federal. Nascida em Goiânia, mudou-se para Brasília no início dos anos 1970 para ingressar na vida universitária. Teve o seu primeiro contato com o mundo ferroviário no final da década de 1960, quando ficou por um ano e meio nos EUA, ocasião em que ganhou uma bolsa de intercâmbio para concluir o ensino médio ("*High School*") em uma cidadezinha no interior do estado de Connecticut, quando teve a oportunidade de viajar algumas vezes de trem.

Sua experiência de viagem no Trem Bandeirante iria ocorrer já nos anos 1990, pouco tempo antes do encerramento do serviço; realizou o trajeto na companhia da irmã, em direção a São Paulo (capital), onde iria encontrar um namorado que, à época, residia na cidade. As marcas do substrato memorial remontam a uma viagem bastante tranquila e afável, feita à base de muito bate-papo enquanto degustavam um bom vinho a bordo do trem. Sem

atrasos, sem interrupções, sem surpresas desagradáveis. Ao se chegar em Campinas, tomaram um ônibus para a capital que, segundo a viajante, "não sabe e não lembra o porquê de não ter concluído toda a viagem de trem". De todo modo, o Bandeirante é trazido à baila do presente narrativo pela Sra. Madalena de forma bastante singela, por meio de termos, intertexto e discurso afetuosos, traduzindo uma boa relação com esta memória vivida e também compartilhada:

Guilhermo: Ou seja, tem 31 anos já que ele parou de funcionar. Ou seja, provavelmente tem mais de 31 ou 32, ou mais, que a senhora viajou.

Madalena: Isso, porque, isso é claro pra mim, eu ainda estava no Jornal do Brasil. E aí, foi numa férias, alguma coisa assim. E eu tinha um namorado que ficava parte em Brasília, porque ele era dum jornal de São Paulo. E, assim, a gente se conheceu e tal, na cobertura, e ele morava em São Paulo. E aí eu falei 'Bom, é um bom pretexto'. E ele sempre falava 'Vem, uma hora você vem a São Paulo, vamos lá e tal'.

Guilhermo: Os convites nunca paravam.

Madalena: É. E eu chamei a minha irmã que é mais velha que eu 10 anos.

Guilhermo: Ela morava em Brasília também? Ou Goiânia?

Madalena: Não. Ela morava já em Goiânia. E aí hoje ela não tem memória, eu já falei, não é alzheimer, mas diabetes. Ela estar inteira assim é um milagre. Mas, aí eu falei 'Vou chamar a Dulce pra gente fazer essa viagem de trem'. Aí a gente foi, uma linha pequena, garrafa de vinho. E fomos. Aí ela veio, a gente pegou o trem aqui.

Guilhermo: Lá na estação rodoviária?

Madalena: Na estação rodoviária. E fomos daqui para Campinas. Não sei quantas horas durou aquela viagem, mas a gente foi bebericando o vinho, a gente conversava sem parar, a gente foi olhando a paisagem. Foi uma delícia. Foi muito legal. Aí, se eu não estou enganada, como diz Macunaíma, 'se eu não estiver mentindo', a gente chegou em Campinas e aí de lá a gente tomou um ônibus pra São Paulo. [verbal]. (Entrevistado Madalena Rodrigues).¹³³

O cenário narrado pela Sra. Madalena fora definitivamente distinto da situação descrita nos dois casos anteriores. Não somente o ocaso de ter uma longa interrupção na viagem (como talvez o fator decisivo de tais lembranças), mas a própria etapa de vida em que a jornalista se encontrava, juntamente com a companhia na viagem, fizeram com que as percepções perante o Trem Bandeirante se mostrassem de forma deveras diferente entre todos; o trem de passageiros pôde ser apreendido e sentido em outra sintonia, numa frequência composta por outras aspirações, motivações e, certamente, lembranças capazes de estabelecer marcas com outras nuances e profundidades nas memórias ferroviárias de cada um.

¹³³ Entrevista de pesquisa concedida em 06 de julho de 2023.

Logicamente, entendo que os fios que formam a memória são conduzidos por diversas mãos além das próprias do indivíduo, agente principal do movimento mas também produto de outros artífices que com ele interage e contribui para o movimento incessante do tear na composição da fazenda como um todo, fornecendo a matéria-prima necessária para a evocação de sentimentos, impressões e conclusões, arregimentados por meio da convivência familiar, entre amigos, vizinhos, colegas de trabalho e demais círculos possíveis de sociabilidade, delimitando e criando espaços que não são apenas físicos, mas também culturais, simbólicos, interativos e continuamente mutáveis porque, necessariamente, operam e são operados coletivamente (Halbwachs, 1990).

Assim, os momentos compartilhados entre a narradora e sua irmã formam vetores capazes de trazer à tona, dos subterrâneos do esquecimento, os elementos e detalhes que se apoiam em fagulhas alheias de modo a se tornarem vivos novamente, pois, acredito que, além de produzirem efeitos no seio da coletividade e da tessitura social, o próprio compartilhar de experiências, histórias vividas, engendra o rememorar de forma mais estruturada, sólida e vivaz. No caso em tela, a narradora se alimenta mais das sensações evocadas na viagem do que em relação ao Trem Bandeirante; *flashes* memoriais e fragmentos de imagens raramente vêm à sua mente quando instigada a discorrer sobre os momentos passados sobre os trilhos: condições da estação, do trem, da paisagem, os demais passageiros... Os diversos personagens possíveis para se compor um quadro mais completo, tangível, da viagem em direção a São Paulo ficaram, aparentemente, adormecidos para sempre, ou, talvez, jamais retidos em sua memória, ficando esta decidida a ocupar o seu interior por outros acontecimentos e relações:

Guilhermo: *Mas, interessante, a senhora está falando de que, realmente, mais ninguém da sua família, mesmo a senhora tendo viajado, ou não conseguiu, ou talvez não se interessou, ou não pôde, viajar no trem.*

Madalena: *Sim.*

Guilhermo: *No Trem Bandeirante.*

Madalena: *Trem Bandeirante. Aí eu fico assim: por que que eu não escrevi sobre aquilo? Sabe?*

Guilhermo: *Boa pergunta.*

Madalena: *A experiência tão diferente, tão boa, que deu tão certo, né? Cadê?*

Guilhermo: *Mas a senhora estava no Jornal do Brasil na época, né?*

Madalena: E eu ainda estava no Jornal do Brasil. E cadê a repórter? Cadê a repórter? Devia ter escrito, anotado, sabe? Feito um texto sobre aquilo, né, uma crônica. [verbal]. (Entrevistado Madalena Rodrigues).¹³⁴

A conclusão, em tom de lamento, é a de que o Trem Bandeirante deveria ter sido registrado em meio jornalístico, sob o formato de crônica, num movimento de resistência não somente ao esquecimento pessoal, mas também contra o esquecimento de uma sociedade (tanto brasiliense quanto brasileira), pois o formato escrito teria a capacidade de amplificar a figura do trem e inscrevê-lo num patamar além do que ordinariamente alcançava, mesmo que de maneira rápida como a edição diária de um periódico nacional. Entendo que as operações individuais as quais articulam a memória julgaram (provavelmente de forma involuntária) que, de alguma forma, aquela experiência, em forma de viagem, não desempenhara papel relevante o suficiente para alcançar tal posto, sendo elevada à condição de co-protagonista somente no momento de se exteriorizar os fatos e acontecimentos décadas mais tarde, em um momento narrativo recheado de tantas outras histórias. Entendo que em meio às configurações mentais e próprias a cada indivíduo, os registros do passado concorrem de maneira contínua com o vivido no presente, sendo necessária a constante (consciente ou inconsciente) acomodação de camadas de lembranças frente a mundo que transforma o "hoje" em "ontem", que acaba por limitar, conduzir, e selecionar o que pode e deve ser lembrado, construindo e formando os diversos níveis de acessibilidade que constituem a memória em si.

Entendo que o esquecimento apresenta uma relação umbilical com a memória, em que a alternância entre um e outro traduz a relação com o vivido. Ricoeur (2007, p. 423) afirma que "o esquecimento continua a ser a inquietante ameaça que se delineia no plano de fundo da fenomenologia da memória e da epistemologia da história", aceção esta que implica uma série de questões também acerca da relação entre memória e história. Num primeiro momento, o esquecimento poderia ser percebido como uma ameaça à confiabilidade da memória: alguma espécie de dano, lacuna ou fragilidade, que colocaria ambos (memória e esquecimento) em constante luta e antagonismo. Embora não seja possível conceber uma memória que nada omite, reafirmo que a ideia de "eterna negociação" entre memória e esquecimento me parece mais razoável e prática para se compreender as suas manifestações enquanto fenômenos (individuais e/ou coletivos), rastros e indícios que são constantemente manuseados e provocados tanto a emergir à superfície quanto a submergir para as profundezas dos compartimentos mentais, sociais e culturais possíveis.

¹³⁴ Entrevista de pesquisa concedida em 06 de julho de 2023.

Na verdade, Ricoeur (2007), acerca desta discussão em torno do esquecimento, afirma não se tratar este de um tipo único. A se depender do contexto, do meio, dos rastros e das informações elencadas/almejadas, o esquecimento operaria em frentes diferentes, em dois grupos principais: o esquecimento por apagamento dos rastros e o esquecimento de reserva. Sendo os rastros de tipologia diversa (rastros físico-materiais perceptíveis, rastros psíquicos, ligados a impressões e sensações vividas e internalizadas pelos indivíduos, e rastros de ordem cerebral, abordados e estudados pelas neurociências, sobretudo no que diz respeito a patologias relacionadas); o esquecimento de reserva estaria mais ligado à uma existência inconsciente da lembrança, independentemente do sentido atribuído pelo indivíduo a tal inconsciência. Utilizando-se de uma certa latência para definir o seu estado (onde eu classificaria como um estado de "dormência"), Ricoeur (2007) tende a inscrever tais lembranças como uma figura positiva do esquecimento, pois as mesmas estariam em um lugar de preservação e acessível, guardadas, prontas para serem novamente trabalhadas e reordenadas. Quanto ao Trem Bandeirante, os esquecimentos relacionados ao mesmo estão diretamente ligados à relação e os pontos de contato estabelecidos ao longo do tempo entre aquele e os diversos espaços produzidos pelas pessoas, sejam moradores, ferroviários ou viajantes, assim como as formas as quais a sociedade lidou com os resquícios memoriais remanescentes ao longo das últimas décadas.

Entendo que para uma clareza maior acerca da compreensão e análise da natureza das narrativas em questão (dos três grupos em análise), qual seja, das rememorações registradas neste trabalho, talvez seja eficiente perceber que eventual batalha contra os esquecimentos se mostra como uma luta que não precisa ser necessariamente travada, mas delineada no sentido de se tentar entender os pressupostos que permitem indicar a existência de determinadas permanências e constâncias em detrimento de outras (aqui me refiro mais propriamente às lembranças, combustível das memórias). Conforme destaca Ricoeur (2007), as sobrevivências, persistências, ocorrem concomitante à ação do tempo a favor da distância e da ausência do fato, do acontecimento vivido, num contexto em que a experiência também subsiste em forma de resquícios, representados tanto em esquemas mentais e psicológicos quanto materiais e visíveis, continuamente operados e retrabalhados pela vida em sociedade.

Assim, a habilidade com que a Sra. Madalena narrou sua história de vida, entremeada de idas e vindas tanto profissionais quanto familiares, estaria plenamente explicada por tais pressupostos, reflexos de uma gama infindável de vetores que perpassaram (e perpassam) a conformação de sua narrativa rememorativa em torno do Trem Bandeirante.

Este, de alguma forma, não fora internalizado como um elemento protagonista de suas individualidades e, de forma ampliada, na sua interação e interseções com os espaços à sua volta e nos quais transita. Os contrastes e gradações entre a memória e esquecimentos nas suas palavras denotam uma relação de admiração e afeto pelo trem e pela viagem, mesmo que à certa distância de suas práticas diárias e também ausente de sua paisagem citadina rotineira; movida pela curiosidade, junto com uma companhia agradável, desembulhou dos recônditos de sua mente a possibilidade de se utilizar um trem na capital federal para ir até São Paulo, voltando, somente décadas mais tarde, por ocasião de uma entrevista, a tentar recobrar as sensações e sentidos daquela e de outras experiências ferroviárias.

Horizontes e paisagens também contribuíram para acender a fagulha da curiosidade de outros cidadãos sobre o Trem Bandeirante. O casal formado pelo Sr. Paulo e Dona Tereza, ambos nascidos no interior de Minas Gerais, na região do Triângulo mineiro, encontraram na viagem ferroviária uma opção para ir até a cidade natal para passar as férias de final de ano. O ruído gerado pela passagem do trem nas proximidades de onde moravam, nas quadras do Guará I, cujo apito era sempre ouvido de casa, despertara principalmente o Sr. Paulo para conhecer aquele trem de que "todo mundo falava", levando a família (casal e mais dois filhos pequenos) a realizar o trajeto que faziam anualmente, agora de forma diferente, sobre trilhos:

Guilherme: Primeira coisa: como vocês ficaram sabendo que existia um trem aqui em Brasília, um trem de passageiros?

Paulo: O trem, nós ficamos sabendo porque a gente...

Tereza: Ele passava lá perto onde a gente morava.

Paulo: Ele passava perto do Guará ali e apitava lá perto.

Guilherme: Vocês moravam perto da linha do trem? Onde vocês moravam? Qual quadra vocês moravam?

Paulo: Na (QI) 18.

Guilherme: Na 18, sei.

Paulo: Ali pra baixo era a linha do trem. Aí passava. 'Fooooon!'.

Guilherme: E você sabia que era o de passageiro? Porque o de carga é que passava mais, né?

Paulo: Aí a gente ia lá na rodoferroviária e tal, aí eu fiquei sabendo do trem de passageiros. Aí eu estava saindo de férias, nessa época eu trabalhava na Refinações de [inaudível: 08:29] Brasil. Que fazia, fabricava maizena, Maionese Hellmans, Caldo Knorr, essa área aí. Aí saí de férias. Falei 'Vamos pra Sacramento'. As férias eram lá.

Tereza: Uma aventura. Foi assim uma aventura. Curiosidade, sabe?

Paulo: Eu falei: 'Tereza, quer saber de uma coisa? Vamos de trem'. Ela: 'Trem?', eu falei: 'É, vamos conhecer esse trem que todo mundo fala'. Aí eu fui lá, comprei as passagens, não lembro se eu comprei... [verbal] (Entrevistados Sr. Paulo Afonso e Sra. Maria Tereza).¹³⁵

A rotina doméstica do casal não possuía o trem em seus olhos de forma constante, mas sim em seus ouvidos, sendo um sinal de uma certa familiaridade com a linha ferroviária e com os comboios que tracejavam as margens daquele bairro. O trem, que sempre surgia a poucos metros de distância, gerava curiosidade e, de certo modo, precisava ser adentrado e experimentado, e para isso, surgia a oportunidade de visitar os parentes no interior de Minas Gerais, onde desceriam em Uberaba e de lá teriam uma carona até o destino final (Sacramento). O interessante neste primeiro trecho é a observação do Sr. Paulo quanto à difusão do Bandeirante entre as pessoas. Sem uma definição precisa de quem seriam aqueles os quais se referiam como "todo mundo", é bem possível que se tratasse tanto da vizinhança, pois compartilhavam dos efeitos que o trem surtia junto naquelas proximidades (e das vivências e relatos dos que se aproximavam com mais frequência da linha, como as crianças e jovens explorando o território para vencer o tédio), e também da atenção dispensada na mídia ao retorno do serviço de passageiros em Brasília com a abertura da estação Rodoferroviária, onde quantitativo substancial de notícias sobre o Trem Bandeirante fora veiculado nos seus dois primeiros anos, justamente o período em que a família de mineiros resolveu conhecê-lo e fazer a viagem.

A curiosidade e a vontade de se ter uma "aventura" seriam as razões para fazer aquele trajeto de forma diferente, pois o fato de nunca terem andado de trem até então (somente o Sr. Paulo, algumas vezes, mais jovem, nas redondezas de Sacramento) certamente alimentava aquele sentimento. Para tanto, adquiriram bilhetes nas poltronas de forma que pudessem visualizar melhor as paisagens por onde iriam passar. A viagem seria tanto prazerosa quanto cansativa, pois o trajeto realizado à noite, aliado ao cuidado com duas crianças pequenas, demandaria mais do que se supunha pelos genitores, talvez sendo esta a "verdadeira aventura", segundo afirmado por Dona Tereza.

Nas lembranças da noite passada sobre o trem, alguns detalhes chamam a atenção e se destacam, tanto no que diz respeito aos aspectos físicos daquela aventura quanto na visão externa, por onde os trilhos da ferrovia adentrava:

Paulo: Aí eu comprei, fui lá e comprei passagem. Eu não lembro se foi de primeira ou de segunda classe.

¹³⁵ Entrevista de pesquisa concedida em 15 de fevereiro de 2024.

Tereza: Devia ser de segunda.

Paulo: Não, porque tinha, no trem tinha dormitório também.

Guilherme: Sim, tinha umas cabines, né?

Paulo: Justamente, as cabines. Eu falei 'Não, vou comprar não, porque eu quero, a gente quer ver a viagem, né?'

Tereza: De noite.

Paulo: Aí eu comprei, acho que os assentos... tinha uns que eram até de madeira com acolchoado. Sentamos e fui vendo a viagem. Levantei, à noite levantava, porque os meninos não deixavam a gente dormir. E eu ia lá pro restaurante do trem.

Guilherme: Vagão restaurante.

Paulo: É. Aí sentava lá, tomava um café, aquela 'xicrinha' balançando, tinha um buraco na mesa pra você enfiar a xícara, né, e ela ia, balança... Aí toma um café, voltava lá pro... [...]

Guilherme: E a viagem em si, seu Paulo, me diz uma coisa, quando o senhor estava lá, que o senhor estava matando a curiosidade, qual foi a sua sensação? Valeu a pena? Que que o senhor lembra assim, de diferente?

Paulo: Eu gostei muito. Porque, principalmente quando começou a clarear o dia, a gente estava, o trem estava passando em uns pontilhões altos, ali pra cá de Araguari, o morro.

Tereza: Deve ter umas montanhas, né?

Paulo: É. A coisa mais linda.

Guilherme: Algum elemento, alguma coisa diferente nos serviços que eram oferecidos, os passageiros que estavam ali dentro? Alguma coisa chamou atenção de vocês?

Tereza: Não me lembro.

Paulo: Não.

Tereza: Eu não me lembro.

Paulo: Porque eles apagaram a luz e o trem ficou meio numa penumbra.

Tereza: Saíam umas faíscas de vez em quando.

Paulo: Subiam umas faíscas na janela. Mas...

Guilherme: Faísca, né, devia ser lá do...

Paulo: É, do trilho. [verbal] (Entrevistados Sr. Paulo Afonso e Sra. Maria Tereza).¹³⁶

A viagem realizada majoritariamente no período noturno formaria as memórias sobre a mesma de uma maneira bastante singular: faíscas do atrito nos trilhos rompendo a escuridão exterior, a penumbra produzida para o horário de descanso dos passageiros, e o

¹³⁶ Entrevista de pesquisa concedida em 15 de fevereiro de 2024.

cuidado com os filhos, que insistiam em não dormir e impediam os pais de fazer o mesmo, restando como opção gastar bastante tempo no vagão restaurante como distração para a família.

Há alguns pontos interessantes a serem destacados na entrevista realizada de forma dupla, plural. A rememoração ocorre de forma conjunta, e as referências apoiam-se umas nas outras, como que buscando um eco capaz de legitimar informações e reforçar algumas reminiscências de imagens e lembranças que insistem em se dispersar. As memórias são coletivizadas, neste caso, porque a experiência também fora vivenciada de forma coletiva, tendo os mesmos fatos como objeto de exercício narrativo direcionado pelos questionamentos antepostos. Entretanto, apesar de compartilharem de um mesmo percurso memorial, as sensações e emoções que envolvem o mesmo se mostram de maneira distinta entre as duas pessoas, ocasionando narrativas semelhantes, mas diferentes entre si. É possível perceber mais articulação e projeção memorial sobre o trem por parte do Sr. Paulo, indicando maior intimidade e proximidade com aquela experiência, realçando mais a influência e relevância para si, como indivíduo, enquanto que a Dona Tereza não busca fazer as suas observações com grande variedade de detalhes, como se não lhe fosse gravadas (ou permitido fazer, inconscientemente) as sutilezas daquela noite, sua primeira viagem ferroviária, sendo evocados apenas alguns elementos que reforçavam a narrativa paralela, mas com apontamentos sobre a demora e o cansaço ocasionado, configurando definitivamente a "aventura" realizada. Ademais, até mesmo a forma com que as lacunas deixadas pelos esquecimentos mencionados ("não lembro") indicam que estes também dialogam entre si, porém alternam na força e intensidade com que manifestam-se sobre os acontecimentos e os esforços de se recobrar detalhes há tanto vividos; tratam-se, portanto, de um mesmo sintoma na relação entre memória e esquecimento manifestado por meio de narrativas semelhantes, paralelas em alguns pontos, sobre o Trem Bandeirante, mas distintas entre si.

Embora seja preciso levar em consideração as especificidades da personalidade, visão e trajetória de cada um (Sr. Paulo e Dona Tereza), assevero que tal relação de compartilhamento e coletivização de experiências em forma de narrativa pode ser compreendida num contexto maior em que, projetada sobre os grupos os quais integram (família, comunidade, e a própria cidade), revelam as zonas de interseção e sobreposição de narrativas fomentadoras de memórias. Neste caso, elementos que identificam e demarcam a forma como o Trem Bandeirante pôde ser percebido pela cidade, ocasionando a resistência da

memória (ou "memórias") em alguns, esquecimentos em outros, e total desconhecimento nos demais.

Outra moradora do Guará que também embarcou no Trem Bandeirante foi a Sra. Liliane Amaral, atualmente servidora pública, em viagem realizada no segundo semestre de 1990, etapa final de funcionamento do trem; aos doze anos de idade, viajou com colegas de escola até Pires do Rio para passar o final de semana como premiação de uma gincana realizada na escola. Apesar de ser moradora de um dos bairros (regiões administrativas) de Brasília que era trespassada pela linha férrea, até a data de embarcar, não sabia da existência do serviço de passageiros; a novidade revelada, em forma de surpresa e prêmio, se tornaria uma experiência significativa, narrada de forma afetuosa, trinta e três anos após o evento, e sempre que passa próximo ou pela cidade goiana, lembra-se com efusividade do mágico final de semana entre amigos, sendo também a primeira vez que viajava sem os pais, e também a primeira vez num trem de ferro.

A Sra. Liliane acredita que os motivos que levaram à direção da escola a pensar em uma viagem de trem como prêmio (mais dois dias em um hotel numa cidade do interior) foram a segurança do meio de transporte e a própria extraordinariedade da viagem em si, possibilidade desconhecida pela maioria dos seus colegas até então (segundo se lembra), o que já seria o suficiente para causar entusiasmo nos pouco mais de vinte jovens premiados. A passageira indica ser algo um tanto quanto inexplicável morar tão perto da linha de trem (no Guará), ter um avô que trabalhou na companhia paulista de trens de ferro (que se tornaria FEPASA posteriormente) e mal ter conhecimento do Trem Bandeirante até o dia em que tornara conhecida a premiação da gincana na escola. Isso explica um outro ponto levantado por ela: somente no dia da viagem compreendera, de forma plena, o significado da "Rodoferroviária", já que finalmente veria um trem passando por lá (e mais, embarcaria nele).

Entendo que tal fato é um indicativo provável do quanto a temática ferroviária havia sido esvaziada pela população de Brasília desde a reinauguração do Trem Bandeirante (em 1981), pois tanto no ambiente familiar, na comunidade e, provavelmente, na mídia, o trem não era mais alvo de comentários ou pauta no dia-dia das pessoas, neste contexto, destaco que a quantidade de matérias veiculadas sobre o Bandeirante no Correio Braziliense caíra vertiginosamente a quase nada no final da década de 1980, um dos fatores que certamente contribuíram para a sua invisibilização com o passar do tempo.

Quanto à viagem em si, a Sra. Liliane apresenta imagens em forma de narrativa de forma bastante vivaz, como se tivesse realizado o percurso a bordo do Trem Bandeirante há

pouquíssimo tempo; as marcas memoriais indicam um profundo enraizamento nas reminiscências de tal viagem:

Guilherme: *E, me diz uma coisa, da viagem em si, o que vem na sua mente da viagem? Desse trajeto, da duração... O que vocês fizeram, do próprio trem...*

Liliane: *Olha, eu... Eu me lembro que eu esperava uma Maria Fumaça! 'Uma viagem de trem!'*

Guilherme: *Era aquilo idealizado por você.*

Liliane: *É. E não era, né? Era um trem comum. E eu me lembro que a gente saiu, e até meu amigo estava me lembrando assim, porque, na minha cabeça a gente tinha saído no sábado, mas aí eu fiquei pensando assim: 'Poxa, mas se a gente saiu no sábado, e a viagem foi looonga, que o trem era devagar, assim', e eu, na minha cabeça de criança, pensando: 'Se eu pular e correr ao lado do trem dá tempo de eu voltar, então não tem perigo de ninguém voltar pra trás', e aí esse amigo que lembrou: 'Não, Liliane, a gente saiu na sexta, e a gente viajou durante a noite', e eu me lembro que foi um longo período assim. E eu me lembro da professora fazendo grupinho, assim, de 3 ou 4, e levando a gente para uma área que era aberta, pra gente poder ver a paisagem, sabe? E eu me lembro que ela falava assim: 'Olha, é perigoso', 'Quem vai agora?', e aí ela levava e a gente ficava tomando aquele ventinho, né? Vendo a paisagem, daí voltava, assim. Nossa, foi farra o tempo inteiro, muita criança, muita gente passando pra lá e pra cá. Demorou mas foi muito legal. Eu me lembro do estofado...*

Guilherme: *Vocês foram em poltrona mesmo?*

Liliane: *Sim, de poltrona. Gente, é muito doido, né? Uma viagem longa dessa. Mas você acha que a gente ligou? Tava todo mundo muito feliz. [verbal]. (Entrevistada Liliane Amaral).¹³⁷*

A idealização infantil feita a partir de informações que forneciam apenas imagens de um "trem de ferro" e de ilustrações de um passado distante e romantizado, em que as locomotivas a vapor, popularmente conhecidas como "Maria-fumaça", denota o sentimento que, de certa forma, permeava boa parte da sociedade brasileira naqueles dias (talvez até os dias atuais), em que o modelo ferroviário remeteria a algo distante e bonito, uma "*belle époque*" brasileira, mas que necessariamente ficara pra trás e cederia espaço ao moderno e, principalmente, veloz, simbolizado pelo automóvel. Tais pontos são tão destacados em seu exercício rememorativo que a velocidade impressa pelo trem se mostrou um pouco aquém do esperado, mesmo para uma locomotiva mais recente, pois a viajante fez até os cálculos mentais de que, caso caísse ou descesse do trem, não seria difícil alcançá-lo e subir novamente a bordo, dada a vagareza que o mesmo andava por sobre os trilhos. A velocidade com que o Bandeirante avançava em meio à noite cerrado adentro é uma das questões que chamam a atenção por ter sido uma constatação feita por uma criança, uma pré-adolescente, que mesmo sem qualquer prática ou noção de direção, pôde perceber que a rotina do trem de

¹³⁷ Entrevista de pesquisa concedida em 10 de novembro de 2023.

ferro era deveras diferente daquela a qual estava acostumada enquanto viajava nas férias de ônibus ou de carro para o interior de Minas Gerais para visitar os familiares. De toda sorte, a possibilidade de admirar a paisagem sentindo o vento no rosto, aliada à emoção de se aventurar fora de casa sem os pais e com os amigos da escola tornaram a viagem realizada no Trem Bandeirante bastante marcante para a Sra. Liliane Amaral¹³⁸.

A família Dignart também acabou por se aventurar sob trilhos em meados dos anos 1980, numa viagem com destino a uma cidade no interior de São Paulo, bem próxima a Campinas, chamada Artur Nogueira. Toda a família nasceu em Joaçaba, região oeste de Santa Catarina, e estabeleceram Brasília como ponto de moradia desde 1982, quando o Sr. Carlos, o pai, obtivera transferência no emprego público que ocupava no interior do estado de origem; inicialmente tinham como plano ficar apenas dois anos, mas, segundo suas palavras, "gostaram tanto" que resolveram ficar em definitivo.

Este seria o segundo e mais forte exemplo de uma articulação memorial realizada de forma conjunta, com trocas instantâneas e simultâneas de referências e informações de vivências em família e de reflexões e conclusões amparadas nas trocas e convivências permitidas pela tessitura social, da comunidade e da cidade como um todo¹³⁹. Tratou-se, portanto, de um diálogo ocorrido em diversas direções, trilhado a partir das memórias que ora iam sendo construídas de forma individual, ora coletiva, mas sempre ancorada no ponto comum e seguro das memórias familiares, que certamente perfazem caminhos que não se limitam àquele momento. Assim, as lembranças sobre o Trem Bandeirante acabam por trazer à tona tantas outras imagens e lugares que se encontravam atrelados a outras memórias ferroviárias, outras análises e uma infinidade de impressões sobre a temática.

Chegado o período de férias escolares de julho, no provável ano de 1987 ou 1988 (nenhum teve certeza do ano exato), Dona Beatriz (ou simplesmente "Bia"), resolveram passar uns dias na casa de um casal vizinho que haviam criado vínculo forte de amizade nos primeiros anos de Brasília, mas que haviam aposentado e se mudado de volta para a cidade natal (Artur Nogueira-SP); assim, acharam por bem parcelar a viagem para Santa Catarina em duas partes, com uma parada no estado de São Paulo para rever os amigos e descansar por uns dias antes de prosseguirem, e a viagem de trem teria sido justamente uma forma de entreter os

¹³⁸ Outros detalhes rememorados pela viajante se apresentam ainda neste capítulo, quando debate e cita as questões ferroviárias de Brasília e brasileira.

¹³⁹ A entrevista fora agendada, a priori, com a Dona Bia (mãe), que se dispôs de forma bastante simpática desde o primeiro contato realizado; quando do momento da conversa, quase todos os membros da família estiveram presentes e se disponibilizaram a formar os cenários e inflexões memoriais sobre o Trem Bandeirante.

filhos, ainda crianças, por meio de uma viagem diferente (o pai, Sr. Carlos, não pôde ir, pois regularmente gozava de férias em janeiro).

Os detalhes a bordo do trem, revistos e lembrados de forma conjunta; são presentificadas as sensações de se viajar numa cabine exclusiva, com camas em forma de beliche, e o sentimento de se poder contemplar o deslocamento sob trilhos e a paisagem de forma mais direta, com o toque do vento na face, do lado de fora do vagão:

Ananda: Eu me lembro... Não, eu me lembro da viagem. Agora, algumas coisas.

Beatriz: É. Então era uma cabine, que dormia eu e a Ananda embaixo e a beliche em cima que o Andrei dormia, que eu amarrava ele.

Ananda: Tinha uma tela, assim, né?

Beatriz: Sim, é, um negocinho. Porque eu ficava com medo. E daí eles ficavam o dia inteiro correndo no trem, claro.

Ananda: Andando. O legal era passear pelo trem.

Beatriz: Andando, brincando.

Ananda: Passar de um vagão pro outro.

Beatriz: E daí tinha aquela, o vagão de...

Ananda: O vagão do restaurante.

Beatriz: É. Ia conversando com o Andrei e o Andrei disse que lembra do garçom de gravatinha borboleta; gravatinha, tudo bem bacana, levando um misto quente. Ele 'Mãe, eu não sei se'... na cabine, pra gente experimentar, comer lá... E é assim, então era um lanchinho da tarde, sei lá. E daí o negócio mais bacana que dava, aquela sensação de liberdade mesmo, tinha entre um vagão e outro tinha sempre um espaço que era aberto e que você podia ficar lá e o vento batia, né? Assim, isso.

Ananda: Isso.

Beatriz: É, a varandinha, a varandinha. Era bem bacana isso. E daí a gente curtiu ficar lá, eu e as crianças. Isso é a maior... É a lembrança que os três têm.

Ananda: Da varandinha, da cama na cabine e o restaurante, porque eu não me lembro do cara indo levar lanche lá na cabine, não. Eu lembro do restaurante, que a gente ficava 'Ai meu deus, será que vai conseguir beber? Mexendo tudo'. [verbal]. (Entrevistada Família Dignart).¹⁴⁰

O exercício coletivo de rememoração, feito em forma fluída por meio de um diálogo em família, revela que os detalhes acerca da viagem sob trilhos para Campinas possui nuances e gradações verificadas a depender da situação em que a pessoa ocupava no espaço e tempo do evento, bem como na maturidade individual e posição no contexto familiar e do distanciamento temporal em relação à narrativa compartilhada. A confirmação recorrente de detalhes entre os narradores de uma mesma história ocorre não somente pela premência de se

¹⁴⁰ Entrevista de pesquisa concedida em 03 de novembro de 2023.

atribuir veracidade ao que é contado, mas também pela necessidade de se entrelaçarem e se autocompletarem os sentimentos e fragmentos individuais em torno de uma história que possa contemplar os arranjos memoriais de todos os membros, de forma que o grupo (familiar, neste caso) possa continuar operando em sintonia quanto à experiência rememorada e articulada. Conforme destacado por Halbwachs (1990, p. 18):

Desde o momento em que nós e as testemunhas fazíamos parte de um mesmo grupo e pensávamos em comum sob alguns aspectos, permanecemos em contato com esse grupo, e continuamos capazes de nos identificar com ele e de confundir nosso passado com o seu. Poderíamos dizer, também: é preciso que desde esse momento não tenhamos perdido o hábito nem o poder de pensar e de nos lembrar como membro do grupo do qual essa testemunha e nós mesmos fazíamos parte, isto é, colocando-se no seu ponto de vista, e usando todas as noções que são comuns a seus membros.

Embora o pensamento acima tenha sido cunhado em referência a grupos e comunidades maiores que uma estrutura familiar simples, entendo que a lógica que permeia ambas as situações é a mesma. Tratar-se-ia, portanto, de referendar e exercitar, enquanto testemunha narradora e integrante a um grupo, os fragmentos esparsos de lembranças individuais e compor um cenário maior e mais completo de algo que se deseja expor e compartilhar: não somente a viagem do Trem Bandeirante e seus aspectos físicos e delineadores internos e externos dos vagões e das paisagens, mas de toda a gama de sentimentos à época e novamente evocados no presente. E é preciso ir além: no caso da família Dignart, tal panorama narrativo é ainda mais sintomático quanto à concepção e fluidez memorial quando lembro que o Sr. Carlos, mesmo não realizando tal viagem a bordo do Trem Bandeirante, adentrou o trem para despachar sua família, conheceu os aposentos e os trabalhadores responsáveis pela composição, e, com isso, formou lembranças, sentimentos e reflexões acerca daquela ocasião, constituindo-se também como vetor diretamente atuante na formação da coletividade memorial familiar no exercício rememorativo realizado por ocasião deste trabalho.

Inclusive, torna-se relevante destacar que as experiências deste grupo familiar, no que diz respeito à questão ferroviária, vão além da viagem realizada nos anos 1980, pois já fizeram uma série de outros trajetos no Brasil, quase todos em circuitos turísticos, tais como: Curitiba-Morretes, Tiradentes-São João Del-Rei, Juiz de Fora, Campina Grande-João Pessoa ("Trem do forró"), e afirmaram que ainda pretendem conhecer e andar nos dois trens de passageiros regulares do Brasil (Paraupébas-São Luiz e BH-Vitória, ambos operados pela Vale); de fato, a família demonstrou grande apreço pelas viagens ferroviárias, indicando que a construção e revisitação de memórias em família, notadamente em períodos de férias,

eventualmente estiveram atreladas à alguma temática ferroviária em diversos pontos do território brasileiro.

A chegada da família Dignart a Campinas ocorreria sem maiores complicações ou fatos que a colocassem em uma situação desfavorável ou de lamentações pela escolha realizada; dali, após permanecer descansando e visitando amigos por alguns dias, iriam trilhar de ônibus para Santa Catarina para completar o restante das férias na companhia de familiares. O retorno pra Brasília seria feito por ônibus e, assim como os demais casos narrados aqui, o trem teria sido tomado apenas na ida, indicando que as experiências teriam ocorrido em via de mão simples, permanecendo no horizonte apenas a chance de um dia retornarem ao Trem Bandeirante.

6.2 Bilhete só de ida

Dentre tantas horas de conversa e vários assuntos comentados e trazidos à tona acerca das viagens realizadas a bordo do Trem Bandeirante, um tópico em especial se destacou: todas as pessoas as quais narraram suas aventuras e desventuras sobre os trilhos afirmaram que foram, mas não voltaram de trem, mesmo quando tiveram a chance ou poder de escolha, ou ainda quando não havia motivo óbvio (como prazos apertados de estadia ou datas impossíveis de se obter o bilhete). Conforme mencionado no início deste capítulo, todos os passageiros que participaram desta pesquisa (contatados e surgidos de forma totalmente aleatória e/ou espontânea) eram moradores de Brasília quando da realização da viagem, e regressaram à cidade ao final do período previsto para a ausência (férias, estágio, visita, etc.); todos, sem qualquer exceção, optaram por outro meio de retorno ao lar, onde alguns acabaram utilizando o avião, e a maioria restante, de ônibus. As razões para tal denotam mais que a simples escolha por um trajeto mais rápido.

Não se trata, contudo, em afirmar que todos, ou a maioria dos viajantes, do Trem Bandeirante realizou uma viagem única, onde a experiência singular, apenas de ida, tenha sido uma prática ou regra relacionada ao trajeto. É bastante provável que quantidade considerável de usuários tenha utilizado o trem tanto no percurso de ida quanto de volta, em ambos os sentidos (tanto Brasília-São Paulo quanto o contrário); inclusive, os próprios trabalhadores da ferrovia citaram em seus depoimentos que haviam aqueles que rotineiramente utilizavam o Bandeirante em seus deslocamentos e que, por isso, eram já conhecidos da equipe. Entretanto, também é bem possível que tais viajantes contumazes

fossem aqueles de percurso mais curto, com família e outros interesses nas cidades mais próximas de Brasília.

Com relação às narrativas, quase todos os viajantes apontaram que a curiosidade fora a força-motriz que os impulsionaram a viajar de trem, pois nunca tinham tido qualquer experiência ferroviária (salvo alguns poucos que o tinham feito na infância), aliado ao fato e possibilidade de se realizar um passeio em que a própria viagem seria um programa interessante e capaz de entreter a família (quando feita em grupo); assim, é perceptível que a questão financeira, com o preço do bilhete mais vantajoso que uma passagem de ônibus, por exemplo, não teria sido o suficiente para fidelizar o cliente em seu retorno para casa.

Poderia se imaginar que a duração da viagem, demasiadamente longa mesmo quando comparada com o trajeto realizado por ônibus, seria um componente decisivo para a mudança de serviço para a volta; entretanto, entendo que tal informação já seria de pleno conhecimento para aqueles que embarcaram pois imagina-se no momento da compra da passagem tal dado era repassado no guichê da Estação Rodoferroviária ao se indicar para qual destino seria o bilhete e a viagem; deste modo, os passageiros não estariam embarcando desavisados sobre o horário previsto de chegada. É possível afirmar, contudo, que, mesmo não tendo sido o elemento decisivo na decisão de se retornar de ônibus ou de avião, a realidade a bordo se mostraria um tanto quanto diferente daquela pensada pelos viajantes antes de realizar todo o percurso, demonstrando que boa parte do que compunha as idealizações sobre uma "viagem de trem" se desfizeram ao final da experiência, o que acabaria por influenciar, de alguma forma, no "não-retorno" ferroviário.

Inicialmente é preciso retomar os casos de problemas técnicos e imprevistos na linha e/ou no trem que causaram atrasos significativos nas viagens (que já tinha a previsão de uma longa duração, com mais de 24h até a capital São Paulo) narradas, uma em 1983 e outra no início de 1984, ambas com menos de cinco anos da retomada das operações ferroviárias com passageiros naquela linha. O serviço, agora sob a responsabilidade e execução da Rede Ferroviária Federal, passava ainda por alguns ajustes ao mesmo tempo que registrava recortes de demanda (o que motivava os constantes concursos realizados ao longo da década, registrados pelos vários momentos de ingresso à empresa sinalizados pelos ex-ferroviários entrevistados - 1980, 1985, 1988 - indicando uma preocupação corrente da empresa em se manter, minimamente, um efetivo operacional em atividade), o que causava picos de sobrecarga e de operações realizadas no limite da capacidade. Não é possível afirmar, com base nos dados consultados e nas entrevistas realizadas, com níveis altos de certeza, se tais

atrasos ou imprevistos eram comuns nas viagens. O que se tem nas informações disponíveis é que, por parte dos ex-trabalhadores, o serviço era realizado dentro de uma relativa normalidade e padrões estabelecidos (logicamente onde eventos raros de calamidade ou infortúnios podiam ocorrer); ao mesmo tempo, as viagens que foram destacadas como problemáticas (com longas paradas e pausas do trem fora das estações) foram identificadas nos primeiros três anos da operação com passageiros e, ainda, destaco que nenhum registro de reportagens ou notícias foram veiculadas pelo Correio Braziliense contendo acidentes, graves problemas técnicos ou coisas do tipo, que afetaram a oferta ou a rotina do serviço por médio ou longo prazos¹⁴¹.

Com efeito, algumas das expectativas anteriores à viagem iam sendo confirmadas a bordo na mesma medida em que outras variáveis iriam se impor à realidade. Seja o preço mais barato e falta de pressa ou urgência para se chegar ao destino, ou a idealização de como seria uma viagem de trem, os detalhes e as sutilezas, positivas e negativas, do Trem Bandeirante iam sendo expostas e, de forma consciente ou inconsciente, avaliadas pelos passageiros, cujas mentes encaminhavam-se, quase todos, para o mesmo veredicto acerca da possibilidade de uma segunda jornada sob os trilhos para retornar para casa:

Guilhermo: *Na volta o senhor não quis voltar de trem?*

Edson: Não, eu não quis. Não quis, não. Porque a minha experiência não foi agradável. Eu poderia dizer isso.

Guilhermo: *O senhor voltou de ônibus então? Ou de avião?*

Edson: Eu voltei de ônibus. Voltei de ônibus.

Guilhermo: *A viagem durou menos do que a viagem de trem, certo?*

Edson: Ah, menos. Porque de ônibus acho que são doze horas, ou quatorze, não sei. [...] Mas na volta eu falei 'Não, não vou de trem, não'. Eu acho que trem é um transporte maravilhoso, eu acho que é uma pena que o Brasil não dê prioridade [verbal]. (Entrevistado Edson Leite).¹⁴²

O Sr. Edson indicara que, não fosse a parada de interminável de seis horas ocorrida na ida a São Paulo, certamente voltaria de trem para Brasília, mesmo que com uma duração prevista bem superior às 12 ou 13 horas realizadas pela linha de ônibus. Tendo realizado o seu doutorado na Europa, rapidamente traçou um paralelo entre a situação ferroviária do Brasil da época e de hoje em comparação com a disponibilidade e serviços ferroviários do velho

¹⁴¹ A queda de barreiras e encostas que afetaram a linha ferroviária, após fortes chuvas, foi noticiado e destacado somente uma vez pelo periódico, fato também revelado e reforçado nas conversas com alguns ex-ferroviários.

¹⁴² Entrevista de pesquisa concedida em 09 de fevereiro de 2023.

continente, numa tônica que não se resumiria ou restringiria somente a ele (Edson), mas que perpassaria as narrativas de outros moradores, passageiros e ferroviários que se debruçaram sobre os vários assuntos relacionados ao Trem Bandeirante.

Enquanto a Sra. Vânia não adentrou em maiores detalhes acerca do seu retorno a Brasília (somente mencionara o fato de que a viagem de volta já estava programada para ser de avião), a família que retornaria de Sacramento (MG), Sr. Paulo e Dona Tereza, decidiram, ainda na viagem de ida, que o retorno para casa seria por meios rodoviários, sendo aquela experiência mais que suficiente para conhecer, de maneira detalhada (e exaustiva), o Trem Bandeirante:

Paulo: Aí a gente ficou um pouco quieto, deu uma cochilada, né. Mas...

Tereza: Foi muito cansativo. Pra mim, foi.

Paulo: Mas foi cansativo. Eu jurei pra mim mesmo, eu falei: 'Nunca mais eu ando de trem!'.

Guilhermo: Eu já ia perguntar pro senhor. E a volta, então, não foi de trem?

Tereza: Não. Foi de ônibus.

Paulo: O ônibus era mais tranquilo, né, naquela época.

Guilhermo: É mesmo? Quando o senhor chegou lá na estação em Uberaba, então, vocês chegaram assim 'Valeu a pena ter conhecido, mas...'

Paulo: Não. Foi bom pela experiência, né? Gostei muito da viagem e tal, mas...

Tereza: Foi muito cansativo.

Paulo: Muito cansativo. Trem vai devagar, né? [verbal] (Entrevistados Sr. Paulo Afonso e Sra. Maria Tereza).¹⁴³

A curiosidade fora devidamente sanada, as paisagens observadas e admiradas, mas na volta a agilidade e a rapidez seriam preponderantes sobre qualquer outro critério para se determinar qual o tipo de serviço seria utilizado.

Para a família Dignart, essa possibilidade (retorno de trem) já estava afastada desde antes da saída, em Brasília; é bem provável que a informação acerca da "demora" do percurso ferroviário havia sido repassada no momento da aquisição do bilhete, juntamente com outras informações da viagem. Assim, o pai, Sr. Carlos, "despacha" o restante da família sublinhando a segurança e ludicidade possíveis no programa ferroviário a ser feito, e não se omite em mencionar diversas vantagens, "apesar" da duração do trajeto:

Ananda: Agora, ele não foi, né? Só deu a ideia.

¹⁴³ Entrevista de pesquisa concedida em 15 de fevereiro de 2024.

Beatriz: Ele só deu a ideia, não foi.

Carlos: Não, porque eu tinha muitos colegas meus do Banco que viajaram de trem na época. E eles diziam 'Cara, é muito bacana e tal, é tranquilo. Só que é demorado, né?'.

Guilherme: Tinha sempre esse asterisco, né?

Beatriz: Porque levava 24h, eu acho.

Guilherme: Daqui até Campinas?

Carlos: É. [verbal]. (Entrevistado Família Dignart).¹⁴⁴

Entendo que as narrativas construídas em grupo operam sobre uma base de memórias e impressões que transcendem o ambiente familiar, trazendo consigo também outros elementos além daqueles já vividos e testemunhados presencialmente, denotando que o "trem que todo mundo fala" (frase do Sr. Paulo) era também conhecido por outros detalhes além da sua simples disponibilidade e segurança, pois, quando traz à sua fala as impressões de outros indivíduos exteriores ao grupo familiar, mas que possuíam alguma interação ou conhecimento acerca do Trem Bandeirante, ele agrega e transcende as projeções do mesmo para outras zonas de atuação e influência além daquelas do seu lar, sendo o ponto de interseção entre os diversos grupos possíveis que tinham ou teriam alguma relação com o Bandeirante. Neste sentido, retomo novamente a ideia de que as estruturas de sentimentos (Laverdi, 2013) proporcionadas e relacionadas ao Trem Bandeirante em meados da década de 1980 apontam para uma diversidade mínima entre elas, apesar da existência também de alguns pontos em comum e compartilhamento de ideias e sensações, sendo um desdobramento de uma prática e vivências já existente dos cidadãos de alguma forma envolvidos no dia-dia de suas chegadas e partidas ao DF, proporcionando um conjunto comum de experiências e sensações em pouco tempo de funcionamento do trem. Ademais, a comparação com as viagens interestaduais de ônibus, ainda em plena expansão mesmo depois de décadas, faria com que as rotinas e percepções do brasiliense e, mais ainda, do brasileiro médio, fossem cada vez mais alimentadas pelos padrões de velocidade e ritmo de outros tempos, mais recentes, enquanto os referenciais de funcionamento e metas do Trem Bandeirante permaneciam quase que inalterados desde a década de 1950, momento em que foi concebido.

Reforço a ideia de que as recordações integram e alimentam a coletividade, sendo abastecidas constantemente pela interação com os demais indivíduos das nossas comunidades,

¹⁴⁴ Entrevista de pesquisa concedida em 03 de novembro de 2023.

intra e *extra* cidade, e que muitas vezes acabam por envolver também eventos que não foram inteiramente presenciados, mas que, após passar por um processo de interiorização e legitimação, se apresentam como pertencentes a todos daquele grupo, tornando-os, então, comuns; como indicado por Halbwachs (1990), "em realidade, nunca estamos sós"; sempre temos conosco, em nossas vivências e convivências e em nós, uma "quantidade de pessoas que não se confundem", indicando que a memória individual não pode ser concebida longe da memória coletiva e também da memória histórica, mesmo em se tratando de atuações, sobrevivência, longevidade e dinâmica próprias. Entendo ainda que ambas são capazes de se reconfigurar no tempo e nos espaços onde operam, a partir de estímulos e interações interseccionais, que reorganizam imagens, referências e temporalidades que incidem sobre uma dada realidade.

Assim, não é possível entender as decisões de não se realizar a viagem de retorno por via ferroviária sem verificar que os motivos estariam intimamente entrelaçados às conjunturas existentes em torno do Trem Bandeirante, sobretudo quando levadas em consideração as expectativas e dinâmicas em curso na vida daqueles grupos e indivíduos que embarcaram em seu percurso nos anos 1980 e início da década de 1990¹⁴⁵, quando os referenciais de tempo, urgência, disponibilidade e periodicidade já haviam sido drasticamente redefinidos, conforme destacado anteriormente.

Tendo como prisma o olhar atual, como a âncora de suas memórias, os narradores elencaram o Trem Bandeirante (e o setor ferroviário em geral) como um item de extrema relevância para Brasília e as cidades ao longo de seu trajeto, ao passo que não compreendem, e ao mesmo tempo apontam, em certa medida, a existência de tal serviço com uma obsolescência gritante com os padrões possíveis e existentes de transporte ferroviário no exterior, sendo continuamente destacado, de forma condenável, que no Brasil houve a descontinuidade e encerramento dos trens de passageiros, quando deveriam ter ocorrido maiores investimentos públicos e privados, bem como maior planejamento visando o interesse e atendimento público. Conquanto tais observações aparentam recair sobre um certo senso comum acerca da situação ferroviária atual do País, não podem ser desconsideradas e tampouco menosprezadas quando emitidas por indivíduos e grupos que utilizaram o transporte ferroviário de passageiros, cujo apreço pelo setor é plenamente perceptível nos

¹⁴⁵ A viagem de volta da Sra. Liliane Amaral também fora realizada de ônibus, certamente diante da impossibilidade de se tomar o trem no percurso de volta, quando passaria por Pires do Rio na madrugada de uma segunda-feira, dificultando a permanência no hotel, e impossibilitando a chegada a tempo para o início das aulas no turno matutino.

discursos emanados sobre o Trem Bandeirante, bem como as projeções para o mesmo no horizonte da atualidade, demonstrando expectativas e boas perspectivas caso tivesse sido atualizado (modernizado) e em pleno funcionamento. De toda sorte, tais pensamentos permanecem somente no campo das elucubrações, pois o Bandeirante faria sua última viagem em abril de 1992, onze anos após sua reinauguração.

6.3 Um epitáfio oculto

As razões para o encerramento do Trem Bandeirante foram aventadas e apontadas em algumas direções, sobretudo por aqueles que tiveram contato na época e, principalmente, os que trabalhavam na Rede Ferroviária. O capítulo anterior, que traz as experiências narradas e articulações dos ferroviários (não apenas sobre suas trajetórias, mas sobre o presente vivido), apontara que alguns elementos se mostraram comuns no entendimento sobre as motivações para a decisão de se encerrar o serviço ferroviário de passageiros.

A concorrência frente o crescente serviço rodoviário de passageiros interestaduais, onde as empresas de ônibus disponibilizavam linhas cada vez mais frequentes e mais rápidas (mesmo que a preços ligeiramente superiores que o trem) ocuparam parte significativa da explicação dos ferroviários, causando queda progressiva na demanda ao longo dos anos. Outro ponto lembrado por alguns deste grupo de trabalhadores foi a competição direta com o trem de cargas, em que os padrões de funcionamento e, sobretudo, de horário do Trem Bandeirante, impactavam diretamente na renda auferida por aqueles, que precisavam dar prioridade de passagem na linha singela (simples) ao trem de passageiros, tanto na ida quanto na volta. Não pode ser omitido, ainda, o fato de que as exigências dos passageiros quanto aos parâmetros de tempo e velocidade foram mudando com o passar dos anos, notadamente em relação aos trajetos mais longos executados pelos trens, ocasionando a fuga paulatina de clientes nos seus últimos tempos.

Entretanto, mesmo com a queda na demanda, as experiências de trabalho na ferrovia e as memórias de viagem dão conta de que o Trem Bandeirante continuava com uma certa procura, capaz de mantê-lo, minimamente, de forma superavitária. Tal informação é relevante porque vai diretamente de encontro ao discurso puramente economicista e financeiro para ocorrido ao longo de sua execução. Não se trata aqui de escamotear as diversas fragilidades e carências no funcionamento de um sistema e serviço engessados pelo transcorrer do tempo, pois refletiam as características da época em que havia sido concebido, qual seja, final da

década de 1950, onde o ritmo impresso pelas vivências e por aquele contexto indicavam uma situação técnica (no campo ferroviário, principalmente), social e cultural de outra ordem. A posição dos gestores públicos do setor ferroviário quando da reativação do Bandeirante no início da década de 1980 já apontava para uma situação relativamente ambígua, em que se tentava retomar o transporte de passageiros em algumas linhas (como o caso da linha Recife-Fortaleza, além do caso de Brasília-Campinas) enquanto se extinguíam dezenas de outras em todo o País; entretanto, o discurso em torno da exequibilidade operacional relacionada aos custos e à capacidade de se gerar dividendos sempre foi uma tônica, em que o não-investimento no setor certamente agira no sentido de "afugentar" os interessados no serviço, e não o contrário como se sugere, causando imenso atraso e defasagem em toda a infraestrutura, em um movimento aparente de esfacelamento e desestabilização de suas estruturas internas, tornando-o cada vez menos interessante ao público e progressivamente mais caro de se manter (em relação à concorrência com os trens de carga), num ciclo vicioso em direção ao seu fim¹⁴⁶ (Elizeu [...], 1980).

O assunto "privatização" também começava a surgir paulatinamente nos registros da época, não somente no que diz respeito ao setor ferroviário, mas à máquina pública como um todo. A agenda de enxugamento estatal em voga em grande parte do mundo ocidental (incluindo-se aí a América Latina) da década de 1980 colocava o setor de transportes gerido pelo setor público, de uma maneira geral, em xeque (Paula, 2001), sendo esta somente mais uma das facetas do neoliberalismo econômico capitaneado pelo Reino Unido e pelos EUA¹⁴⁷, não demorando para que o Estado brasileiro, mesmo às vias com o processo de redemocratização na época, embarcasse também nesse discurso. Assim, mesmo que os reflexos mais diretos do processo de "desestatização" pudessem ser sentidos de forma mais intensa a partir do governo Collor (1990-1992), os planos para a malha ferroviária brasileira (sob a responsabilidade da RFFSA desde 1957) já estavam traçados: concessão à iniciativa privada das linhas com maior demanda e rentabilidade nas operações de carga, e encerramento definitivo dos demais ramais com menor fluxo, incluindo-se aí, na prática, todo o transporte de passageiros¹⁴⁸. Assim, a Rede Ferroviária deixaria de existir e sua malha seria

¹⁴⁶ A entrevista do ministro dos transportes, na edição 06441, de 28/09/1980 do Correio Braziliense, registrada no capítulo anterior, não deixa dúvidas acerca de tal questão.

¹⁴⁷ Mesmo que a sua empresa pública de transportes ferroviários, a AMTRAK, continuasse operacional e prestando um serviço público singular e crucial para a população, o discurso de política externa era o de encurtamento e diminuição da atuação do Estado em diversas áreas da economia, incluindo aí serviços públicos essenciais.

¹⁴⁸ As exceções, conforme citado anteriormente, foram as duas linhas operadas pela Vale: BH-Vitória (Minas-Espírito Santo) e Parauapebas-São Luiz (Pará-Maranhão).

leiloadas, fracionadas em lotes, no ano de 1996; entretanto, mesmo antes que tal venda fosse concretizada, o Trem Bandeirante iria fazer sua última viagem, em abril de 1992.

Mais do que discorrer sobre as causas que levaram ao encerramento do trem de passageiros em questão, entendo ser igualmente relevante compreender em que termos ocorrera esse "por-do-sol ferroviário" no horizonte de tantas cidades ao longo do caminho e, notadamente, na capital federal, principalmente para quem conheceu ou teve a oportunidade de viajar no Trem Bandeirante. A forma a qual o trem se mostrou presente (ou ausente) em seus últimos tempos diz muito sobre a maneira em que o mesmo pôde ser internalizado pelos variados agentes constituidores de discursos e narrativas acerca de uma cidade, seus pertencimentos e identidades diversos. Neste sentido, a fluência de resquícios memoriais tanto pode se apresentar como um rio caudalosamente forte, ou até como um fio de água que se mostra na superfície às vezes, mas permanece como lençol freático, subterrâneo, na maior parte do tempo, inacessível ou desconhecido para quase todos.

Deste modo, as articulações memoriais possíveis sobre o fim do Trem Bandeirante trazem um indicativo acerca da inserção e participação deste personagem no processo de constituição histórica, social e cultural de Brasília, tendo-se a temática ferroviária como contexto. A aproximação ou distanciamento (tanto física quanto temporal) do Bandeirante dialoga diretamente com os processos que o inscreveram em patamares distintos que vão desde a intimidade, o desconhecimento ou, em diversos casos, o esquecimento, engendrando as narrativas e experiências de tantos grupos e indivíduos em relação ao trem e à cidade. Quem de fato percebeu o seu ocaso? Como foi sentido o seu fim? Em que medida e como ocorreram registros sobre o seu término? Tratam-se de perguntas que objetivam contribuir para discussão maior acerca da trajetória do Bandeirante e sua influência sobre a constituição da capital federal e como expoente relevante da história ferroviária brasileira.

As informações disponíveis por meio das fontes aqui analisadas indicam que os últimos tempos do Trem Bandeirante foram discretos. Os moradores de Brasília que conheciam o trem, mesmo que só de "ouvir falar", mal sentiram quando, em uma semana qualquer do mês de abril de 1992, a reluzente e calma locomotiva adentrava o cerrado brasiliense puxando o comboio em direção à Rodoferroviária para, mais tarde, descer em direção a São Paulo com passageiros admirando a paisagem vagorosamente passar; os ex-ferroviários cumpriam mais um turno de trabalho e, alguns mais pensativos e tristes que outros, voltavam para as suas casas. Os viajantes de outrora? Bem, suas lembranças ficaram divididas entre aqueles que acompanharam o fim, por meio de notícias distantes na mídia

(impressa e televisiva) e os demais, que só ficariam sabendo depois de vários anos que o "Trem de Brasília" não estava mais circulando¹⁴⁹:

Guilhermo: *Você na época ficou sabendo depois quando o trem parou de funcionar? Quando ele foi desativado?*

Vânia: *Eu lembro disso. [...] Eu não lembro quando foi, mas eu me lembro de ter acompanhado essa, o fim das viagens. Eu fiquei 'Poxa'.*

Guilhermo: *E você ficou sabendo como? Pelo seu pai (jornalista), pela mídia...?*

Vânia: *Pela mídia, é. Meu pai não falou mais sobre isso.*

Guilhermo: *E qual foi a sua sensação na época?*

Vânia: *Ah, a gente lamenta, né, porque eu... pra mim, aquilo era uma coisa, assim, como vou dizer? Não é lúdico. É mais uma viagem de férias, né? Mas até onde eu imagino, aquilo também servia como uma forma de condução pra outras pessoas, né? Que talvez fizessem essa viagem com mais frequência. Até pra Campinas mesmo, né? [verbal]. (Entrevistado Vânia Rosa).¹⁵⁰*

O depoimento da Sra. Vânia e o relato conjunto do Sr. Paulo e Dona Tereza (mais abaixo) indicam que o final do Trem Bandeirante foi noticiado na época; entretanto, torna-se difícil perceber até que ponto tal fato conseguira registrar alguma reação maior ou algum impacto minimamente relevante dado o contexto de pouca difusão e disseminação do trem entre a própria população¹⁵¹. O fato de terem utilizado o trem em algum momento do passado (mesmo que num intervalo de tempo considerável, aproximadamente dez anos em ambos os casos) certamente fizera com que este acontecimento (encerramento do trem) de alguma forma chamasse a atenção. Nos dois casos, não há qualquer sentimento de nostalgia ou memórias positivas atuando sobre a experiência vivida a bordo do trem, mas tão somente a lamentação pelo caminho que se estava tomando, no Brasil, em relação ao setor ferroviário:

Guilhermo: *Vocês ficaram sabendo na época quando parou, dona Tereza? Quando ele encerrou as atividades, parou de vender bilhete, parou de operar...*

Paulo: *Eu lembro quando falaram que o trem ia parar, deu no jornal.*

Guilhermo: *Qual foi a sensação na época?*

Paulo: *Eu achei absurdo, porque eu falei 'Gente, todo país investe em....'*

Tereza: *Em ferrovia, né?*

Paulo: *... em ferrovia. O Brasil vai só acabando com as ferrovias.*

¹⁴⁹ O Sr. Edson Leite estava residindo fora do Brasil na época do encerramento do trem, retornando vários anos depois, quando, então, ficou sabendo; a Sra. Madalena Rodrigues não citou qualquer lembrança sobre o final do trem, mas tão somente a frustração de não tê-lo registrado no jornal onde trabalhava na época, conforme abordado anteriormente neste mesmo capítulo.

¹⁵⁰ Entrevista de pesquisa concedida em 21 de dezembro de 2023.

¹⁵¹ Vide o capítulo 3 deste trabalho.

Tereza: Acaba desativando.

[...]

Guilherme: Eu sempre estou muito curioso pra perguntar pras pessoas 'Que você lembra? Que aconteceu quando o trem encerrou?'

Paulo: Pois é. Eu acho que o povo não sentiu muito por isso. Porque as empresas de ônibus vieram e tomaram conta. E o trem não evoluiu.

Tereza: E era minoria, né, que utilizava o trem.

Paulo: É. [verbal] (Entrevistados Sr. Paulo Afonso e Sra. Maria Tereza).¹⁵²

As conclusões acima transcritas inscrevem a situação derradeira do Bandeirante como algo condenável, resultado de um contexto maior de esvaziamento e irresponsabilidade em relação ao setor ferroviário brasileiro, pois, mesmo com a existência de um serviço que deixava a desejar no ponto de vista estrutural e de modernização dos seus parâmetros de atendimento, a decisão por se encerrar em definitivo seria a contramão do que ocorria em outros países, onde se buscava a atualização e compensação do setor ferroviário para manter a sua competitividade em relação aos outros modais, e inclusive com a possibilidade e intenção de se disponibilizar várias opções para os usuários.

A constatação feita pelo casal de passageiros acima é bastante sintomática porque demonstra, em vias práticas, o caminho escolhido pelo Estado brasileiro desde há muitas décadas anteriores, quando a rodoviarização se tornou uma política estatal definitiva quando, governo após governo, desde Vargas, passando por JK, ditadura militar e no período de redemocratização, todos encamparam a expansão do modal rodoviário em todas as frentes possíveis, relegando ao setor ferroviário uma posição residual e de esvaziamento perene. Consoante apontado no capítulo primeiro deste trabalho, o processo de "enxugamento ferroviário" passou por fases distintas, com raros e curtos momentos de investimento e reestruturações pontuais (tal como a própria criação da RFFSA); entretanto, a tônica relacionada ao setor sempre fora marcada por limitações, em todos os aspectos possíveis: orçamentários, tecnológicos, recursos humanos, expansão da malha, etc., e isso fica ainda mais gritante quando comparado a quaisquer dados acerca da posição e percentual relacionados ao setor rodoviário desde a sua chegada de forma mais estruturada (década de 1940 em diante).

O fato é que, tal como o Sr. Paulo e Dona Tereza, não é necessário ser especialista em transportes para perceber que aquela viagem de trem deixava a desejar, e não se

¹⁵² Entrevista de pesquisa concedida em 15 de fevereiro de 2024.

encontrava assim por acaso. As diversas ações tomadas ao longo das décadas configuraram e moldaram, paulatinamente, a situação a qual o Trem Bandeirante se tornou expoente em fins dos anos 1980; enquanto diversos países executaram ações importantes no sentido de não se criar um abismo entre os ramais existentes (em suas variadas formas de utilização pela população) tais como o investimento em tecnologia e expansão da malha, visando conforto, velocidade e alcance maior de cidades, o Brasil decidia pela estagnação, que, logicamente, só poderia causar obsolescência. Decisões para o setor ferroviário, como a ocorrida com a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), na ditadura militar, de erradicação de ramais "antieconômicos" com a justificativa de fortalecimento daqueles mais lucrativos - quando nem mesmo esses registraram qualquer avanço tecnológico ou expansão de malha - causando, a desativação de mais de dez mil quilômetros em diversas linhas e percursos (Paula, 2008), levam a crer que não havia qualquer projeto ou planejamento para o setor a longo prazo que não fosse apenas mantê-lo funcionando no limite mínimo, no interesse de poucos grupos com interesse econômico estrito e sem qualquer preocupação com os usuários dos serviços de passageiros ainda disponibilizados.

De todo modo, voltando aos depoimentos, não podiam deixar de ser destacados pelos viajantes os impactos relacionados àquele cenário de despedida; mesmo com diversas críticas e lembranças negativas de suas viagens, mencionavam com sensação de tristeza o quão ruim seria para aqueles que mantinham sua preferência pelo trem ou, que seja, a possibilidade de se ter duas opções de transporte, perdendo em definitivo o seu poder de escolha, ao mesmo tempo em que os ônibus dariam um passo ainda maior na assunção do controle sobre o transporte de passageiros regional e interestadual, sendo este um resultado de décadas de uma batalha desigualmente travada no campo dos transportes.

A Sra. Liliane Amaral afirma o quão surpresa (e decepcionada) ficou quando se deparou com a notícia de que o Trem Bandeirante não mais circulava pelas terras brasilienses, informação obtida somente após a inauguração do novo terminal rodoviário interestadual de Brasília:

Liliane: Eu só fui... É... Me dar conta disso, assim, que não tinha mais, quando acabaram com a Rodoferroviária. Não criaram a nova rodoviária? A gente pegava ônibus ali, e acabou que passaram para essa rodoviária nova, ali do lado do Parkshopping, e aí foi quando me dei conta, e falei: 'Gente!' E aí lembro de perguntar pro meu pai, 'A rodoviária mudou de lugar, e como é que vai ficar o trem?' E meu pai falou 'Não tem há muito tempo o passeio de trem.' 'Aquele passeio de trem que eu fiz acabou, meu pai?' 'Liliane, eu acho que acabou pouco tempo depois, você deve ter sido uma das últimas a fazer esse passeio pra Goiás'. Não tem já há muito tempo, e eu nunca tinha me dado conta disso. Hoje em dia eu lamento demais. Um: porque o meu filho é apaixonado pelo metrô. Poxa, o meu sonho era

fazer essa viagem que eu fiz, com minha família. Olha só, ia ser tão legal. A gente fica procurando, no país, onde a gente pode levar ele. Tem aquele passeio lá que vai de Belo Horizonte até Vitória.. [...] Porque, eu mesma, assim, tirando os meus amigos que estavam comigo, eu não conheço mais ninguém que tenha feito essa viagem, e quando eu falo que fiz essa viagem, todo mundo me olha assim: 'Trem? De Brasília?' Como se eu fosse louca, uma alienígena. 'Não, mas não tem trem em Brasília', mas tinha, eu andei nele, mas as pessoas ficam duvidando da minha palavra. Então eu me sinto, assim, privilegiada de ter andado, e fico me sentindo pesarosa de Brasília não ter, realmente, essa malha ferroviária, porque a gente tá no centro. Po, a gente poderia ter vários passeios, várias linhas; a gente poderia inclusive ter uma linha daqui pra Goiânia. [verbal]. (Entrevistada Liliane Amaral).¹⁵³

São vários os sentimentos expostos acerca do final do Trem Bandeirante. A narradora entrelaça o presente, o passado recente e o passado mais remoto em torno das vivências que se articulam diretamente com as suas expectativas atuais, bem como com frustrações em perceber que as mesmas não possuem esperança de serem concretizadas, estando todas elas alicerçadas na experiência infantil do passeio a bordo do trem. A perplexidade em perceber que diversos de seus círculos sociais ignoravam por completo a existência do Bandeirante só não pode ser maior que a sua própria em perceber, somente dezoito anos depois, que ele (o trem) não rodava mais pela capital, em um lamento profundo de desilusão. E tal sentimento acaba por ser amplificado e direcionado para problemáticas outras relacionadas aos trilhos, abarcando tanto a paisagem e vivência local (transporte metropolitano - o metrô) quanto regional, onde se questiona a não-existência de uma linha ferroviária para a capital mais próxima (Goiânia-GO), possibilidade já aventada em outras ocasiões por lideranças políticas do DF e região. Tratar-se-ia da memória sendo, mais uma vez, demarcada e direcionada pelo presente narrativo, condutor de experiências e sentimentos, moldada a cada vez que um elemento é agregado ou novos arranjos constituídos em torno das lembranças revisitadas.

A família Dignart, narrando e construindo de forma conjunta o cenário e sensações em torno do Bandeirante, também revelou distanciamento imerso em desconhecimento do momento da última viagem do trem:

Guilherme: *Não, eu vou fazer até outra pergunta agora. Vocês ficaram sabendo quando ele encerrou as atividades? Assim, na época. Quando 'Ah, o trem de passageiros não vai mais funcionar', vocês lembram se ficaram sabendo de alguma coisa?*

Beatriz: *Não. Não.*

Ananda: *Ah, eu acho, né, que foi anunciado.*

Beatriz: *Muitos anos depois que a gente soube que já tinha terminado.*

¹⁵³ Entrevista de pesquisa concedida em 10 de novembro de 2023.

Guilherme: É? E a sensação quando ficaram sabendo?

Beatriz: Ah, que triste! Não é triste terminar esse trem? Devia ter [inaudível: 18:15] isso. Que eu acho. Ó, porque se tivesse, a gente com certeza ia levar os netos. Sabe? Tanto que nós estamos caçando um outro trem pra levar os netos, né? Que é um negócio que fica, assim.

Carlos: É, mas também é meio, meio nostálgico isso, assim. A gente iria levar o neto, mas será que a gente viajaria hoje em dia?

Beatriz: Ai, sim. Eu acho que sim.

Carlos: Se fosse 24h, acho que a gente não viajaria. [verbal]. (Entrevistado Família Dignart).¹⁵⁴

O lamento sobre o final do trem não deixa de ser acompanhado por uma constatação direta sobre a realidade do Bandeirante: naquelas condições seria impraticável a sua utilização, por tais passageiros, nos dias atuais, sendo impensável uma viagem de mais de vinte e quatro horas até São Paulo. Tal reflexão reforça o raciocínio anteriormente mencionado de que os padrões praticados pelo trem se distanciavam de maneira inversamente proporcional das práticas e rotinas da sociedade à medida que o tempo passava, indicando um descompasso entre o vivido no presente, marcado pela velocidade crescente constante da contemporaneidade, enquanto o Bandeirante se apresentava como um personagem datado, não tanto pelo que proporcionava a bordo, mas sim pela noção diferenciada de tempo ocasionada por ele, resultado de um longo processo e conjuntura de advindos já de outrora (Boiteux, 2014; Ruthes; Salomão, 2016; Paula, 2008).

Ainda sobre o trecho acima destacado: a constatação dos membros da família não ocorre de maneira uniforme, revelando que o evento em questão (encerramento), de alguma forma, não atingira ressonância necessária em seus substratos memoriais, ocasionando um processo de obliteração individual e também coletiva, comum ao grupo familiar, sendo um possível resultado do alcance limitado daquele fato em contraposição a tantos outros que ocorriam para aquele grupo e naquele mesmo momento, ou ainda, de forma mais simples e direta: é quase certo que a família Dignart, como tantas outros grupos e indivíduos, não tenha sido alcançada pelas notícias veiculadas à época.

O Correio Braziliense, que tanto noticiou a reinauguração do Trem Bandeirante, e que por tantas vezes veiculou informações sobre a procura por bilhetes e o acréscimo constante de vagões devido à demanda, sobre as condições do trem, e até de coisas mais triviais e inusitadas, como a exigência (temporária) para casais que iriam viajar de cabine de apresentar certidão de casamento (Só casados [...], 1981), raramente trazia alguma notícia do

¹⁵⁴ Entrevista de pesquisa concedida em 03 de novembro de 2023.

trem no anos finais da década de 1980, tendo adentrado os anos 1990 da mesma maneira; até mesmo nas notícias sobre a procura por passagens nas férias e feriados prolongados, onde eram repassadas as informações sobre os vôos e as viagens realizadas a partir da Rodoferroviária, o trem era omitido (notícias veiculadas nos anos de 1990 e 1991, por exemplo).

Anos de esquecimento por parte do maior periódico do DF foram rompidos justamente pela reportagem sobre a sua viagem final e o seu consequente encerramento. O Trem Bandeirante realizou a sua última viagem no dia 16 de abril de 1992, quinta-feira santa (véspera do feriado cristão nacional da sexta-feira santa, "Paixão de Cristo"), mas virou notícia para o Correio somente na segunda-feira seguinte, dia 20/04/1992, quando foi registrado o final do trem por meio de uma nota na primeira página e com uma reportagem de página inteira (incluindo a capa) do caderno "Cidades" (Longo [...], 1992; Paula, 1992; Arantes, 1992). Tratam-se, na verdade, de três reportagens que abordaram, sob diferentes aspectos, o evento em questão. A primeira (e maior), intitulada "Bandeirante faz sua última viagem", traz o relato da jornalista que embarcou e participou do percurso até Campinas; eram 200 passageiros embarcando, dentre estreantes nos trilhos e alguns outros frequentes, distribuídos em sete vagões (quatro de primeira classe, um poltrona-leito, um dormitório-cabine e um carro de bagagens), em meio a familiares que se despediam deles e também entre ferroviários que se despediam do trem.

A reportagem, além de fornecer dados gerais sobre o serviço, se revela mais como um diário de bordo, citando e descrevendo as paisagens e paradas ao longo do caminho, indicando que o ritmo do Bandeirante estaria ligado a uma outra temporalidade, distinta daquela que se vivia do lado de fora dos seus vagões, onde, uma vez em cima dos trilhos, os passageiros eram transportados para uma outra realidade, paralela talvez, antes de se chegar ao seu destino final. Tal pensamento e descrição reforçam as percepções de tantos outros narradores/passageiros (aqui registradas) que vasculharam suas memórias relacionadas ao trem, cujas experiências inscreveram o Bandeirante numa posição de desconexão com o ritmo de vida que ocorria em seu exterior, numa espécie de anacronismo latente e crescente à medida que se transcorriam os anos depois de 1981 (reinauguração do trem). Acredito que esse distanciamento, entre o vivido fora e o experienciado dentro, em conjunto com ideias previamente estabelecidas acerca do setor ferroviário no Brasil, onde o mesmo estaria circunscrito a um passado atrasado e ultrapassado, abastecera o imaginário de tantos que vieram a embarcar no Bandeirante, o que acabava por confirmar algumas expectativas na

medida em que o ritmo impresso pelo mesmo, e as instalações levemente desgastadas com o tempo, agiam em desfavor do trem. Tais sensações, já destacadas por Da Matta (Haag, 2011), iniciam-se justamente naquele processo em que o automóvel (e o setor rodoviário como um todo) passa a ser visto e encarado como o moderno, veloz e atraente, instaurando, a partir de então, a comparação nas mentes e coletividades acerca do que o trem significava: retrógrado e obsoleto¹⁵⁵. As pessoas a bordo da última viagem também compuseram um cenário próprio. Foram entrevistados, principalmente, trabalhadores do trem, que lamentavam o fim de um serviço que levaria consigo, em boa parte dos depoimentos, uma porção significativa de suas vidas¹⁵⁶.

Um outro texto, na mesma página, traz o contexto e aborda as razões indicadas para o encerramento do Trem Bandeirante. Por meio desta fonte tem-se a informação de que a decisão acerca do trem de Brasília não teria sido a única, pois outras linhas também tinham sido extintas naquele mesmo ano em outros estados pela RFFSA ("Trem da morte", que fazia a linha entre Corumbá-MS e Bauru-SP, e que fazia o trajeto entre Belo Horizonte e Monte Azul, ambas cidades mineiras), onde a justificativa seria a mesma utilizada em outros períodos e lugares: linhas antieconômicas para a empresa. Com relação à decisão de se encerrar o Bandeirante, é apresentado inclusive o dia em que a mensagem, via telex, teria sido emitida pelo departamento da Rede Ferroviária responsável pelo trecho: 15 de abril de 1992 (no dia anterior, portanto, da última viagem realizada pelo trem). De acordo com a mensagem, não havia mais interesse por parte da RFFSA e da Fepasa em continuar operando o serviço. Embora seja citado um relatório¹⁵⁷ da "Comissão Governamental" criada para analisar os trechos considerados pouco lucrativos na época, outros indícios dão conta de que se tratava apenas de mais uma etapa de um processo iniciado desde décadas anteriores, em que mesmo com o registro pontual de reabertura e resistência do Trem Bandeirante, o cenário brasileiro para o setor era amplamente desfavorável, com o recorrente fechamento de linhas e ramais em todo o território nacional.

O fato é que tal relatório se constituiu em apenas mais um elemento dentro de um macro-sistema ferroviário cujo esvaziamento se dera pouco a pouco. Indo mais fundo no

¹⁵⁵ Conforme apontado no capítulo primeiro.

¹⁵⁶ Reforçando aquela compreensão que tive acerca da classe no capítulo anterior, de que as tarefas na ferrovia vão muito além de um simples trabalho, mas integram um estilo de vida.

¹⁵⁷ Documento este que, conforme citado no capítulo anterior, não foi possível ser mapeado e, conseqüentemente, seu acesso impossibilitado. Boa parte da documentação da antiga RFFSA encontra-se dispersa e difusa entre diversos órgãos do poder público, não sendo possível realizar uma pesquisa mais a fundo no tempo disponível.

tempo, quando se retoma a forma e as opções executadas em seu período de expansão (Boiteux, 2014), percebe-se que o modelo de concessão e implementação das linhas ferroviárias no Brasil não atenderam, desde o seu início, ao interesse público mínimo, mas tão somente ao das companhias interessadas no modelo extremamente favorável (para si) e para os grupos exportadores e, de forma diretamente proporcional, onerosos ao Estado e à máquina pública desde então, que em diversos momentos tiveram que assumir compromissos e serviços de forma emergencial (Zorzo, 2009). Tal lembrete torna-se necessário, portanto, para asseverar que alguns problemas do setor possuem raízes mais antigas e profundas que uma rápida análise poderia supor, em que, logicamente, nas décadas seguintes com o advento do automóvel e demais veículos rodoviários, o processo se tornara mais intenso, sendo agregadas novas variáveis.

Com relação mais propriamente ao Trem Bandeirante, as constatações acerca do fim próximo (e direcionado) podem ser reforçadas pelos depoimentos dos ex-ferroviários sobre o encaminhamento que se dava a serviço em fins dos anos 1980 e, no caso da reportagem em destaque, nenhum dos trabalhadores ferroviários entrevistados demonstra qualquer surpresa ou perplexidade com uma decisão que teria sido tomada "de véspera" pela direção da Rede Ferroviária, mas tão somente tristeza diante do fim de um ciclo¹⁵⁸.

Há ainda uma reportagem, na mesma página do "especial" acerca do Bandeirante, que reforça a questão do "descolamento" do Bandeirante em relação à atualidade em que ainda operava, trazendo novamente uma ideia de estranhamento à sua presença naquele período; intitulado "Velho trem já teve os seus dias de glória", o texto traça um histórico do serviço desde a sua inauguração em 1968, interrupção na segunda metade dos anos 1970, e retomada em 1981, quando teria registrado boa aceitação do público diante de uma pretensa "novidade", tendo decaído a demanda com o passar do tempo. No mesmo texto ainda fora destacado que a limitação tecnológica e datada (referentes à bitola estreita da ferrovia, sobretudo) fora um fator preponderante para o seu declínio, uma vez que outros serviços continuaram avançando em velocidade de deslocamento e qualidade dos serviços; de forma adicional, foi lembrado que a RFFSA também desempenhara papel decisivo quanto ao insucesso do trem, pois nunca chegara a torná-lo, de fato, conhecido: "À isso acrescente-se o

¹⁵⁸ Há ainda, na mesma reportagem, menção a um depoimento que teria sido feito sob anonimato, alegando que um dos motivos para encerramento do serviço seria a falta de segurança da linha, o que afetaria as condições de tráfego do Bandeirante; entretanto, nenhum apontamento técnico ou reportagem foi encontrado registrando tais circunstâncias, bem como nenhum ex-ferroviário ou passageiro aventou ou lembrou de alguma situação que pudesse ser verificada tal questão.

fato de poucos brasilienses conhecerem esta opção: a RFFSA e a Fepasa nunca fizeram a divulgação devida do Trem Bandeirante".

Tal trecho torna-se bem sintomático para alinhar o entendimento do quão escassas e dispersas foram se tornando as notícias relacionadas ao Bandeirante com o passar do tempo após sua reabertura, ficando a cargo do Correio Braziliense atribuir à própria gestão da RFFSA a responsabilidade pela limitada difusão do trem entre a população, sendo que, em suas pautas, o Bandeirante era escamoteado e constantemente negligenciado. Seria um reflexo de uma cidade que não conhecia, não queria conhecer, e, por conseguinte, não consumiria notícias sobre o mesmo? O contingente de usuários e clientela do mesmo não seria significativa o suficiente para instar o jornal a trazer, mesmo que eventualmente, relatos e notícias sobre o seu funcionamento?

É preciso lembrar que a segunda metade da década de 1980 foi um período de muitos acontecimentos e intensas transformações tanto no cenário local quanto nacional e internacional, em diversos aspectos. O Distrito Federal mal havia completado vinte e cinco anos e se via às voltas com um intenso processo de urbanização fora das escalas pensadas por Lúcio Costa e pela NOVACAP que, por se transformar num novo pólo de migração perene, estabelecido no centro-oeste, precisava se reconfigurar continuamente, pois já se mostrava multifacetado e diverso (Paviani, 2010). O polinucleamento já era consolidado e evidente, trazendo à baila do estado-cidade a presença de atores e espaços distintos, colocados de forma sobreposta uns aos outros, denotando inúmero desafios e debates para a cidade que olhava para si e também, enquanto capital, era vista por todo o resto do País.

No cenário nacional, a redemocratização e a formação da assembleia constituinte davam o tom dos noticiários, ao mesmo tempo em que os galopes da inflação se mostravam indomáveis mesmo a cada plano econômico lançado pelo primeiro (e novo) governo civil após vinte anos (Planos Cruzado I e Cruzado II, Plano Bresser e Plano Verão), alçado à presidência de forma indireta pelo Congresso Nacional em 1985. No final da década, com a nova constituição promulgada (1988), as atenções voltaram-se à primeira eleição para presidente após quase trinta anos e que, com a eleição de Collor (1989-1992), o processo de abertura para produtos da indústria estrangeira se intensificou, bem como o processo de privatização de diversas empresas públicas, sendo estabelecidos os planos e os alvos para os próximos anos (diversos desses sendo concluídos já nos anos FHC, na década de 1990).

No plano internacional é provável que a ruína do bloco socialista europeu (capitaneado pela URSS/Rússia) tenha sido o carro-chefe de maior impacto e projeção nas

pautas jornalísticas mundo afora, pois desenrolara-se em diversas etapas, lugares e atores, sendo, talvez, a mais simbólica, a queda do muro de Berlim em 1989, pondo fim à separação entre as duas Alemanhas ocorrida desde o fim da Segunda Guerra Mundial em 1945.

Assim, teria toda e qualquer pauta relacionada ao Trem Bandeirante sucumbido ante um mar de notícias mais "vendáveis" num período de intensas movimentações internacionais, nacionais e locais? Ainda sobre o DF, o início dos anos 1990 assistiu a um contingente significativo de notícias relacionadas ao planejamento e primeiras ações para instalação do metrô na cidade, ao passo que o Trem Bandeirante, o personagem ferroviário já (e ainda) presente na cidade, era ocultado. Mais uma vez, a alternância entre o "novo e moderno" ante o "velho e obsoleto" se apresentava, denotando a vontade e um projeto político atuante sobre a cidade de associá-la, incondicionalmente, à modernidade. Acredito que todas as explicações e vetores acima indicados atuariam de forma entrelaçada e convergente.

Com relação aos passageiros, estes sofreram os sintomas do que fora imediatamente indicado acima: curiosidade e utilização num período de ampla difusão e conhecimento pela população (em sua maioria), e, posteriormente, uma divulgação limitada do ocaso do Trem Bandeirante, tendo os ecos da última viagem reverberado somente alguns anos mais tarde entre alguns que conheceram, por dentro, em viagem, aquele trem. Acredito que tais experiências, embora avançadas no tempo, tenham fomentado memórias marcantes e profundas na constituição de cada indivíduo e/ou grupo familiar, capazes de alimentar vetores que perpassam as noções de pertencimento e reconhecimento da cidade sentida e vivenciada, dialogando diretamente com as projeções de identidade local, regional e nacional possíveis, pois a participação e as percepções emanadas sobre um meio de transporte da contemporaneidade, com todas as suas entrâncias e significâncias, inclusive em relação a épocas e temporalidades distintas, permitem a reconfiguração e rearranjo contínuo do social e cultural de indivíduos, grupos, comunidades, de espaços, e também de uma cidade.

Não posso afirmar se tratar pura e simplesmente de um esquecimento relacionado ao Trem Bandeirante no que diz respeito às narrativas emanadas pelos passageiros, mas, talvez, tratar-se-ia de um esquecimento coletivo, onde, conforme apontado por Halbwachs (1990), a dispersão de testemunhas acaba por alimentar os esquecimentos, onde a efemeridade e eventualidade do acontecimento tenham sido tamanhas que o mesmo não chegou ao ponto de ter imagens e detalhes retroalimentados entre si. Ou seja: as pessoas (ou grupos familiares) que integraram o conjunto de "testemunhas-viajantes" do Bandeirante compunham-se de uma heterogeneidade e dispersão tais que não foram capazes de romper e adentrar círculos maiores

e (relativamente) consolidados sobre os elementos constituidores e fundadores da cidade, diretamente relacionados aos discursos formadores que atuaram ao longo do tempo para consolidar tanto a capital quanto a simbologia a ela atrelada. Aparentemente, a ausência ou quantidade diluída e rarefeita dos usuários e, até certo ponto, ferroviários, em Brasília não permitiu formar qualquer tipo de "comunidade afetiva" (Halbwachs, 1990) ou algo do tipo no que diz respeito à retroalimentação de imagens e experiências constituidoras de memórias coletivamente mais arraigadas e permanentes no grosso da população, fornecendo os subsídios necessários para que outras memórias e arranjos coletivos sobre a história e dinâmica formadora da capital pudessem ocorrer de forma majoritária em detrimento a outros personagens e agentes também formadores e atuantes sobre os espaços, locais e nacionais, fazendo com que o processo de obliteração pudesse, de algum modo, ocorrer e ocasionando, então, o silenciamento (consciente ou não) em torno dos mesmos.

Assim, considero que, em sua maioria, as narrativas sobre o Trem Bandeirante o inscrevem em um lugar e posição de magnificência, relegando ao mesmo o louvor entremeado ao lamento, revelando que o mesmo poderia ter sido muito mais, em todos os aspectos, do que aquilo que efetivamente fora. Dadas todas as circunstâncias do seu brilho derradeiro, e sua limitada projeção, entrância e disseminação entre os diversos setores e grupos constituidores da cidade ao longo de sua trajetória, posso afirmar se tratar de um epitáfio oculto, em que todo o reconhecimento e elogios póstumos existem e estão registrados, física ou metafisicamente, por aqueles que o conheceram, tendo ou não presenciado o sol se pôr sobre o mesmo; entretanto, a projeção e posição limitadas de tal epitáfio indicam o lugar e relevância do Bandeirante nos ecos produzidos pelos processos de formação de Brasília e do setor ferroviário nacional como um todo, desvelando narrativas emanadas em meio a um desconhecimento coletivo acerca do trem de passageiros de Brasília.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória do Trem Bandeirante é esta tal qual colocada e registrada por este trabalho: nasce junto com Brasília, sem deixar de ser, tampouco, fruto do seu tempo, em que as locomotivas eram presentes e constantes, mas nem tão mais preponderantes como outrora. O Brasil, que assistiu a chegada do séc. XX com trilhos rasgando matas, cerrados e montanhas, numa expansão aparentemente inexorável, comprava também o discurso da modernidade e toda a sociedade de consumo (cultural, inclusive), e ansiava pela presença do automóvel e seu status de liberdade e autonomia, fortemente centrados no indivíduo. O trem, tanto o urbano quanto o interurbano e/ou estadual estavam ali, presentes e amplamente utilizados, mas já sinalizavam, para tantos, elementos de uma obsolescência, esta resultado de escolhas e projetos que relegavam ao setor um papel secundário, vazio.

Embora o ex-presidente Juscelino Kubitschek represente para tantos a figura máxima da avalanche rodoviarista, a largada já fora dada décadas atrás quando, antes mesmo de Getúlio Vargas assumir o poder em 1930, os governadores de São Paulo (com Washington Luís como exemplo amplamente difundido) já aportavam somas significativas de recursos públicos na abertura de vias automotivas, movimento este que fora intensificado em escala nacional nas décadas de 1940 e 1950, muitas vezes de forma paralela aos trilhos já instalados e em funcionamento.

Tomada a decisão acerca da transferência da capital e, com isso, integrar e desenvolver as diversas regiões do Brasil (notadamente o interior pouco conectado e um tanto quanto isolado a depender da área), o modal rodoviário fora eleito como o baluarte de tais ligações. Entretanto, o planejamento para Brasília não omitiu e tampouco excluiu a questão ferroviária; na verdade, este item se mostrou a todo tempo presente nas etapas e consecução do plano geral relacionado à transferência, ocupação e funcionamento da cidade. Desde o transporte de material pesado (no período da construção) até Anápolis, passando pela estação planejada por Lúcio Costa em uma das pontas do eixo central da cidade, até a vida cotidiana dos viajantes (indo ou saindo) de Brasília, a questão ferroviária esteve sempre, de alguma forma, presente, conforme foi demonstrado nos capítulos iniciais deste trabalho; não é possível conceber a nova capital, portanto, sem o seu papel inicialmente atribuído de se apresentar e se constituir como um novo polo irradiador das ferrovias no interior do Brasil, como sendo uma nova frente de expansão do setor que deveria ocorrer com o estabelecimento da nova capital federal no Planalto Central.

Todavia, o ritmo impresso nos primeiros anos da nova capital não acompanharam as expectativas do planejamento de JK e sua equipe (sobretudo a NOVACAP, pós-inauguração) para o setor. Em seus primeiros anos Brasília precisou lidar com um movimento contrário que pedia o retorno da capital, o que gerou certa paralisia, inclusive, no (curto) governo Jânio Quadros, quanto aos investimentos realizados na cidade; logo em seguida, a instabilidade social econômica gerada pela renúncia de Jânio jogou o país em um cenário de constantes embates e intensa agitação política que culminou no golpe civil-militar de 1964, cenário este que manteve o modal ferroviário apenas em espera e na inércia acumulada das décadas anteriores. Os anos que se seguiram mostraram-se mais do mesmo no que diz respeito ao favorecimento e fortalecimento da indústria e todo o consumo automobilístico a ela agregado, demonstrando um lobby cada vez mais atuante e consolidado junto à máquina pública. Adentrando a década de 1980, e com os derradeiros anos da ditadura já visíveis no horizonte, não havia qualquer sinal de recuperação de terreno ou reestruturação no sistema ferroviário, mas sim a demonstração do tempo já transcorrido no maquinário e na estrutura ainda disponibilizada para o transporte ferroviário (tanto de carga quanto de passageiros) indicando, ao mesmo tempo, uma resistência daqueles poucos remanescentes que ainda permaneciam na ativa (como é o caso do Trem Bandeirante) e, junto com eles, a obsolescência frente às novas tecnologias de transporte possíveis, sobretudo em relação ao próprio modal ferroviário.

O fato é que o Bandeirante encarnou uma dualidade deveras complexa em boa parte de sua existência: foi concebido como um dos elementos de integração de uma nova capital que embevecida nos discursos de modernidade e símbolo de um novo período para um novo Brasil, que se (re)descobria alvorecia diante de um povo que ainda não era tido como nação. A utopia construída em torno de Brasília não permitiu que o trem de ferro detivesse qualquer holofote, apesar de estar sempre presente no planejamento para a cidade (tanto de Lúcio Costa quanto do Estado, antes e depois de JK), fazendo com que o rodoviarismo, de alguma forma, pudesse ser agraciado e largamente facilitado, mesmo que de maneira indireta ou velada; o início dos serviços ferroviários, apenas oito anos depois da inauguração da cidade, e numa estação fora do centro, tímida e limitada, dava o tom dessa já mencionada dualidade: demonstrava relevância do setor ferroviário para a cidade e para o projeto integrador (atualizado aos moldes da já instalada ditadura militar), ao passo que ainda se mostrava tímido e já descompassado com a escala modernista e monumental apregoado *sobre e pela* nova capital, notadamente na tecnologia empregada na composição e nos trilhos

disponibilizados (locomotiva a vapor e bitola estreita, esta em compatibilidade com todo o restante da malha até Campinas).

Assim, o Bandeirante foi atravessando os anos e se apresentando a Brasília: relevante e presente, porém limitado, tanto pela tecnologia quanto pelos territórios que circulava no Distrito Federal. Ainda: alguns indícios fazem supor que o mesmo era executado com relativa falta de apoio, tanto na esfera local quanto na esfera federal, sobretudo em sua primeira década. É sintomático um caso registrado, nos seus anos iniciais, de um usuário que escrevia ao Correio Braziliense se queixando das decisões da RFFSA relacionadas ao serviço:

É preciso ver que a cidade cresceu bastante. Ônibus diariamente chegam e partem lotados. Os aviões, idem. No caso do trem, a opção ideal para as longas viagens, a Rede Ferroviária Federal teria um bom lucro se pensar nesse aspecto. [...] O carro dormitório é uma necessidade nesse aspecto (Viage [...], 1973).

Tal registro denota que, em relação à própria população, o trem parecia ainda não ter alcançado ou tampouco fora trabalhado no sentido de explorar todo o seu potencial; estaria ocorrendo um flagrante descompasso, segundo o reclamante, entre o serviço oferecido e a procura efetivamente verificada, tendo passado já alguns meses desde a decisão de retirada dos vagões-dormitório por parte da companhia, o que iria contra, inclusive, o ritmo crescente e incessante da expansão populacional da capital. Apelando às instâncias máximas do poder público responsáveis pela gestão do serviço, o leitor/consumidor elogia a inauguração do serviço ocorrida alguns anos antes, mas destaca a decisão injustificada de limitar os ganhos da própria companhia, cerceando seus próprios lucros, pois não teria a demanda sequer atendida, e prejudicaria as populações interessadas no transporte de passageiros, que não dispunham mais de uma opção confortável para a longa viagem (qual seja, o vagão-dormitório), o que iria certamente afugentar os clientes mais exigentes.

Dois anos depois um panorama acerca do Trem Bandeirante foi apresentado na reportagem "O Trem de Brasília" (edição 04610, de 10 de agosto de 1975), publicada para atualizar as informações acerca da construção do novo terminal ferroviário (que já se encontrava com mais de 80% das etapas concluídas) e, ao mesmo tempo, trazer detalhes do trem que já percorria o Planalto Central há quase uma década. O texto assevera que "a população brasiliense usa pouco o trem", preferindo o carro, o ônibus e o avião, apesar das facilidades encontradas no modal ferroviário; indica que ocorria grande expectativa por parte da RFFSA (incluindo aí o seu quadro de funcionários) sobre a nova estação, onde seria possível mostrar ao público as inúmeras vantagens das viagens de trem. A afirmação quanto às preferências de viagem dos moradores fora baseada em dados reunidos no 'Anuário de

Brasília (referente ao ano de 1974)¹⁵⁹, relacionados aos três modais de serviço de passageiros disponibilizados na época. Segundo a reportagem, 27.084 pessoas embarcaram utilizando o transporte ferroviário; o transporte rodoviário foi responsável por 1.291.822 pessoas, e o transporte aéreo sendo utilizado por 432.545 embarques a partir de Brasília, motivando a afirmação da reportagem de que existiria um "déficit na preferência do trem".

Embora os números absolutos indicassem um desbalanceamento entre as três modalidades de transporte interurbano e interregional utilizados para se chegar e sair de Brasília, mostrando grande preponderância dos outros dois em relação ao ferroviário, tais dados precisam ser relativizados e contextualizados. Neste momento já era possível atestar o transporte rodoviário como o principal modal utilizado pela população em boa parte do Brasil, sendo o ônibus largamente utilizado (e em contínua expansão) como o principal vetor de ligação entre as cidades, estados e regiões no momento (Ruthes; Salomão, 2016), sendo, então, Brasília um grande expoente do rodoviarismo existente na época, com linhas disponibilizadas para diversos estados, em todas as direções e regiões do país, traduzindo-se, ainda, como um centro atrativo populacional e polo irradiador para novas ocupações e expansão de cidades no cerrado mais próximo (interior mineiro e goiano, sobretudo).

Com as viagens aéreas a situação não era tão diferente. Apesar do preço dos bilhetes ser o mais elevado dentre os três serviços mencionados, fazendo com que o mercado de consumidores e clientes se traduzisse, na prática, em um sistema de nicho e segmentado, a quantidade razoável de embarques pode ser compreendida pela ligação direta de Brasília com quase todos os aeroportos das capitais de estado de brasileiras, justificado pela função política de uma capital federal e a presença de representantes de todas as unidades da federação, fazendo com que ocorresse fluxo constante de tais figuras e demais indivíduos e famílias agregados a tal sistemática¹⁶⁰; soma-se ainda a estrutura de grande parte da administração pública federal que já se encontrava em atividade na nova capital (com poucas instituições ainda remanescentes no Rio de Janeiro) cujas missões e atribuições, sobretudo do alto escalão, utilizavam os serviços aéreos, e à parcela da população brasiliense que podia arcar com os custos envolvidos no deslocamento aéreo, tanto por motivos profissionais quanto para viagens a lazer.

¹⁵⁹ Publicação do jornalista e escritor Carlos Rodrigues, responsável por diversas obras editoriais sobre a fundação e história de Brasília, desde os anos 1950 até os anos 1980.

¹⁶⁰ Tanto os deputados federais quanto os senadores, desde o início do funcionamento de ambas as casas legislativas em Brasília, sempre tiveram os custos de deslocamento para suas bases eleitorais - estados de origem - custeados pelo erário, cujas viagens ocorriam com frequência semanal, onde muitas vezes tais deslocamentos incluíam, também, os seus familiares e assessores.

Em contrapartida, o Trem Bandeirante e o "Mineirão" possuíam alcance bem mais limitado no que diz respeito à cobertura territorial e cidades como destino, além, obviamente, de uma frequência semanal muito mais limitada quando comparados aos vôos e linhas de ônibus, que eram disponibilizados diariamente em sua maioria; somam-se tais fatores à duração das viagens de trem (cuja comparação com as viagens de ônibus começava a ficar mais evidentes e desfavoráveis) e falta de estrutura inicial, quando o serviço fora inaugurado na tímida e afastada (do centro da cidade) Estação Bernardo Sayão. Este é o contexto e conjuntura verificados pelo texto de 1975 do Correio.

De todo modo, a difusão do serviço entre a população parecia não ocorrer, ou ocorria de forma muito limitada, pois praticamente não há notícias veiculadas no Correio na década de 1970, a não ser tímidas notas sobre o serviço (inclusive a sua suspensão pela Mogiana/RFFSA), concentrando-se a maioria sobre a estação ferroviária em construção, projetada por Oscar Niemeyer, no ponto designado por Lúcio Costa em seu planejamento inicial para a cidade.

Neste período, o Brasil viu Brasília crescer, se consolidar, e se tornar uma nova e singular referência de metrópole. Apresentando-se como mais uma alternativa nas rotas migracionais, além de uma taxa crescente de nascidos em seu próprio território, a nova capital constituiu-se com dinâmicas e contradições próprias ao seu processo de formação histórica, em todas as suas vertentes: social, cultural, urbana, dentre tantas outras. Neste processo, que é contínuo, Brasília fez surgir outras "Brasílias", cujas interações entre si dão conta do próprio mosaico da brasilidade que lhe é tão característico: diversidade que, por sua vez, anda de mãos dadas com as desigualdades, ambas em todos os seus aspectos e extremos possíveis (situação que, em certa medida, perdura e se aprofunda até os dias atuais).

Neste ínterim, a nova estação ferroviária fora inaugurada, em 1981, que, de última hora, acabou por abarcar também as operações rodoviárias interestaduais. Diferentemente das operações iniciais do Bandeirante, este que ira fazer parte do novo terminal, se mostrava agora reformulado, operado exclusivamente pela Rede Ferroviária, e disponibilizava o que de melhor havia em profissionais da área, e também quanto ao conforto e agilidade em seus aposentos. E, dessa vez, todos os holofotes foram jogados em cima desta "novidade" disponibilizada na capital federal, que a ligaria a três estados (Goiás, Minas e São Paulo) e à maior metrópole do País, São Paulo. A atenção por parte significativa da mídia foi dada, mas somente em seus primeiros tempos.

De toda sorte, as experiências narradas e abordadas neste trabalho estão inseridas quase que totalmente nesta segunda fase do Trem Bandeirante¹⁶¹; entretanto, para situá-las e compreendê-las à luz de todo o processo ferroviário brasileiro e brasiliense, foi preciso ir mais além e atrás (cronologicamente falando), ampliando-se o ângulo de visão e análise. Adicionalmente, considerando os três recortes de pessoal realizados, qual seja, os moradores, ex-trabalhadores e viajantes, acredito ter adentrado a maior parte (ou talvez a porção mais relevante) no que diz respeito às memórias sobre o Trem Bandeirante e suas projeções sobre a cidade, onde considero que esta deve ser, invariavelmente, compreendida como uma representação do social e cultural que se entrelaça nos caminhos e desenhos que compõem todo o seu ser: atores, grupos, movimentos, comportamentos, expressões, relações, disputas de poder, que são continuamente operados e transformados.

Entendo que os três grupos selecionados partem de pontos distintos no que diz respeito ao trem, mesmo que sejam considerados as interseções e sobreposições entre eles (ou no mesmo indivíduo). Tratam-se de registros memoriais com gradações diferentes, bem como enraizamento e espraçamento também diversos entre si, perante o universo possível de sentimentos, sensações e lembranças capazes de serem rememorados e, assim, trazidos novamente aos auspícios do presente vivido, mas sempre diante de um personagem comum a todos: o Trem Bandeirante.

Neste sentido, alguns tópicos também acabaram por se tornar um pouco mais comuns na tarefa de se compreender os inúmeros detalhes que compunham as vozes e experiências relacionadas a este serviço de passageiros. Também é preciso destacar que os registros narrativos, muitas vezes ressurgidos das profundezas da memória, acabam por ser revalorizados diante de experiências tidas erroneamente como conclusas para alguns dos entrevistados, fazendo com que a abordagem feita no presente também tenha a sua carga de ressignificação. Entendo que o distanciamento temporal, de uma rotina que já não é mais vivida, permite a realização de exercícios mentais perante as suas próprias trajetórias, mas que tais elucubrações jamais ocorrem de forma isolada ou aleatória ou, ainda, finita. O caso dos ex-trabalhadores, por exemplo, é sintomático, pois o contato, conhecimento e familiaridade com as relações estabelecidas e surgidas na ferrovia nunca se encerraram de fato, mas simplesmente foram transformados, revelando uma forma de apropriação definitiva com

¹⁶¹ Com exceção de alguns trechos e períodos de vida na ferrovia abordados por ex-trabalhadores no capítulo respectivo.

aquela realidade, indicando que a alcunha de "ferroviário", designava muito mais do que uma profissão, mas, sobretudo, um estilo de vida.

Destarte, é possível afirmar que os eventos, fatos, marcas e impressões deixadas e trabalhadas em relação ao Trem Bandeirante, desde antes de 1968 até 1992 e posteriormente, até os dias atuais (em se tratando, sobretudo, de operações memoriais a partir do tempo presente), encontram-se trespassados pelas noções e formas de esquecimento abordadas por Ricoeur (2007), indicando que, provavelmente, os fenômenos que os compõem se apresentam como constantes e frequentes perante os trabalhadores, passageiros e moradores de Brasília.

Em se tratando do círculo de moradores, talvez o mais amplo e diverso no que diz respeito a idade, ocupação, gênero, território, moradia e renda, as operações memoriais do binômio "lembrar-esquecer" deram-se também de forma bastante irregular, o que revela apropriações e relações bastante singulares (e pessoais) também quanto ao Trem Bandeirante, demonstrando que estímulos semelhantes (como a linha do trem e/ou a sua presença) podem produzir resultados diferentes, pois, tratar-se-iam, de indivíduos e grupos também distintos. Enquanto o Bandeirante se mostrava um personagem real e imponente para os moradores da Metropolitana, no Guará mostrava-se quase como um ser etéreo e distante, conhecido ou lembrado vagamente por alguns poucos, por mais que os trilhos estivessem sempre ali, delimitando o que era tido por todos como o bairro (ou comunidade). Por outro lado, no Cruzeiro, o ponto final da linha do trem e a localização próxima do pátio ferroviário da nova estação trouxeram toda uma dinâmica de vivências na vizinhança, onde a presença e passagem constante de passageiros e transeuntes também moldaram a sua relação com a cidade e com o próprio trem, mesmo que poucos tivessem de fato o visto ou, até mesmo, viajado em seus aposentos. Para os moradores da área central, e bem provavelmente para o restante dos moradores do DF, o novo terminal permitia um contato raro e ocasional com o Bandeirante, oportunidades em que, para muitos, se resolvia o mistério do nome da "Estação Rodoferroviária de Brasília", mas que, quase sempre, somente se viam ônibus chegando e saindo da mesma.

Por isso considero que eventuais esquecimentos de parte da população sobre o trem se deram em meio a um cenário de desconhecimento de muitos sobre a própria existência do Bandeirante. E destaco "esquecimentos" para afirmar que estes ocorreram de formas e em nuances diversas, conforme os próprios narradores puderam registrar, a depender de suas vivências e espaços desenvolvidos e produzidos no que diz respeito às suas trajetórias nas vizinhanças, nas relações sociais, na cidade; enquanto isso, tantos outros continuaram

buscando seus objetivos do dia-dia e tecendo suas vidas na nova capital, sobrevivendo à margem do trem que chegava e saía semanalmente, longe ou próximo de suas realidades, mas que nunca fora, efetivamente, notado, e que, por isso, não mostrou-se parte de qualquer aspecto possível de ser articulado ou interiorizado em suas vidas.

Com relação ao grupo de ferroviários, não é possível, em qualquer aspecto, abordar o Trem Bandeirante sob a égide do esquecimento, pois este integrou e atuou junto à composição de um mundo em que estiveram inseridos, e onde diversos deles nunca saíram, ou mais: outros tantos tentam retornar aos poucos, rebuscando relações outrora esquecidas e/ou negligenciadas, capazes de trazer à tona novamente memórias e sensações relegadas a uma camada inferior (ou mais profunda) de suas vidas. Posso afirmar, contudo, que ocorreram movimentos que, a princípio, seriam capazes de produzir silenciamentos, não somente sobre o Trem Bandeirante, mas sobre o seu mundo ferroviário como um todo, fenômeno este imposto por circunstâncias diversas. Uma delas estaria relacionada a uma espécie de "inanição" das narrativas memoriais, onde a existência de canais por onde as lembranças pudessem fluir se mostravam limitadas a este mesmo grupo e seus círculos sociais mais próximos, demonstrando a existência de uma memória ferroviária que não fora muitas vezes percebida ou notada fora destes grupos e, por isso, relegadas a um lugar específico dentro do processo histórico e urbano de Brasília. Na medida em que tais vozes, experiências e relatos, são mantidos em posição de visualização limitada, sendo poucas vezes trazidos à tona para discussões mais centrais, ou referenciados por outros grupos (maiores ou menores, tanto faz), entendo se tratar de uma forma de silenciamento ou, ainda, uma espécie de "translucidação" dos mesmos. Aí estariam inscritos as ações relacionadas ao Trem Bandeirante: integradas e percebidas dentro de um contexto maior, mais abrangente e geral no que diz respeito à temática ferroviária como um todo, englobando-se tanto o cenário local e regional como o nacional. Todo um conjunto de decisões e políticas públicas (ou ainda a falta delas ou a própria omissão em boa parte de sua existência) levaram, paulatinamente, a um processo com sinais de silenciamento frente a uma área e setor que, em diversos sentidos, agonizava, e que, com o encerramento definitivo dos trens de passageiros¹⁶², passaria a ficar cada vez mais circunscrito a grupos e espaços memoriais específicos.

Ademais, trata-se, ainda, daquela relação destacada por Benjamin (1987) acerca do narrador e do ouvinte, onde a expectativa de um sobre o outro, e sobre aquilo que se diz, proporciona a construção de outras narrativas, ao passo que também alimenta e fortalece a

¹⁶² Com exceção dos já mencionados trens da Vale: BH-Vitória e Paraupébas-São Luís.

voz daquele que fala (ou narra). Dentro desta discussão acredito ser possível inserir o contexto da realização recente das reuniões e encontros de ex-ferroviários, sendo esta uma manifestação clara e direta sobre eventuais silenciamentos que, em algum momento, desejaram pairar sobre os integrantes deste grupo, encontros estes realizados de forma a se resistir aos sintomas e movimentos contrários de "sufocamento" e inanição que suas memórias e experiências talvez estivessem passando, sendo este um reflexo e reação enquanto classe e representantes de um universo ferroviário cada vez mais restrito diante do restante da sociedade. Posso afirmar que suas falas demarcam posições e movimentos contra o esquecimento que o meio social (e suas múltiplas manifestações), junto com o transcurso temporal, acaba por produzir. Trata-se, portanto, de resistência contra o esquecimento enquanto grupo, mas não necessariamente em relação ao Trem Bandeirante, que se apresenta somente como mais um elemento pertencente a este conjunto de ex-trabalhadores (em sua maioria), mas não o arcabouço principal do mesmo.

O grupo dos viajantes lidou com os pretensos esquecimentos de forma diversa, bem como diversas foram as suas narrativas ante momentos variados de funcionamento do Trem Bandeirante, gerando reações e comportamentos variados perante experiências revisitadas no presente. Em sua maioria, as lembranças sobre o trem estavam submersas em meio ao mar das rotinas e lidas diárias, onde, inconscientemente, as profundezas da mente foram tragando paulatinamente vários dos detalhes e informações acerca da viagem realizada, sendo necessário um exercício de busca e evocação de itens, elementos e ligações outrora desfeitos, reconectando-os e organizando-os por meio de uma fala verossímil e inteligível com os sentimentos e sensações de outrora e também do presente. Situações e contextos foram deveras comuns entre tantas falas e rememorações, tais como diversas percepções sobre o trem (sua comodidade e lentidão, por exemplo), bem como as conclusões permeadas de tristeza pela situação ferroviária brasileira deteriorada e sucateada com o passar do tempo, inscrevendo o Trem Bandeirante numa posição de lamento pelo seu fim, mas sem qualquer tipo de romantismo ou saudosismo em relação à sua existência, ou mesmo em relação à própria viagem realizada.

Apesar de itens comuns, não posso deixar de ter cada experiência narrada também como únicas em si, mesmo aquelas feitas em grupos familiares, onde os depoimentos dos indivíduos precisaram recorrer a referências emanados pelos outros, formando um tecido social narrativo-familiar bastante denso, por vezes dissonante, mas que, na maioria das vezes, movimentou-se de forma colimada. A memória engendrada em conjunto se fortalece à

medida que consegue ser preenchida por elementos continuamente compartilhados, mesmo que os aqueles estivessem, em algum momento, escamoteados nas memórias individuais de cada indivíduo.

Com efeito, os relatos de viagem e a sua limitada penetração nos diversos círculos sociais de Brasília (e, de certa maneira, do Brasil) fez com que o Trem Bandeirante não pudesse ser agregado a uma instância maior de personagens ou elementos capazes de serem apreendidos ou agregados à simbologia urbana e representativa da cidade, tanto no aspecto idealizado e utópico *sobre* e *para* Brasília, quanto por aqueles que, de fato, povoaram e construíram os espaços da cidade. Neste sentido, e com base no apresentado ao longo do trabalho, posso afirmar a existência de uma memória coletiva sobre o Trem Bandeirante existente em Brasília; na verdade, assevero a existência de memórias coletivas sobre o trem em Brasília, com especificidades e posições distintas entre si e em relação à própria cidade.

Seguindo este raciocínio, entendo que, sob os pressupostos apresentados por Halbwachs (1990), as diversas memórias coletivas existentes em Brasília sobre o Trem Bandeirante, estão ligadas diretamente aos conjuntos de memórias individuais que encontram-se reunidas sob alguns aspectos e/ou elementos em comum, tais como memórias familiares, memórias comunitárias (ou de vizinhanças) e memórias de classe (conforme citado anteriormente), que, num primeiro momento, poderiam dar a falsa sensação de inexistentes perante o imenso tecido urbano que compõe a cidade. Entretanto, mesmo que aparentemente difusas ou diluídas nos diversos espaços constituidores da sociedade, (inclusive culturais e políticos) as narrativas emanadas ao longo deste trabalho indicam e reforçam a permanência e resistência de grupos memoriais ao mesmo tempo específicos e diversos em meio à multifacetada capital federal, com experiências próprias de constituição e delimitação de espaços em meio a discursos que intentam, por vezes, criar elementos e simbolismos hegemônicos ou maiores; tais fenômenos reforçam, portanto, a heterogeneidade de memórias e experiências relativas ao Trem Bandeirante em Brasília.

Assim, entendo que a memória coletiva não é, necessariamente, um somatório de testemunhas oculares de fatos, mas sim a manifestação de um grupo que partilha de experiências comuns no espaço e tempo, eventos que podem não ter sido vividos em primeira pessoa mas, a partir do momento em que foram compartilhados, narrados por aqueles que dele tiveram contato (e aí entram fortemente os meios de comunicação da contemporaneidade), integram e consolidam a constituição de um sentimento comum, amplo, maior, em relação a variados temas e elementos que, por sua vez, fluem no sentido de constituir identidades e

sentimentos de pertença ligados às cidades, não sendo diferente com o caso de Brasília e o Trem Bandeirante. Neste sentido, rompe-se a ideia de uma cidade que "esqueceu" o seu trem, pois esta memória coletiva nunca foi, de fato, una e homogênea, mas tão somente plural, formada por um mosaico maior de cidadãos e elementos constituidores da cidade e, logicamente, pela sua trajetória histórica.

Neste contexto, não seria possível afirmar que ações e decisões foram tomadas de forma categórica e inequívoca no sentido de se omitir ou silenciar, de forma direta, o Trem Bandeirante, sua trajetória e daqueles que dele fizeram ou tomaram parte. Posso afirmar, contudo, que o setor ferroviário brasileiro como um todo, e em especial as linhas e serviços de transporte de passageiros, passaram por um processo de esvaziamento que ocorreu durante décadas e em contextos econômicos, políticos e sociais diversos, mas sempre marcados pela perene e contínua decisão de torná-lo frágil e cada vez menor perante o fortalecimento de um outro projeto escolhido para o país, o rodoviário. Somente com esta amplitude em mente é possível compreender todas as questões relacionadas aos pretensos "esquecimentos" ou ao desconhecimento do Trem Bandeirante na capital federal, pois estes fenômenos somente foram possíveis diante um contexto maior, nacional, em que os trens de passageiros eram desativados e seus rastros físicos e mentais, pouco a pouco, omitidos na paisagem e nos discursos majoritários (oficiais ou não) sobre a necessidade de se substituir e aplacar o obsoleto, simbolizados pelos comboios existentes naquele período (décadas de 1970 e 1980, principalmente).

Mesmo reafirmando o seu caráter de exceção e resistência frente a tantos outros trens de então, não é possível deixar de inscrever o Bandeirante neste contexto. Mesmo que indiretas, as tentativas de silenciamento que se abateram sobre o trem se alimentaram deste cenário, aliado à forma a qual a cidade se desenvolveu e cresceu, pois suas bases fundacionais (tanto materiais quanto ideológicas), também acabaram por não permitir, em alguma medida, uma projeção mais ampla do Bandeirante sobre a cidade. Assim, o trem de Brasília nasceu, tomou corpo, e se encerrou, numa jornada que criou raízes e marcou momentos para grupos significativos da cidade, mas que poderia, de fato, ter alcançado maior proeminência caso o setor ferroviário, como um todo, não tivesse sofrido o processo de sucateamento e esvaziamento o qual passou por décadas.

Por fim, em alinhamento ao preconizado por Ricoeur (2007), não posso deixar de registrar também que qualquer seleção (consciente ou inconsciente) feita pela memória, em si, não deixa também de ser uma ação de silenciamento perante um universo maior a ser descrito

ou novamente acessado. Ou seja, as narrativas constituidoras de sentido e lutas contra o esquecimento acabam por perfazer, de algum modo, um destaque e controle de uma fração perante o todo, pois este é, invariavelmente, impossível de ser reapresentado e novamente presentificado. Assim, com este trabalho, possuo a expectativa de ter conseguido adentrar e destacar elementos e discussões sobre o Trem Bandeirante, Brasília e o setor ferroviário nacional de forma que os seus tópicos mais relevantes tenham sido abordados e problematizados, certo de que a completude de seus temas não poderia ser jamais alcançada, mas, ao mesmo tempo, espero também não ter incorrido em qualquer silenciamento ocasional por parte de tantas vozes, experiências e memórias sobre o trem de Brasília.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A ESTAÇÃO ainda vive de saudade. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 6527, 26 dez. 1980. Caderno Cidade.

A MARCHA da construção de Brasília. **Revista Brasília**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 2, p. 4-8, fev. 1957. Disponível em: <http://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/07/NOV-D-4-2-Z-0001-2d.pdf>. Acesso em: 04 jul. 2023.

AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes. **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

ANJOS, Rafael Sanzio Araújo dos. Brasília: 50 anos de dinâmica territorial urbana. **Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território**, Brasília, v. 3, n. 1, 2012.

ARANTES, Sócrates. Velho trem teve seus dias de glória. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 10583, 20 abr. 1992. Caderno Cidades.

ARPDF. Comissões Cruls: a história das comissões de exploração e estudo da região do Planalto Central do Brasil. **ArPDF**, [2023?]. Disponível em: <https://www.arquivopublico.df.gov.br/exposicao-comissoes-cruls>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BANDEIRANTE chega na hora certa. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 6647, 29 abr. 1981. Capa.

BARROSO, Eloisa Pereira. **Brasília: as controvérsias da utopia modernista na cidade das palavras**. 2008. 237 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Departamento de Sociologia, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

BENJAMIN, Walter. O narrador. Considerações sobre a obra de Nikolai Leskov. In: BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987. p. 197-221. (Obras Escolhidas, v. 1).

BHABHA, Homi K. **O local da Cultura**. Belo Horizonte: UFMG, 2001.

BOITEUX, Paulo Mugayar. **História das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

BRASIL. **Decreto nº 41.193, de 26 de março de 1957**. Atribui a Companhia Urbanizadora da nova Capital do Brasil os estudos e construção de linhas férreas de interesse do futuro Distrito Federal. Disponível em: <https://dou.vlex.com.br/vid/atribui-urbanizadora-ferreas-futuro-34074995>. Acesso em: 18 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957**. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm. Acesso em: 25 out. 2022.

BRASÍLIA e o trem de ferro. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 3464, 28 mar. 1971.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Rio de Janeiro: O Globo, 2003. (Biblioteca Folha).

CARTA de Atenas: de novembro de 1933: Assembleia do CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. **IPHAN**, [1933]. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2024.

CAVALCANTI, Eduardo Brandão. **Depoimento - Programa de História Oral**. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal, 1992. 68 p.

CEDRO, Marcelo. O governo Juscelino Kubitschek (1956-1961): estabilidade política e desenvolvimento econômico. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). **O Brasil republicano: o tempo da experiência democrática**: vol. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2022. p. 207-244.

CERTEAU, Michel de. **A cultura no plural**. Campinas: Papirus, 1995.

CODEPLAN. **Distrito Federal: síntese de informações socioeconômicas**: 2010. Brasília: Codeplan, 2010. 89 p. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/S%C3%ADntese-de-Infoma%C3%A7%C3%B5es-Socioecon%C3%B4micas-2010.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2024.

CONHEÇA a RA. **GDF Plano Piloto**, [2024]. Disponível em: <https://www.planopiloto.df.gov.br/category/sobre-a-ra/conheca-a-ra>. Acesso em: 14 mar. 2024.

CORREA, Lucas Mariani; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972- 2016). **Topoi: Revista de História**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 38, p. 140-168, maio/ago. 2018.

COSTA, Cléria Botelho da; BARROSO, Eloísa Pereira. **Brasília: diferentes olhares sobre a cidade**. Brasília: UnB, 2010.

DE LUCA, Tania Regina. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, C. B. (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 111-153.

DELAGE, R. G. A.; SIQUEIRA, E. D. de. Imaginário e representações sociais: a bordo do trem de passageiros Vitória Minas. **Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul, v. 2, n. 2, p. 99-111, jul./dez. 2010.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História oral: memória, tempo, identidades**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

DEMARZO, Mauro Sérgio; WHITAKER, Dulce Consuelo A. Trilhos da polêmica: comentando a história, a ideologia das ferrovias paulistas e a retirada dos trilhos em Araraquara. **Revista Brasileira Multidisciplinar: ReBraM**, v. 23, n. 2, p. 03-22, 2020.

DERNTL, Maria Fernanda. Além do Plano: a construção das cidades-satélites e a dinâmica centro-periferia em Brasília. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 14., 2016, São Carlos. **Anais [...]: Cidade, Arquitetura e Urbanismo: visões e revisões do século XX**. São Carlos: IAU-USP, 2016. p. 367-378.

DERNTL, Maria Fernanda. O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 40 e os anos 60. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 21, n. 1, p. 26-44, jan./abr. 2019.

DIÁRIO de Brasília: 1956-1957. Rio de Janeiro: Presidência da República. Serviço de Documentação, 1960. (Coleção Brasília, v. 4).

DISTRITO FEDERAL. ArPDF; CODEPLAN; DEPHA. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991. 76 p. ISBN 85-85245-06-9.

ELIZEU Resende e as limitações orçamentárias: Seleção de prioridades para enfrentar os grandes desafios dos transportes. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 6441, 28 set. 1980. Caderno Economia.

FARGE, Arlette. Da fala; do acontecimento. In: FARGE, Arlette. **Lugares para a história**. Tradução: Fernando Sheibe. Belo Horizonte: Autêntica, 2015. p. 59-70.

FARIAS, Darcy Dornelas de. **Terras no Distrito Federal**: experiências com desapropriações em Goiás (1955-1958). 2006. 203 f. Dissertação (Mestrado em História) - Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

FAUSTO, Boris. **História concisa do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2012.

FERREIRA, Jorge. O governo Goulart e o golpe civil-militar de 1964. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). **O Brasil republicano**: o tempo da experiência democrática: vol. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2022. p. 403-468.

FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). **O Brasil republicano**: o tempo da experiência democrática: vol. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2022.

FERROVIAS para Brasília - 1962: caminhos para Brasília: Revista Ferroviária, dez. 1962. **Brazilia**, [1962]. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1962-Novacap-devolve-ferrovias-DNEF.shtml>. Acesso em: 18 ago. 2023.

FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. **Cadernos PPGAU FAU/UFBA**, Salvador, v. 3, caderno especial 2, p. 49-71, 2005 [modificado em 2007].

FICI, Ricardo Petrilli. **As ferrovias brasileiras e a expansão para o Centro Oeste**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

FICO, Carlos. **História do Brasil contemporâneo**: da morte de Vargas aos dias atuais. São Paulo: Contexto, 2015.

GOMES, Ana Lúcia de Abreu. **Brasília**: de espaço a lugar, de sertão a capital: (1956- 1960). 2008. 351 f. Tese (Doutorado em História) - Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

GRANDI, Guilherme. Transportes e desenvolvimento econômico no Brasil de 1945 a 1960. **História Econômica & História de Empresas**, v. 19, n. 2, p. 377-401, 2016.

GRUZINSKI, Serge. O historiador, o macaco e a centaura: a “história cultural” no novo milênio. **Estudos Avançados**, v. 17, n. 49, p. 321-342, 2003.

HAAG, Carlos. Fé na modernidade e pé na tábua: a polêmica relação que o Brasil criou com o automóvel. **Pesquisa FAPESP**, edição 179, jan. 2011. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/fé-na-modernidade-e-pé-na-tábua/>. Acesso em: 30 dez. 2024.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990. (Edições Vértice).

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HARTOG, François. A testemunha e o historiador. In: HARTOG, François. **Evidência da História**: o que os historiadores veem. Tradução: Guilherme João de Freitas Teixeira. Belo Horizonte: Autêntica, 2013. p. 203-228.

HARTOG, François. Conjuntura do final do século: a evidência em questão? In: HARTOG, François. **Evidência da História**: o que os historiadores veem. Tradução: Guilherme João de Freitas Teixeira. Belo Horizonte: Autêntica, 2013. p. 229-251.

HOLSTON, James. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

INÁCIO, Paulo Cesar. **Trabalho, ferrovia e memória**: a experiência de turmeiro(a) no trabalho ferroviário. 2003. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

JURUÁ, C. V. **Estado e construção ferroviária**: quinze anos decisivos para a economia brasileira, 1852-1867. Rio de Janeiro: UERJ, 2012.

KUBITSCHKE, Juscelino. “A mudança da capital”. **Revista Brasília**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, p. 1, jan. 1957. Disponível em: <http://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/07/NOV-D-4-2-Z-0001-1d.pdf>. Acesso em: 04 jul. 2023.

KUBITSCHKE, Juscelino. **Por que construir Brasília**. Brasília: Senado Federal, 2000. (Brasil 500 Anos).

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias no Brasil 1870-1920. **História Econômica & História de Empresas**, [s. l.], v. 8, n. 1, p. 7-40, 2005.

LAURENZA, Ana Maria. In: DE LUCA, Tania Regina; MARTINS, Ana Luiza (org.). **História da Imprensa no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2008. p. 45-80.

LAVERDI, Robson. Raymond Williams e história oral: aproximações sócio constitutivas. In: LAVERDI, Robson; MASTRÁNGELO, Mariana (org.). **Desde las profundidades de la historia oral**. Buenos Aires: Imago Mundi, 2013.

LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec, EDUSP, 1993. (Estudos Urbanos).

LONGO percurso tem seu fim decretado. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 10583, 20 abr. 1992. Caderno Cidades.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória(s) e identidade(s) nos trilhos: história de ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. **Locus: Revista de História**, Juiz de Fora, v. 15, n. 1, p. 143-152, 2009.

MANIÇOBA, Regina de S. Criação de Regiões Administrativas no Distrito Federal e o histórico da definição de seus limites geográficos. **Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território**, v. 10, n. 2, p. 01-31, 2019.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Pontes, 1990.

MEIHY, José Carlos Sebe B.; HOLANDA, Fabíola. **História oral**: como fazer, como pensar. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2007.

MELO, Victor Andrade de. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008.

MILANI, R. M. **A importância do sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista**: uma análise do caso brasileiro: da implantação ao avanço industrial em 1950. São Paulo: FAAP, 2010.

NIEMEYER visita a Estação Ferroviária. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 4453, 5 mar. 1975.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução: Yara Aun Khoury. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

NOTAS. **Revista Brasília**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, p. 1, jan. 1957. Disponível em: <http://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/07/NOV-D-4-2-Z-0001-1d.pdf>. Acesso em: 04 jul. 2023.

NUNES, Brasilmar F. **Brasília, a fantasia corporificada**. Brasília: Paralelo 15, 2004.

NUNES, Ivanil. Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX. **América Latina en la Historia Económica**, v. 23, n. 3, p. 204-235, sep./dic. 2016.

OLIVEIRA, Márcio de. **Brasília**: o mito na trajetória da nação. Brasília: Paralelo 15, 2005. (Biblioteca Brasília, 1).

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. **Entre rios e trilhos**: as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República. 2007. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Estadual Paulista, Franca, 2007.

PANTOJA, João Leonel da Rosa. **A batalha por Brasília**: Tribuna da Imprensa x Diário Carioca (1956-1960). 2012. 91 f. Dissertação (Mestrado em História) - Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

PAULA, Dilma Andrade de. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? **História Revista**, Goiânia, v. 13, n. 1, p. 45-69, jan./jun. 2008. DOI 10.5216/hr.v13i1.5413.

PAULA, Dilma Andrade de. Nos trilhos do passado, questionando o presente: a extinção de ramais ferroviários. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 4.; CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 5. **Anais [...]**. São Paulo: FEA-USP, 2001. p. 01-16.

PAULA, Isabel de. Bandeirante faz sua última viagem. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 10583, 20 abr. 1992. Caderno Cidades.

PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: Universidade de Brasília, 2010. (Coleção Brasília).

PAVIANI, Aldo. Demandas sociais e ocupação do espaço urbano: o caso de Brasília, DF. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, n. 21, p. 75-92, 2009.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 27, n. 53, p. 7-23, jun. 2007.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste** (Contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa “The Great Western of Brazil Railway” e das suas relações com a economia do Nordeste brasileiro). Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1949.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992.

PORTELLI, Alessandro. A filosofia e os fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. **Tempo: Revista do Departamento de História da UFF**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 59-72, 1996.

POVO vibra com a chegada do primeiro trem. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 2078, 15 mar. 1967.

QUEIROZ, Dinah Silveira de. O Bandeirante de pernas curtas. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 4410, 19 abr. 1974.

QUELER, Jefferson José. O governo Jânio Quadros: entre a política e o personalismo. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). **O Brasil republicano: o tempo da experiência democrática: vol. 3**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2022. p. 383-402.

REDE Ferroviária Federal S/A Superintendência Regional de Belo Horizonte SR 2 Edital de Tomada de Preços. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 5645, 13 jul. 1978. Caderno Cidade.

REFESA não informa sobre a nova estação. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 5322, 18 ago. 1977. Caderno Cidade.

REVEL, Jacques. Micro-história, macro-história: o que as variações de escala ajudam a pensar em um mundo globalizado. **Revista Brasileira de Educação**, v. 15, n. 45, p. 434-444, set./dez. 2010.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução: Alain François. Campinas: UNICAMP, 2007.

RÜSEN, Jörn. Narratividade e objetividade nas ciências históricas. **Textos de História**, v. 4, n. 1, p. 75-102, 1996.

RÜSEN, Jörn. Narratividade e objetividade nas ciências históricas. In: SCHMIDT, Maria Auxiliadora; BARCA, Isabel; MARTINS, Estevão de Rezende. **Jörn Rüsen e o ensino de história**. Curitiba: UFPR, 2010.

RUTHES, Jeisson; SALOMÃO, Ivan. O sistema ferroviário brasileiro ao longo da história: das origens à retomada dos investimentos. **Revista Ciências Sociais em Perspectiva**, Cascavel, v. 15, n. 28, p. 169-189, 2016.

SANTOS, Camila Comerlato. **Território Federal de Ponta Porã**: o Brasil de Vargas e a “Marcha para Oeste”. 2016. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

SANTOS, Elson G. dos. **Fora de Marco**. Ipameri: Ed. Livrosebooks, 2020.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SAQUET, Marcos Aurélio; SILVA, Sueli Santos da. MILTON SANTOS: concepções de geografia, espaço e território. **Revista Geo UERJ**, ano 10, v. 2, n. 18, p. 24-42, 2008.

SARLO, Beatriz. **Tempo passado**: cultura da memória e guinada subjetiva. São Paulo: Companhia das Letras; Belo Horizonte: UFMG, 2007.

SEWELL JR., William H. A theory of the event: Marshall Sahlin's possible theory of history. In: SEWELL JR., William H. **Logics of History**: social theory and social transformation. Chicago: Chicago University Press, 2005. p. 197-224.

SÓ CASADOS na cabine do Bandeirante. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 6661, 13 maio 1981. Caderno Cidade.

SOUSA, Nair Heloísa Bicalho. **Operários e Política**: estudo sobre os trabalhadores da construção civil em Brasília. 1978. 174 f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Ciências Sociais, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 1978.

STEINBERGER, Marília. **Território, ambiente e políticas públicas espaciais**. Brasília: LGE/Paralelo 15, 2006.

TAMANINI, Lourenço Fernando. **Memória da construção de Brasília**. Brasília: Royal Court, 1994.

TREM de ferro: a nova estação. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 3729, 5 fev. 1972. Caderno 2.

TREM inicia a 27, viagem para o DF. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 6621, 2 abr. 1981. Capa.

TREM na ponta da Linha. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 2561, 24 abr. 1968.

VELLOSO, Monica. Os intelectuais e política cultural do Estado Novo. *In*: DELGADO, Lucilia; FERREIRA, Jorge (org.). **O Brasil republicano**: vol 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020. p. 139-174.

VIAGE bem. **Correio Braziliense**, Brasília, n. 4092A, 28 fev. 1973.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, v. 2, n. 4, p. 191-202, 2010.

VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Aun. **A pesquisa em história**. São Paulo: Ática, 1989.

WHITE, Hayden. The Value of Narrativity in the Representation of Reality. **Critical Inquiry**, v. 7, n. 1, p. 5-27, 1980.

WILLIAMS, Raymond. **A cultura é algo comum**. Recursos da esperança. São Paulo: Editora Unesp, 2015.

ZORZO, Francisco Antônio. A Emergência do Capitalismo Ferroviário na Europa na Segunda Metade do Século XIX: a Implantação da Ferrovia na França, Itália e Espanha. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25., 2009, Fortaleza. **Anais [...]**. [S. l.]: ANPUH, 2009. p. 1-9.