

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA
CENTRO DE ARTES, HUMANIDADES E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS:
CULTURA, DESIGUALDADE E DESENVOLVIMENTO**

MARIA NATIVIDADE MAIA E ALMEIDA

**NOS TRILHOS DO TREM BAIANO:
DA INSTALAÇÃO A EXTINÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE
PASSAGEIROS E SEUS IMPACTOS
NO MODO DE VIDA NO NORTE DE MINAS GERAIS**

**CACHOEIRA/BA
2013**

MARIA NATIVIDADE MAIA E ALMEIDA

**NOS TRILHOS DO TREM BAIANO:
DA INSTALAÇÃO A EXTINÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE
PASSAGEIROS E SEUS IMPACTOS NO MODO DE VIDA NO NORTE DE
MINAS GERAIS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia para obtenção do Grau de Mestre em Ciências Sociais: Cultura, Desigualdade e Desenvolvimento.

Orientador: Prof. Dr. **Clóvis Roberto Zimmermann**

CACHOEIRA/BA

JUNHO DE 2013

A447n Almeida, Maria Natividade Maia e
Nos trilhos do trem baiano: da instalação e a extinção
do transporte ferroviário de passageiros e seus impactos
no modo de vida no Norte de Minas Gerais / Maria Natividade
Maia e Almeida; orientador Clóvis Zimmermann.
228p. : il. ; 28..cm

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Recôncavo
da Bahia, Cachoeira, 2013.

1. Ferrovias - Minas Gerais - História. 2. Ferrovias
- Minas Gerais - Privatização. 3. Neoliberalismo -
Brasil - Minas Gerais - Privatização. 4. Privatização
- Minas Gerais - Aspectos sociais - Ferrovias. I Zimmermann,
Clóvis Roberto. II. Centro de Artes, Humanidades e
Letras. - Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais:
Cultura, Desigualdades e Desenvolvimento. III. Título.

CDD: 385.0981

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA – UFRB
CENTRO DE CIÊNCIAS ARTES, HUMANIDADES E LETRAS – CAHAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS: CULTURA,
DESIGUALDADE E DESENVOLVIMENTO

Dissertação intitulada “**Nos Trilhos do Trem Baiano: da Instalação a Extinção do Transporte Ferroviário de Passageiros e seus impactos no modo de vida no Norte de Minas Gerais**” de autoria da Mestranda Maria Natividade Maia e Almeida, apreciada pela banca examinadora em 17 de Junho de 2013, constituída pelos professores:

Prof. Dr. Clóvis Roberto Zimmermann (UFBA - Orientador)

Profª. Dra. Maria Da Luz Alves Ferreira (UNIMONTES - Examinadora)

Prof. Dr. Herbert Toledo Martins (UFRB - Examinador)

CACHOEIRA, JUNHO DE 2013

Dedico aos meus pais, Iezid e Lourdinha (*in memoriam*), que certamente estão felizes com essa minha vitória porque sempre me indicaram o melhor caminho a seguir com amor e respeito. A meu filho Ângelo, maior amor da minha vida, que compreendeu e foi parceiro nesta etapa de estudos. A minha “irmãedrinha” Jacina pelo companheirismo incansável, amor e cuidados com que sempre me envolveu durante toda a minha vida e aos meus irmãos e sobrinhos motivos de alegria e coragem.

*“Essa estrada leva e trás dor e alegria,
da primeira caminhada, a primeira companhia.
Vim do sertão. Lá do meio da chapada.
Tanto tempo, tanta estrada, tanta curva perigosa.
É muito fácil, todo passarinho voa,
toda mata eu sei que é boa quando não tem alçapão.
Tem nada não. Caminho é por onde se passa.
E mês que vêm eu vou de trem para Montes Claros...”*

Charles Boavista/Faiçal

AGRADECIMENTOS

Afastar-me do ninho e voar mais alto. Esta foi a busca que me lancei e que tenho consciência de ter realizado, mas que não conseguiria se não tivesse a meu lado tanto apoio e afeto. A solidão me fez companhia durante grande parte desse tempo, mas um trabalho assim só é possível de ser executado se tivermos certeza de que de alguma forma estamos acompanhados de entes queridos.

Agradeço a Deus, que em sua infinita bondade, permitiu que aqui chegasse e que a mim dedicou este pedaço de vida em que me tornei uma pessoa mais completa, possibilitando diariamente o meu crescimento.

Ao meu filho, irmãs, irmão, cunhados, Josimar (meu irmão de vida), meus sobrinhos em especial a minha sobrinha Deborah Liliane e à amiga Bete, pela compreensão, apoio, amor e sempre o aconchego quando de volta a casa e por terem entendido o meu distanciamento neste período de intenso aprendizado.

À minha grande amiga e colega de trabalho Cláudia Regina pelo apoio e parceria nas dificuldades e nos momentos de simples compartilhamento de idéias. Você é uma pessoa muito especial.

Aos meus queridos João (Joba), Adailton e Werley, que me apoiaram em momentos de dificuldades e apreensões em que precisava de uma palavra de apoio, incentivo e de muito carinho.

Ao meu Orientador Professor Clóvis Zimmermann, que, mesmo quando ainda não o era, já me apoiava e me indicava os caminhos a seguir, muito obrigada. Sem sua orientação, amizade e apoio não chegaria até este momento.

Aos colegas de mestrado Murilo, Beatriz, Cristina, Kaiane, Rejane, Leonardo, Joelma e Patrícia; pelo apoio e divisão de preocupações e escolhas durante essa grande travessia.

Às minhas mais que colegas, irmãs de casa, Ciran e Debora; pela acolhida e por serem um complemento do que entendo por família, pois nos apoiamos e dividimos mais do que discussões teóricas, dividimos esperanças e sentimentos.

Aos colegas amigos de Departamento, Rógeres (meu irmão de alma), Luz, Railma, Sheyla, Mônica Camargo e Neila Pina, pela força e vibração ao longo dessa jornada.

Aos meus amigos Ilzamar, Tais e Maurício, que, forasteiros como eu em Cachoeira, nos permitimos passar dias falando de nossos lugares em alento a saudade e reforço identitário.

À Mainara, Rosilene e Dona Rita, pelo apoio e abrigo quando cheguei a Cachoeira e que me confortaram com amizade.

Às minhas primas Silmar e Bernadete que me davam alento em momentos difíceis fazendo-me rir e acreditar na vida.

Às primas Júnia, Betinha e Beatriz pelo apoio, preocupação e parceria.

À amiga Ivanilde que, em meus primeiros passos em busca desta formação me apoiou e comigo gastou horas em conversas construtivas.

Ao programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, pela oportunidade de realizar este trabalho e me sentir mais capacitada para o exercício de Cientista Social. Em especial aos professores Herbert Toledo, Gabrielle Grossi e Fernando Pedrão.

À Alberto Bouchardet e Amelina Chaves, pelos momentos de conversas e de informações sobre a região e a ferrovia, o saber de vocês enriqueceu meu trabalho.

À minha tia Maria Celestina (*in memoriam*), que sempre me dedicou atenção e muito amor, demonstrando interesse e felicidade por todas as minhas realizações. Você foi sempre um exemplo para mim.

Aos queridos Valéria, Bai e Virgílio, que muitas vezes acalmavam minhas angústias com um bom papo.

À Dona Dalva, Any, Ana Olga, Heleni, Fábio e Haiana, pela amizade com que me agradeceram em minha estada em Cachoeira e a todos os amigos e amigas que conviveram comigo e me apoiaram.

Aos moradores das localidades de Quem-Quem, Orion e Tocandira, pela atenção e paciência.

À UNIMONTES e aos colegas do Departamento de Ciências Sociais, pelo incentivo a essa busca.

RESUMO

O Estado brasileiro na década de 1990, atendendo as diretrizes do Consenso de Washington, desenvolveu o Plano Nacional de Desestatização, com o qual procurava adaptar o Estado ao modelo neoliberal, adequando-se ao estado mínimo. Assim em 1996 ocorreu a privatização do transporte ferroviário de cargas no Brasil e indicou a extinção do transporte ferroviário de passageiros. O objetivo deste trabalho foi compreender os impactos no modo de vida da população estabelecida às margens da ferrovia entre os municípios de Montes Claros e Monte Azul, no norte de Minas Gerais, tendo como foco as comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira, a partir da instalação, privatização do transporte ferroviário de cargas e da extinção do transporte ferroviário de passageiros. Utilizou-se a metodologia qualitativa, desenvolvendo um estudo exploratório, descritivo e analítico. As ferramentas de coleta de dados utilizadas foram Snowball, entrevista em profundidade a 15 moradores das três comunidades, estudo da documentação legal referente à privatização, leilão e concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário. Para análise dos resultados utilizou-se a técnica de análise de conteúdo de Bardin. Os resultados alcançados permitem afirmar que a instalação da ferrovia a partir de 1940, na região, foi fator de estímulo ao desenvolvimento, povoamento e surgimento de cidades e pequenas localidades, consolidando um novo modo de vida. A privatização e desativação do transporte de cargas e de passageiros em 1996 causaram impactos neste modo de vida. Muitos perderam a atividade laboral, famílias se mudaram das localidades que ficaram sem qualquer tipo de transporte. O governo não preparou e nem teve uma relação de atenção a estas comunidades atingidas por sua ação, condizendo com a perspectiva neoliberal. Os programas de renda mínima e outras políticas públicas possibilitaram a sobrevivência e melhoria de vida de uma parcela da população brasileira em todo o país. Ocorreu ampliação do mercado de trabalho em áreas como lavoura e construção civil. A estruturação da malha rodoviária na região permite afirmar que o transporte ferroviário, permanecendo sua oferta nos moldes em que foi interrompido, dificilmente atenderia as exigências de rapidez em que se insere esta outra modalidade.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovia, Neoliberalismo, Privatização, Modo de vida, Transporte de passageiros.

ABSTRACT

The Brazilian State in the 1990s, meeting the guidelines of the Washington Consensus, developed the National Plan of privatization, with which sought to adapt the state to the neoliberal model, adapting to the minimal state, thus in 1996 occur the privatization of railroad transportation of freight in Brazil and was indicated the extinction of the passenger railroad transportation. The aim of this study was to understand the impacts on the way of live of the population established on the banks of the railroad between the municipalities of Montes Claros and Monte Azul in northern Minas Gerais, focusing on the communities of Orion, Quem-Quem and Tocandira from the installation, privatization of railroad transportation of freight and the extinction of passenger railroad transportation. It was used the qualitative methodology, developing an exploratory, descriptive and analytical study. The data collection tools used were Snowball, in-depth interview to 15 residents of the three communities, the study of legal documentation relating to the privatization, auction and concession to explore the service of railroad transportation. For result analysis it was used the technique of content analysis of Bardin. The results obtained allow us to affirm that the installation of the railroad from 1940 in the region was factor stimulating the development, settlement and emergence of cities and small towns consolidating a new way of life. Privatization and disabling of the transport of freight and passengers in 1996 caused impact in this way of life, many lost their labor activity, families moved from locations that were without any means of transportation, the government has not prepared nor had a relationship of attention to these communities affected by its action matching the neoliberal perspective. The minimum income programs and other public policies made possible the survival and improvement of life of a portion of the population throughout the country. It occurred expanding of the labor market in areas such as agriculture and civil construction. The structuration of the road network in the region allows us to affirm that railroad transportation remaining its offer in the way it was stopped, hardly would attend the requirements of speed in which insert this other modality.

KEYWORDS: Railroad, Neoliberalism, Privatization, Way of life, Transportation of passengers.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Índice de Escolaridade dos entrevistados.....	39
Gráfico 2 - Participação Setorial no Processo de Privatização de 1991 a 2011	72
Gráfico 3 - Produto interno Bruto – Taxa de variação real no ano – Var. % Anu.	77

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal-Renda 1991 – Municípios da Região Norte de Minas Gerais – Caminhos da Ferrovia.....	76
Mapa 2 - Mapa da Mesorregião Norte de Minas Gerais e suas Microrregiões.....	99
Mapa 3 - Divisa entre as capitanias da Bahia e de Pernambuco – Sesmaria de Antônio Guedes de Brito	112
Mapa 4 - Esboço da divisão municipal e cartograma da respectiva densidade demográfica de Minas Gerais	124
Mapa 5 - Esquema das Linhas da Ferrovia Central do Brasil	126
Mapa 6 - Plano Bulhões de Viação Férrea no Brasil.....	133
Mapa 7 - Plano da Comissão de 1890 de Viação Férrea no Brasil	137
Mapa 8 - IDH dos Municípios por Renda – 2000	195

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Privatizações de 1981 até 1994	69
Tabela 2 - Resultados Acumulados das privatizações - 1990/2011 (US\$ milhões).....	71
Tabela 3 - Resultados selecionados da privatização no Brasil – BNDES	74
Tabela 4 - Distritos focalizados pela pesquisa e população total do Município	100
Tabela 5 - Região Norte de Minas Renda Per Capta, 2010.....	103
Tabela 6 - Participação no PIB do Estado por macrorregião	104
Tabela 7 - População por municípios (1940-2012)	128

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Fluxograma das indicações de entrevistados em Orion/Capitão Enéas.....	40
Figura 2 - Fluxograma das indicações de entrevistados de Quem-Quem/Janaúba	41
Figura 3 - Fluxograma das indicações de entrevistados de Tocandira/Porteirinha	43

LISTA DE SIGLAS

ALCA	Área Livre de Comércio das Américas
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CODEVASF	Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba
DOU	Diário Oficial da União
EES	Empresas Estatais
FCA	Ferrovias Centro Atlântica
FCB	Ferrovias Central do Brasil
FHC	Fernando Henrique Cardoso
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IGP-M	Índice Geral de Preços do Mercado
IGP-DI	Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna
IPEADATA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Base de Dados Macroeconômicos
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Plano Nacional de Desestatização
SR-2	Superintendência Regional Belo Horizonte
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RURALMINAS	Fundação Rural Mineira

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
a) Viagem de Reconhecimento	34
b) Descrição dos instrumentos e da coleta de materiais qualitativos	37
c) Método de Análise dos dados coletados	43
d) Plano de Dissertação	45
CAPÍTULO I	
O ESTADO CONTEMPORÂNEO: FORMAÇÃO E NOVA CONFIGURAÇÃO	49
1.1 Neoliberalismo	49
1.2 Reestruturação ideológica e organizacional do Estado para o evento neoliberal	58
1.3 Panorama histórico da privatização no Brasil e as tendências mundiais	63
1.4 A Economia Brasileira nos anos de pré-privatização e pós-privatização	73
CAPÍTULO II	
O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DOS TRANSPORTES DE CARGAS FERROVIÁRIO NO BRASIL E A EXTINÇÃO DA OFERTA ESTATAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS	79
2.1 Lei 8.031/90 e a reestruturação do Estado adequado ao modelo neoliberal ...	79
2.2 O governo Fernando Henrique Cardoso e a Lei 8.987/95 de Concessão de Oferta de Serviço Público e Obras Públicas	85
2.3 O Edital de Leilão e o Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas pela RFFSA com a FCA	89
CAPÍTULO III	
A FORMAÇÃO HISTÓRICA, GEOGRÁFICA, POLÍTICA E SOCIAL DO NORTE DE MINAS GERAIS E SEU EMBRICAMENTO COM A FERROVIA CENTRAL DO BRASIL	96
3.1 O Norte de Minas Gerais: Dados atuais e traçado histórico, territorial, populacional, econômico e cultural	97

3.2. “Tudo que é sólido se desmancha no ar”: Origem do território Norte de Minas Gerais e seu processo de (trans)formação	109
3.3 A capitania da Bahia.....	110
3.3. O Norte de Minas Gerais e a Ferrovia Central do Brasil: Alterações territoriais, políticas, econômicas e sociais	117
3.4. A Lei Feijó e a constituição do ideal ferroviário no Brasil	129
3.5. O Plano Bulhões 1882.....	132

CAPÍTULO IV

ASSENTAMENTO DA ESTRADA DE FERRO E ATIVAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO – EFEITOS NA OCUPAÇÃO, POVOAMENTO E RELAÇÕES DE TRABALHO..... 141

4.1. A Ferrovia chegou: Ocupação e povoamento ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil no Norte de Minas Gerais de 1940 a 1996.....	147
4.2. O Norte de Minas Gerais em transformação: O assentamento da estrada de ferro e o surgimento de povoados e cidades.....	150
4.3. Dois lugares surgidos na expansão da ferrovia e as percepções dos moradores sobre o trem de passageiros	161
4.4. O fim do transporte ferroviário de passageiros e as comunidades margeantes	174

CAPÍTULO V

OS MOINHOS SATÂNICOS DO CAPITALISMO E O CONFLITO CULTURAL A PARTIR DA EXTINÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS NAS COMUNIDADES DE ORION, QUEM-QUEM E TOCANDIRA 178

5.1.O período pós-privatização da oferta do serviço de Transporte Ferroviário de Cargas e a extinção do transporte ferroviário de passageiros nas comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira	182
5.2. Vivendo em tempos pós-privatização da RFFSA: três localidades no Norte de Minas Gerais e seu cotidiano.....	190

Considerações Finais..... 198

Referências Bibliográficas 204

INTRODUÇÃO

Este trabalho resulta do esforço reflexivo acerca do processo de desestatização do setor de infraestrutura no Brasil nos 1990, com foco especial no setor de transporte ferroviário a partir da privatização do transporte de cargas e extinção da oferta estatal do transporte ferroviário de passageiros ocorrida no ano 1996, para analisar seus reflexos no modo de vida de sua população margeante no Norte de Minas Gerais.

Buscou-se discutir historicamente a ferrovia na região a partir de sua instalação até a privatização, os reflexos da política de Estado no Brasil de oferta do transporte ferroviário no modo de vida da população da região. O texto se desenvolve refletindo sobre a ferrovia como agente de transformação estrutural no Norte de Minas Gerais e os objetivos do Estado em sua instalação e prolongamento, bem como as influências políticas e econômicas externas para o desenvolvimento da ação estatal. Discute-se ainda a nova configuração regional, o surgimento de cidades e povoados e o aumento populacional a partir da instalação dos trilhos da ferrovia.

O contexto focado permitiu perceber a base ideológica do Estado brasileiro e sua determinação como neoliberal a partir da década de 1990 em uma tentativa para se adequar às exigências do capitalismo e às metas do Consenso de Washington, efetivando e ampliando a reforma do Estado e o Programa Nacional de Desestatização. Este processo privilegiou soluções para questões macro-econômicas e perdeu de vista situações sociais numa perspectiva micro. O objetivo deste trabalho foi compreender os impactos no modo de vida da população estabelecida às margens da ferrovia entre os municípios de Montes Claros e Monte Azul, no Norte de Minas Gerais, tendo como foco as comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira, a partir da instalação, privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção do transporte ferroviário de passageiros.

A partir desta proposição, elaboraram-se os objetivos específicos com os quais se buscou: a) Contextualizar historicamente a implantação da ferrovia na região Norte de Minas Gerais e suas implicações no desenvolvimento e surgimento de cidades e povoados. b) Descrever o processo de funcionamento da ferrovia, a oferta do trem de passageiros e cargas e sua relação com as atividades econômicas das cidades e o modo

de vidas das populações locais. c) Analisar os efeitos da privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção do transporte de passageiros da RFFSA sobre as atividades econômicas das cidades e modo de vida da população.

A oferta do transporte ferroviário compõe uma página de importância imprescindível na história da sociedade brasileira e mundial. A opção de mobilidade interurbana e urbana ofertada está presente nas grandes discussões que se instauram acerca do desenvolvimento e organização de um território, de um espaço urbano e produtivo.

Outros fatores da vida cotidiana do país que agregam importância ao transporte ferroviário e o tornam presente na agenda de discussão e nas proposições do governo brasileiro são as altas taxas de acidentes de trânsito rodoviário, altos custos de manutenção das estradas e rodovias bem como a proposição de agilidade e operacionalidade no transporte de pessoas e cargas por este sistema.

A ferrovia e a privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção da oferta do transporte ferroviário de passageiros constituem o tema desta pesquisa, fazendo necessária a contextualização histórica no Brasil desde sua instalação até a extinção. Sendo uma das atividades mais importantes de no país, consta de vários projetos governamentais que o percebiam como promotor de maior rapidez na circulação, barateamento das mercadorias e como possibilidade de integração nacional, já que o território brasileiro se constitui em uma amplidão continental.

O transporte ferroviário no Brasil traz em seu bojo histórico o interesse e a participação da iniciativa privada e do estado. Esta oferta do serviço de transporte de cargas e passageiros desde seu início foi executada de forma mista, onde alguns trechos eram pertencentes a empresas privadas e em outros estava a União até 1957, ano em que, em um esforço para salvar vários trechos da falência ou da desativação, o estado brasileiro reuniu toda a malha férrea em uma empresa estatal, a RFFSA.

No ano de 1957 criou-se a Rede Ferroviária Federal S/A com a qual se encamparam todos os trechos de linha férrea existentes no país, 29.798 km de estrada que passaram a ter uma controladora central estatal. Esta estratégia federal foi uma tentativa para evitar a falência e a inatividade de vários desses trechos ameaçados de abandono por parte de suas controladoras.

Na década de 1990, o Brasil passou por uma grande mudança e reorganização do Estado. Dentro desse panorama ocorreu o processo mais amplo e radical de desestatização de empresas e áreas de atuação em infraestrutura até então consideradas

como exclusivas do governo. O transporte ferroviário nacional entra no rol destes aparatos de que passam do controle do Estado para a exploração da iniciativa privada.

A trajetória histórica da ferrovia iniciou-se no século XVIII na Europa e hoje se inseriu em quase todos os recantos do mundo, constituída em um evento tecnológico que traduz a modernidade, sendo capaz de vencer o tempo e as barreiras naturais, possibilitando o transporte de pessoas, circulação de mercadorias e produtos de forma mais lucrativa em nível regional e internacional.

George Stephenson, precursor da ferrovia no mundo, colocou em funcionamento pela primeira vez a sua locomotiva em 1814. Em 1825 realizou a primeira viagem com sua máquina de ferro “The Rocket” trafegando entre Stockton e Darlington a uma velocidade de 20 quilômetros por hora em um trecho de 15 quilômetros, tracionando uma composição com vagões de passageiros e outros carregados de sacos de areia, para demonstrar a capacidade e força da locomotiva. Neste momento se entrelaçou no transporte ferroviário o traslado de cargas e de passageiros.

O extraordinário ocorria naquele período, tendo tudo começado no século anterior em que as invenções do tear e da máquina a vapor revolucionaram o modo de produção em conjunto com as transformações econômicas, políticas, sociais, a expansão marítima e a exploração de novos continentes. A superação do espaço e do tempo pela humanidade em suas atividades de produção se tornou uma constante a partir desse período. Não existiam mais barreiras intransponíveis a inventividade humana. Lessa (1982) afirma que

A estrada de ferro interferiu no modo de vida e na forma das pessoas se relacionarem com o tempo e com o espaço, e, por isso, será vista como um símbolo dessa época de conquistas. A sociedade capitalista necessitava regular com exatidão a relação espaço/tempo. Ela precisava controlá-los, administrá-los, criando sua concepção própria de espaço e de tempo (LESSA, 1982, p. 31).

A ferrovia se insere dentro do âmbito do capitalismo como aparato que vence o espaço em menor tempo, possibilitando maior segurança e lucratividade no transporte de cargas ao diminuir as perdas da produção no traslado para o mercado consumidor, oferta e exige infraestrutura em sua instalação e funcionamento.

Situada no imaginário social como objeto transformador de realidades, formato concreto da tecnologia e da evolução humana, anunciadora de novos tempos, a ferrovia é apresentada como elemento que interliga em seu campo de atuação a economia e o

desenvolvimento regional em todos os lugares em que foi implementada, sendo a sua chegada a qualquer local o marco inicial do progresso e povoamento, estimulando e exigindo a elaboração de novos projetos e planos de melhoria da infraestrutura e urbanização.

A perspectiva do desenvolvimento de um local, território ou região também se alia à implantação de determinados equipamentos tecnológicos, que como, no caso da ferrovia, em seu assentamento e manutenção, exige altos investimentos e organização de todo um complexo de condições ideais que causam transformações diretas nos aspectos sociais, econômicos e territoriais. A sua instalação em qualquer espaço é fruto de demandas sociais, políticas e econômicas globais.

Dialeticamente, no contexto de implantação da ferrovia, é necessário, para recebê-la, que se constitua todo um aparato estrutural em que se inserem energia elétrica, água potável, hospitais, escolas, habitação, etc. para o atendimento dos muitos braços empregados no trabalho de construção da estrada de ferro, que amplia em curto espaço de tempo a demografia e demandas locais, e para outros que possam vir a compor o quadro social e populacional atraídos exatamente por sua instalação. Portanto, ao mesmo tempo em que oferta estrutura, também exige do Estado e da sociedade reorganização estrutural e mudança de hábitos.

No Brasil, a ferrovia foi utilizada para atender vários objetivos como pode se observar nos planos de viação desde o reinado de D. Pedro II, nos vários planos de transporte dos séculos XIX, XX e XXI. Exemplo disso é a Lei Feijó, de 1835, que marca o interesse do Estado na construção da estrada de ferro e determina como sua prioridade ligar os Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia, - o sudeste ao nordeste do país - tomando para esta um caráter de unificação do território.

A etapa final desse projeto contido na Lei Feijó, de 1835, ocorreu no século XX em três momentos: o primeiro, quando, em 1926, os trilhos da Ferrovia Central do Brasil atingem a cidade de Montes Claros; a segunda etapa em 1948, ao chegar à cidade de Monte Azul, ficando o ponto final da FCB no Norte de Minas Gerais. O terceiro momento, finalizando o processo, se concretizou em 1950, com a ligação do Estado da Bahia ao de Minas, quando os trilhos da Ferrovia Leste Brasileira ali aportaram. No caminho de ferro, em sentido inverso, a linha tronco da Central do Brasil tem em seu ponto de origem a estação central Dom Pedro II, em funcionamento desde 29 de março de 1858.

Durante setenta anos, este aparato tecnológico esteve totalmente envolvido no cotidiano da região Norte de Minas Gerais, ou seja, do ano de 1926 ao ano de 1996, em uma oferta constante de transporte de passageiros e cargas. Nesse período o território se redefiniu, surgiram cidades e povoados que tiveram como incentivo para tanto o evento ferroviário.

O auge da expansão do transporte ferroviário no Brasil ocorreu entre as décadas de 1900 e 1950, período em que o Norte de Minas Gerais entra neste cenário, inserido no projeto da linha Central do Brasil, sob a égide do plano de viação para o país com o qual ainda se pretendia ligar o sudeste ao norte por via terrestre e também o sudeste ao nordeste por via terrestre e fluvial. Assim, em 1911, seus trilhos chegaram a Pirapora e lá permaneceram às margens do rio São Francisco, localização privilegiada no Norte de Minas que justificou sua instalação ali.

O transporte ferroviário foi muito utilizado no século XX por levas de trabalhadores para cruzarem o país, deslocando-se do nordeste em direção ao sudeste na busca por melhores condições de vida, fugindo de períodos intensos de seca, do isolamento, em busca de oferta de trabalho, superpovoando cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte de pessoas em busca de realizar objetivos e sonhos, além de esperarem um dia, no futuro, retornar as suas cidades e viver uma vida tranquila e merecida.

Próxima ao nordeste, a região Norte de Minas Gerais, sofria do mesmo isolamento e problemas. Dessa forma a população utilizou da ferrovia também com o mesmo intuito. Outra situação recorrente com sua instalação e funcionamento foi a chegada de migrantes nas estações ferroviárias dos diversos lugares e a sua permanência por ali, enraizando-se aos poucos naqueles locais, como o que ocorreu em Monte Azul (Tremendal), Janaúba (Gameleira) Capitão Enéas (Burarama/Bururama) e Montes Claros.

A partir de 1926, com a chegada da ferrovia à cidade de Montes Claros, iniciou-se um processo de urbanização e inclusão desse município e, posteriormente, da região - concretamente periféricos nos processos urbanizadores e de desenvolvimento do estado de Minas Gerais e do país - dentro dos interesses capitalistas e dos projetos do estado. A partir de então há maior agilidade no transporte de mercadorias e passageiros utilizando o transporte modal ferroviário, ocorrendo melhoria nas possibilidades de escoamento de produção da região.

O processo de instalação da Ferrovia Central do Brasil somente foi concluído em 1947, com a chegada dos trilhos ao município de Monte Azul. Durante o período de 1926 a 1948, ocorreram diversas transformações na ocupação da região principalmente no perímetro de alongamento da estrada de ferro, onde surgiram novos distritos como Gameleiras, Burarama, viraram cidades – Janaúba e Capitão Enéas - e outros surgiram oriundos da instalação dos acampamentos dos trabalhadores da ferrovia e assentamento das estações ferroviárias e pé de estribos - Orion, Quem-Quem, Tocandira, Rebentão, Fazenda Solidão, Pai Pedro, Catuti. A ocupação da região viveu um aquecimento e as grandes fazendas passaram a ter como vizinhas estas pequenas comunidades.

Em 1957, ocorre a fusão das quatro ferrovias existentes no território brasileiro dentro da RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - encampadas pelo governo federal com o objetivo de protegê-las da fragilidade financeira em que se encontravam, passando ao poder público os prejuízos que acumularam como também todo o seu patrimônio. Fato importante ocorrido nesse momento é a orientação da ferrovia para a exploração do mercado de transporte de grandes cargas, deixando em segundo plano o transporte de passageiros e pequenas cargas, bem como procedendo à finalização e redução de horários em vários trechos.

Nos anos 1950, o transporte ferroviário perde importância em razão da expansão do transporte rodoviário, que se integra ao projeto do governo federal, de caráter desenvolvimentista, em que a perspectiva de modernização do país se firma sob o slogan “cinquenta anos em cinco”, onde estava embutido o interesse de atrair capital e indústrias estrangeiras de automóveis e outros para aquecer a industrialização do país. Nos anos seguintes, a situação permaneceria sem grandes mudanças. Ação diferenciada seria desenvolvida a partir dos anos 1980 com as privatizações, com objetivos muito similares.

Nos anos da década de 1960, a região se vê inserida na área mineira da SUDENE, recebendo incentivos de capitais para o desenvolvimento do setor industrial, na busca de colocá-la dentro do processo capitalista de produção. Na cidade de Montes Claros foi construído um distrito industrial no qual se instalaram indústrias de várias áreas de produção, desde transistores à produção de insulina. Nesse período ocorreu um esforço do Estado para integrar as áreas menos desenvolvidas do país ao capitalismo vigente, o que exigia fortalecimento do mercado interno e diminuição das desigualdades regionais. Para tanto a SUDENE e outros órgãos de desenvolvimento de regiões foram os instrumentos com os quais se tentou garanti-lo. Os grupos hegemônicos instalados

nessas regiões reagiram fortemente contra as superintendências de desenvolvimento, pois viam nelas ameaça ao seu poder. Com o tempo essas relações acomodaram-se aos diversos interesses.

Nos anos 1980, para se adequar ao modelo de estado exigido pelo capitalismo através de órgãos internacionais e dos setores econômico e financeiro, como forma de adentrar ao rol dos países preparados ou seriamente intencionados a receber investimentos de capital estrangeiro, o estado brasileiro começou a passar por reformas que garantiriam maior espaço aos interesses privados - não só para os grupos empresariais brasileiros, mas particularmente e fortemente para os grupos estrangeiros e a autorregulação do mercado. Neste período, porém, não ocorreram tantas privatizações quanto às anunciadas. Em muitos casos isto se deu por causa da reação da população que acreditava e defendia que determinadas áreas deveriam continuar sendo controladas pelo Estado.

No contexto internacional o neoliberalismo já se apresentava como opção real desde os anos 1970 e, a partir das mudanças nas economias e produção, países como Inglaterra e Estados Unidos aderiram a ele e pressionaram todo o mundo capitalista a aderir ao seu formato ideológico e econômico em que o mercado autorregulado era o interesse mais premente a ser defendido. Agiram através de situações de comércio e política exterior com o propósito de garantir maior espaço para a atuação da iniciativa privada em detrimento da oferta de serviços e controle de áreas consideradas até então estratégicas como é o caso das comunicações e transportes.

A proposta neoliberal se apresenta forte dentro da conjuntura política e econômica mundial, propondo a reestruturação do Estado de forma a se tornar estado mínimo em contraponto a uma atuação protecionista e interventora no mercado. Sendo assim, a necessidade de se restringir as áreas de sua atuação estava presente nos discursos e ações de reestruturação do estado, inspirada pelo “Consenso de Washington”.

Na década de 1990, no Brasil ocorreu o redirecionamento das políticas de Estado bem como da sua organização de forma mais efetiva. As duras críticas feitas a ele eram baseadas na dimensão de sua atuação no setor produtivo através da oferta de bens e serviços, afirmando-se constantemente a necessidade de se tornar um estado mínimo. Esse discurso se fortaleceu ao referir à eficiência do estado na prestação de serviços, gastos públicos e à necessidade de abertura de campo para a iniciativa privada como forma de promover o crescimento e sair da crise econômica que enfrentava o país.

No período Fernando Henrique Cardoso, tornou-se efetivamente presente na agenda de governo o enxugamento da máquina estatal como possibilidade de controle e ajuste econômico do país. Assim foram feitas alterações substanciais no arcabouço legal que permitiram a desestatização de empresas que atuavam nas variadas áreas produtivas do país que iam desde mineração, setor financeiro, energético, até atingir os setores de telecomunicações e transportes através do Programa Nacional de Desestatização (PND), instituído pela Lei nº 8.031/90.

A Rede Ferroviária Federal S/A foi incluída no processo de reestruturação do estado sob o Decreto nº 473/92. Sua privatização efetivou-se no ano de 1996 dando espaço ao retorno da iniciativa privada ao setor, tendo como base o discurso de melhoria e eficiência da prestação do serviço. O que torna este processo diferente dos demais é que, ao ser leiloado, para se concretizar a privatização do setor de transporte ferroviário, somente se efetiva o leilão do transporte de cargas¹ sob o edital de nº A-03/96/RFFSA publicado no Diário Oficial da União. Esse momento se inscreve como marco de ruptura da íntima e próxima relação entre a ferrovia e a população, que a utilizava como meio de transporte e que a constituiu como instrumento de sobrevivência, escoamento de produção e um dos motivos de permanência em suas localidades.

A partir dessa inclusão no PND desenvolveram-se estudos de viabilidade e custos sob a responsabilidade do BNDES, que apresentou, ao final, a indicação para leilão da malha ferroviária brasileira, na modalidade de transporte de cargas. Para tanto dividiu os 29.798 quilômetros de sua extensão em seis malhas regionais – Oeste, Centro-Leste, Sudeste, Nordeste, Sul, Paulista - e um ramal - Tereza Cristina. Arrematadas sucessivamente pelas concessionárias Ferrovia Novoeste S.A., Ferrovia Centro-Atlântica S.A., MRS Logística S.A., Companhia Ferroviária do Nordeste, Ferrovia Sul-Atlântico S.A., Ferrovia Bandeirantes S.A. e Ferrovia Tereza Cristina S.A. Nessa pesquisa, a malha regional focada é a centro-leste que tem como controladora a Ferrovia Centro-Atlântica.

Fora do interesse de mercado e determinado como dispendioso em resultados dos estudos desenvolvidos, o transporte de passageiros não foi a leilão, foi excluído do plano nacional de privatização e assim está até os dias atuais, alienado, extinto, à espera de regulamentação ou investimento do Estado.

¹ Nesse caminho, buscando a maior participação do capital privado no financiamento e na gestão dos serviços de transporte, a RFFSA foi incluída, pelo Decreto nº 473/92, no Programa Nacional de Desestatização (PND), instituído pela Lei nº 8.031/90. Sérgio Azevedo

Várias pesquisas desenvolvidas sobre o tema da ferrovia no Brasil e no Norte de Minas Gerais, dentre elas BASTOS (2003), PEREIRA (2010), DAMASIO (2010), SILVA (2011); focalizaram prioritariamente o transporte de cargas, logística, desenvolvimento regional, custo benefício do transporte de cargas, a privatização da RFFSA, mas sem se deterem especificamente no transporte de passageiros e suas variadas formas de relação econômica e social estabelecidas entre as populações que vivem às margens dos trilhos com a ferrovia e desta com elas. Este trabalho se propôs buscar compreender essa relação.

O desenvolvimento da região norte de Minas Gerais, a partir de 1900 até 1996 teve como componente ativo o assentamento dos trilhos da ferrovia e a oferta do transporte de cargas e passageiros, passando de um espaço afastado dos aparatos tecnológicos de comunicação e transporte a um espaço pelo qual transita parte da produção das regiões nordeste e sudeste, como também pessoas.

A ferrovia se transformou em impulsionadora e atrativo para mudanças na região, e durante 70 anos, foi parte ativa da infraestrutura disponível ofertada pelo Estado. Como efeito imediato da privatização do transporte de cargas e da extinção da oferta do transporte de passageiros, nos dias 03 e 04 de setembro de 1996 ocorreram as últimas viagens do trem de passageiros no Norte de Minas Gerais, no percurso entre Montes Claros e Monte Azul e de volta a Montes Claros.

No contexto político e social atual, acirraram-se as discussões acerca da necessidade de retorno da oferta do transporte de passageiros através da ferrovia. Modalidade hoje quase inexistente no país, vê-se colocada como tema de discussões e projetos de urbanização das cidades sob a ótica de melhorar o fluxo do trânsito, diminuição do consumo de combustíveis não renováveis, oferta de um transporte de qualidade e com menores índices de acidentes, proteção e defesa do meio ambiente.

Pretendeu-se, neste trabalho, analisar não o que é mais lucrativo e viável dentro da perspectiva do capital, mas entender, a partir do olhar do (ex)usuário, dos trabalhadores da ferrovia e da população da região, como suas vidas foram afetadas pela ferrovia em seu processo de instalação, funcionamento, privatização, principalmente com a extinção da oferta do trem de passageiros.

O modo como os homens produzem depende de como os alimentos se encontram na natureza e dos que serão produzidos, segundo Marx (2007)². E esse modo

² O modo através do qual os homens produzem seus víveres depende, em primeira mão, da própria constituição dos víveres encontrados na natureza e daqueles a serem produzidos. Esse modo da produção

de produção deve ser observado não só como se insere na reprodução humana, mas também e a priori como uma forma de se viver, de determinar como os homens viverão e vivem, relacionando sempre o que e o como produzem com o que são, derivadas dessa produção. São intrinsecamente ligados o modo de produção com o modo de vida dos sujeitos em sociedade, o que produzem e como produzem são determinantes que interferem na natureza cultural de uma dada sociedade.

Os homens vivem e se organizam conforme o que encontram em seu redor e vão acomodando sua forma de vida, produção, cultura e costumes a essas ofertas, sejam elas naturais ou a serem produzidas. No Norte de Minas Gerais, o desenvolvimento da infraestrutura de transporte ferroviário possibilitou o acomodamento da produção material da vida à oferta do transporte de cargas e passageiros pela população às margens de seus trilhos. Muitas vezes o atrativo para se viver em determinado lugar passa pelo que é ofertado ali ou como se organiza a produção material, mas também por essa acomodação de valores e traços culturais que moldam e são moldados pela oferta no meio no qual se vive.

Polanyi (2000)³ avança nesta perspectiva e afirma que a causa da degradação dos homens e das sociedades não é a exploração econômica, mas a desintegração do ambiente cultural da vítima. O processo econômico é uma via desta destruição, na qual o mais fraco, o mais pobre ou com menos capital acumulado se renderá à força do sistema e ficará mais ao dispor dos (des)interesses do grande capital, mas o que mais atinge este homem e a sociedade é a desestruturação das instituições em que se apoiam. A desvalorização destas instituições, destes valores e crenças sociais leva a uma autopercepção negativa em que seus padrões não tem valor, chegando ao conflito cultural, identitário que tem como resultado a baixa do autorespeito influenciada por esta situação de desorganização social – desintegração – queda do *status quo*.

(weise produktion) não deve ser observado apenas sob o ponto de vista que faz dele a reprodução da existência física dos indivíduos. Ele é, muito antes uma forma determinada de expressar sua vida, uma forma de vida determinada do mesmo. Assim eles também são. O que eles são, coincide com sua produção, tanto com o que eles produzem, quanto com o como eles produzem. O que os indivíduos são, portanto, depende das condições materiais de sua produção (MARX, 2007, p. 42).

³ A causa da degradação, não é, portanto, a exploração econômica, como se presume muitas vezes, mas a desintegração do ambiente cultural da vítima. O processo econômico pode, naturalmente, fornecer o veículo da destruição, e quase invariavelmente a inferioridade econômica fará o mais fraco se render, mas a causa imediata da sua ruína não é essa razão econômica - ela está no ferimento letal infligido às instituições nas quais a sua existência social está inserida. O resultado é a perda do auto-respeito e dos padrões, seja a unidade de um povo ou uma classe, quer o processo resulte do assim chamado "conflito cultural" ou de uma mudança na posição de uma classe dentro dos limites de uma sociedade (POLANYI, 2000, p. 191).

O efeito da privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção da oferta estatal do transporte de passageiros constituem-se em um ferimento na cultura local, na identidade de um povo, este mesmo que desenvolveu sua produção e modo de vida no entorno da circulação do trem. Ali ocorreu um abalo na produção material da vida, nos costumes e na própria produção agrária da região. Muitos deixaram de produzir por não ter como escoar a sua produção, outros mudaram por não terem como se sustentar, outros deixaram de chegar porque não tinham como se manter nestes locais. As soluções que a privatização proporcionou para a totalidade da sociedade brasileira talvez não valessem o custo do dilaceramento das culturas locais.

No período anterior ao assentamento da ferrovia na região, antes de 1920, o transporte de cargas e pessoas entre as várias localidades ocorria por via terrestre nas picadas e estradas cavaleiras, nas cidades banhadas por rios navegáveis também por via fluvial. Fato esse que segundo Costa (2007), o povoamento do Norte de Minas Gerais começa às margens do rio São Francisco, na hoje cidade de Matias Cardoso⁴ que

Ao chegar, por volta de 1660 na região do rio Verde Grande, Mathias Cardoso de Almeida e seu grupo aí se estabeleceu. Foram fundados alguns arraiais e algumas fazendas, dentre eles, o Arraial do Meio ou de Mathias Cardoso e a fazenda Jahyba de Antônio Gonçalves Figueira nas cabeceiras do rio das Rãs, próxima a Bom Jesus da Lapa na Bahia. Entretanto, pouco depois de estabelecidos os arraiais nas margens do rio Verde Grande, tiveram que mudar suas localizações devido as inundações e a insalubridade da área. Fundou-se então, nas margens do Rio São Francisco e amparado por algumas elevações rochosas, o povoado de Morrinhos, hoje cidade de Matias Cardoso. Essa a primeira povoação duradoura a se estabelecer no território mineiro, apesar de na época pertencer à Capitania da Bahia (COSTA, 2007, p.31-32).

Confirmando o isolamento geográfico da região e a sua exclusão do processo capitalista e urbanístico do estado brasileiro, o transporte de mercadorias e passageiros era realizado por tração animal em charretes, carroções, por tropeiros e boiadeiros que trilhavam pelo Norte de Minas Gerais em direção ao sudeste e/ou ao nordeste do país.

⁴ Por volta dos anos 1612, conforme o historiador paulista Affonso de Taunay (1948), bandeiras anônimas paulistas começam a percorrer o rio São Francisco criando o que veio a se chamar, posteriormente, de Caminho Geral do Sertão. Na década de 1650, a sociedade do Recôncavo baiano começou a ser invadida por grupos indígenas aliados a negros aquilombados no sertão. Como diversas expedições baianas não foram capazes de debelar essa ameaça que pairava sobre as populações dedicadas à produção de açúcar, o governo da Capitania Bahia entendeu de pedir auxílio a paulistas. Dentre eles, Mathias Cardoso de Almeida que comandava a bandeira herdada de seu pai, conduziu um grupo de mais de cem “bandeirantes”, além de escravos negros e indígenas para a região média do rio São Francisco, objetivando aprejar índios e exterminar com os quilombos, cuja existência ameaçava constantemente as povoações dedicadas ao cultivo da cana de açúcar e à criação de gado (COSTA, 2007, p.31).

Uma descrição desta situação encontra-se em Lessa (1993) ao informar sobre a chegada do primeiro automóvel a Montes Claros, considerada cidade “Boca do Sertão”, que,

Em 1920, chega o primeiro automóvel – um caminhão que causou grande tumulto e muito susto entre a população. Veio rodando de Buenópolis, ponto terminal da Central do Brasil na época, não se sabe como, pois as estradas eram inexistentes, não passavam de “picadas” abertas pelas tropas. Várias estradas foram planejadas com a intenção de ligar a cidade até o ponto terminal da Central do Brasil (Várzea da Palma 1908, depois Bocaiúva 1924 e 1926), mas nenhuma fora construída até a década de 40 (LESSA, 1993, p.175).

A região Norte de Minas Gerais passou por fases de total esquecimento ou desatenção por parte do poder instituído nos diversos momentos de organização do Estado, desde o período colonial ou republicano, a períodos de mudanças aceleradas provocadas pela ação governamental.

Em alguns momentos o projeto de avanço do Estado para a região é tomado como dispendioso por conta da grande distância dos centros de decisão já então urbanizados, por sua grande extensão, falta de estrutura, o isolamento espacial e cultural como justificativa da não intervenção do Estado, o que depois se torna a razão pela qual este deva intervir. Em qualquer um dos momentos se nega a existência de uma população a ocupá-lo ou quando a reconhece, a ação é violenta e imperativa.

O assentamento dos trilhos da ferrovia na região para concretizar o plano Bulhões, de 1882, - que priorizava a ligação entre a Estrada de Ferro Pedro II no Rio de Janeiro, mais adiante denominada Estrada de Ferro Central do Brasil, até o rio São Francisco, na cidade de Pirapora - se concretizou em 1911, constituindo-se em primeiro trecho efetivado na região Norte de Minas Gerais. O plano desta estrada foi abandonado anos mais tarde, causando problemas na economia e trabalho locais.

A segunda etapa de instalação da ferrovia no Norte de Minas Gerais ocorreu a partir da década de 1920. Primeiramente o projeto iria até a cidade de Bocaiúva (1924) que permaneceu como ponta de trilho por dois anos. Neste contexto, o cenário das vias de ligação entre as localidades ainda era o mesmo dos séculos anteriores. A ferrovia exigiu e instalou uma nova etapa na urbanização da região transformando-a em um corredor de ligação e transporte mais eficiente, quando em 1926 os trilhos chegam a Montes Claros.

Na década de 1920, o plano para a estrada de ferro já não mais se orienta pelo plano Bulhões de 1882. Em 1926, o engenheiro José Luiz Batista realizou estudo sobre

a ferrovia e propôs como plano nacional para a viação: a ligação dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia pelo prolongamento das linhas da Ferrovia Central do Brasil, partindo da cidade de Montes Claros, passando por Tremendal (Monte Azul/MG), até Bom Jesus dos Meiras (Brumado/BA), encontrando-se aí com a Ferrovia Leste Brasileira. O plano foi alterado em sua execução de forma que, em 1950, os trilhos da Leste se encontram com os da Central do Brasil em Monte Azul (Tremendal), onde se modifica a bitola. Nesta proposta se efetiva o plano da Lei Feijó de 1835 de ligação entre os estados do nordeste e do sul por uma via férrea.

Significativo é perceber que as estradas de rodagens terrestres começaram a ser construídas na região na década de 1940, inclusas na nova política rodoviária do país, momento no qual ainda se realizava o assentamento dos trilhos da Central do Brasil. Este período se insere como de intenso dinamismo e desenvolvimento da região.

A organização da vida social no Norte de Minas Gerais, neste momento em que a ferrovia foi instalada passou por transformações, constituiu-se em seu entorno uma nova relação de produção e de seu escoamento, acontecendo maior ocupação do território e aumento da densidade populacional, quer seja pela mão de obra empregada na ferrovia quer pelo atrativo que a oferta deste transporte modal efetivava no imaginário social como possibilidade de prosperidade, acesso a mais benefícios e facilidades.

O Norte de Minas Gerais, a exemplo do Brasil na década de 1920, tinha a sua economia baseada na produção agrária, e a maioria da população se concentrava na área rural. A classe trabalhadora da região se constituía em sua maioria por trabalhadores rurais ligados à agricultura e pecuária, o espaço rural era ocupado por grandes propriedades em que se concentravam a maior parte das atividades produtivas da região. Estas propriedades eram auto-suficientes e a relação entre os proprietários e os trabalhadores, denominados na região de “camaradas”, se dava dentro do formato do coronelismo e compadrio. Dessa forma, as relações estabelecidas eram perpassadas por exploração, situação negada subjetivamente pelos supostos laços afetivos que fortaleciam a dependência do trabalhador ao patrão.

Apesar das mudanças ocorridas a partir da instalação da ferrovia, com relação ao atraso e isolamento da região Norte de Minas Gerais, somente ocorreu uma maior ocupação deste espaço territorial e um impulso de adentramento aos interesses capitalistas. Mas as relações entre patrão e empregado não sofreram muitas alterações, permaneceram baseadas no compadrio e “amizade” e, ainda hoje, como em todo o país,

os trabalhadores se veem atrelados à boa vontade dos patrões, mesmo que de forma mais sutil e apesar da existência das leis trabalhistas que alteraram lentamente essa complexa relação. A chegada da ferrovia trouxe novo fôlego e novas perspectivas ao incluir a região na política nacional, alocando-se mais investimentos para a indústria neste período.

A inclusão da região na área mineira da SUDENE a partir dos anos 1960, ampliou mais ainda a instauração das relações capitalistas, o que a inseriu ao nível do processo mais amplo de industrialização, mesmo que não na mesma intensidade de outras regiões do país.

A efetivação da política de privatização no Brasil na década de 1990 é inerente a exigência da conjuntura econômica mundial que determinava como imprescindível a modernização do Estado ou adequação ao modelo neoliberal, para que este adentrasse ao rol dos interesses do capital internacional. Julgar se este é um bom ou mau caminho não é o objetivo deste trabalho, mas sim, determinar quais foram as alterações no modo de vida da população causados pela privatização da RFFSA na região e qual a sua intensidade. O fim da oferta do trem de passageiros se instaura como momento de mudanças na vida dos municípios e da população constituída ao longo da história da ferrovia na região. Pretendeu-se com este trabalho perceber estas alterações.

No contexto das privatizações no Brasil, é necessário um estudo que se detenha tanto nas transformações que ocorreram na economia após a privatização das áreas de infraestrutura, anteriormente garantidas como da atuação do governo, mas também, como é o caso estabelecido nesta pesquisa, que se busque compreender como a população servida por estes serviços a perceberam. O interesse desta pesquisa abrange a parte não privatizada dos serviços da ferrovia, a extinção da exploração do trem de passageiros. Para tanto se construiu o seguinte questionamento: Em que extensão e de que maneira a privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção do transporte ferroviário de passageiros afetou o modo de vida da população dos municípios entre Montes Claros e Monte Azul estabelecidos às margens da estrada de ferro no Norte de Minas Gerais?

Desenvolveram-se discussões acerca da Ferrovia Central do Brasil e o seu imbricamento no desenvolvimento do Norte de Minas Gerais, tendo como entendimento seu papel impulsionador, desempenhado como aparato da modernidade capitalista, o que implicou, para esta pesquisa, a percepção das influências de sua existência nas

existências coletivas e individuais, nas transformações materiais, perceptíveis do espaço e das relações sociais.

Durante toda a pesquisa e coleta de dados, buscou-se adentrar no cotidiano das localidades selecionadas inseridas às margens da ferrovia, bem como entender historicamente o processo de instalação e funcionamento da ferrovia e os propósitos das ações do Estado.

Desenvolveu-se esta pesquisa com uma metodologia qualitativa, que utilizou ferramentas de coleta e análise que permitiram a busca de evidências que determinaram de maneira mais aprofundada a relação entre a ferrovia e o modo de vida da sociedade Norte Mineira. Inicialmente buscou-se construir um arcabouço teórico a partir de leitura e informações, utilizando-se para tal o estudo exploratório e, depois, um enfoque mais descritivo e analítico de situações que compõe o todo social enfocado. Os resultados alcançados foram aplicados na construção dos variados conceitos que compõem esta pesquisa. A revisão de literatura e as informações oriundas das variadas fontes utilizadas resultaram em maior conhecimento sobre o problema central deste trabalho e em uma orientação na construção dos instrumentos de coleta de dados.

A Ferrovia, avaliada como uma perspectiva da mudança e desenvolvimento regional, motivou a busca dos reflexos de sua implantação e período de funcionamento mais intenso no atendimento a região Norte de Minas Gerais e sua população. Para tanto se definem como atores desta análise o Estado – sendo a ferrovia e o processo de sua privatização derivados da ação do Estado - e a classe trabalhadora composta por trabalhadores da ferrovia, produtores rurais, pequenos comerciantes formais e informais e (ex)usuários do transporte modal, ou seja, a sociedade civil que conviveu e convive com a ferrovia e com a oferta deste transporte, seja de cargas ou de passageiros.

Utilizou-se nesta pesquisa como instrumento de coleta de dados a pesquisa bibliográfica e documental, viagem exploratória de reconhecimento do espaço territorial, aplicação de questionário misto para coleta de dados primários e entrevista em profundidade.

As técnicas adotadas na coleta de dados foram *Snowball*, ou Bola de Neve, para construção de uma rede de informantes, e a técnica de contrastes ou de comparação, para definição dos sujeitos a serem entrevistados, e a técnica de triangulação dos dados que direciona a condução da coleta de dados e com a qual se relacionam estes dados em sua análise.

A utilização da técnica de triangulação dos dados nesta pesquisa possibilitou uma descrição, explicação e compreensão aprofundada do objeto de estudo. Determinamos como ponto central o estudo de uma situação social gerada a partir da instalação da ferrovia no Norte de Minas Gerais e o processo de privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção do trem de passageiros. Buscaram-se as raízes históricas e significados culturais da ferrovia para a população margeante dos trilhos da ferrovia como também sua participação e importância nos projetos federais. Partiu-se do princípio de que as situações locais vivenciadas têm ligação com a realidade macro social e que não é possível ou válido um estudo que não as vincule. A técnica de triangulação deve ser conduzida da seguinte maneira, segundo Triviños (1995)

... nosso interesse deve estar dirigido, em primeiro lugar, aos *Processos e Produtos centrados no Sujeito*; em seguida *Elementos Produzidos pelo meio do sujeito e que têm incumbência em seu desempenho na comunidade* e, por último, aos *Processos e Produtos originados pela estrutura sócio-econômica e cultural do macro organismo social no qual está inserido o sujeito* (TRIVIÑOS, 1985, p.138).

Tratou-se a princípio de buscar a percepção dos sujeitos em seus enunciados verbais coletados através de questionário – em anexo - e posteriormente das entrevistas em profundidade. Executou-se posteriormente a coleta e análise de documentos, leis, contratos, decretos acerca da ferrovia e da privatização do transporte ferroviário no Brasil, os planos de viação, mapas da região e da ferrovia na região. Por fim, relacionaram-se estes dados aos traços característicos do modo de produção capitalista, em perspectiva do Estado neoliberal e de suas políticas.

O universo de coleta dos dados qualitativos desta pesquisa foi determinado por uma amostragem não probabilística, intencional, tendo os sujeitos um perfil determinado *a priori* da efetivação da coleta, contingente as fases temporais abordadas. Como não houve intenção de generalização, dispensa-se cálculo do tamanho de amostra com margem de erro. A aplicação dos instrumentos de coleta utilizou a lógica de saturação, quando as informações começaram a se repetir, tomou-se como sinal de que não haveria mais informações destoantes. Para a análise dos dados coletados utilizou-se a Análise de Conteúdo na busca de trazer nas vozes dos moradores da região e principalmente daqueles que povoam essa região (des)servida pela ferrovia.

Nos tópicos seguintes detalha-se o desenho e efetivação do processo metodológico aqui informado e o perfil dos entrevistados.

a) Viagem de Reconhecimento

Como uma ação preparatória para a coleta de dados e como uma forma de submergir no ambiente de pesquisa, para reconhecer e perceber as reais condições em que se encontram a ferrovia, estações, paradas e as localidades focadas neste trabalho tomou-se a decisão de se fazer uma viagem percorrendo por via terrestre, em estradas de terra batida no entorno dos 239km de estrada de ferro.

Realizou-se a viagem no entorno da estrada de ferro no Norte de Minas durante os dias 09/08/2011 e 10/08/2011, entre a cidade de Montes Claros e Monte Azul. Esta atividade proporcionou a percepção das reais condições de conservação da estrada, das estações, de pés de estribo, das cidades e comunidades neste percurso. Nesta trajetória percebeu-se, em conversas informais, o interesse da população de cada cidade ou pequena localidade sobre a possibilidade do retorno do trem de passageiros. Fotografias das estações, paradas e pé de estribos e leitura feita através de aparelho GPS possibilitaram a confirmação da localização, altitude e distância de e entre cada estação, efetivando um mapeamento da região.

No primeiro dia, 09/08/2011, com saída às 10:30 horas da cidade de Montes Claros até Capitão Enéas, percebeu-se uma estação conservada, pintada nas cores da empresa, cinza e alaranjado, com aspecto de que está em utilização pela FCA como ponto de suporte as suas operações. Nesse local ocorreu o primeiro contato com moradores, que transitavam pelo local, pois não existem cercas de proteção na travessia da linha férrea, e a cidade se espalha por suas duas margens.

No contato com os moradores durante todo o trajeto percorrido nos dois dias o que fica latente é o interesse pela ferrovia e por saber se o trem retorna a circular, como transporte de passageiros. A pergunta sempre se constrói assim: “O trem vai voltar?”, “Será que o trem volta”? Demonstrando a importância deste para os moradores e a ansiedade por vê-lo de volta circulando com pessoas.

Neste mesmo dia, continuando a viagem, passou-se pelas estações de Orion, Caçarema, Quem-Quem pelas paradas e pés de estribo de Serrote, Arrozal, Dr. Rockert,

chegando à cidade de Janaúba já pelas 18:00 horas. As condições das estações, paradas e pés-de estribo é lastimável.

Todas as estações são somente escombros, sem telhado, portas e janelas arrancadas, tomadas pelo mato por dentro e em seus entornos. A maioria dos pés de estribo estão irreconhecíveis. Somente vemos marcações de lugares onde existiram, e, em outros casos, somente a estrutura de cimento toda quebrada e deteriorada. As paradas são lugares ao ar livre onde ainda existe um marco ou pequena aglomeração de casas que indicam que naquele local representou algo ou teve alguma importância na região.

No dia 10/08 retomamos a viagem, começando pela estação de Janaúba, uma das maiores neste trajeto. A exemplo da estação Engenheiro Rockert, da cidade de Capitão Enéas, vê-se um espaço cuidado, varrido, conservado e todo trancado, sem vida, sem gente, sem movimento, muitos dormentes amontoados no pátio interno, cerca de alambrado caída. Mas, apesar disso, percebe-se também que ali é um ponto de apoio para as operações da empresa, que não envolve os cidadãos janaubenses.

Janaúba foi também local para entabular conversa com moradores da cidade a respeito da ferrovia. Muito interessante foi o relato de um morador, de aproximadamente 80 anos, em que foi relatada a utilização da ferrovia como meio de transporte de passageiros entre os estados do nordeste e o sul do Brasil. Ele veio do nordeste na década de 1950, utilizando o trem de passageiros em direção ao sul do país, chegando ao Paraná. A parada em Janaúba se deu em um final do dia, e o embarque, na manhã do seguinte. Aqueles momentos passados ali, em uma pequena cidade do Norte de Minas Gerais, o encantou. Anos depois se encontrou com sua esposa e filhos na cidade de Janaúba e ali se radicaram, criou os filhos e utilizou o trem para viajar de Janaúba para Montes Claros, como também de Janaúba para Monte Azul muitas vezes. Após a extinção do trem de passageiros não sai mais da cidade, saudoso deste meio de transporte que o fez conhecer a cidade onde mora e espera o tempo passar. Esta conversa se deu em frente à estação de Janaúba.

Continuou-se a viagem e o próximo ponto foi a Parada do Mosquito. Nesse trecho ocorre que não é possível ir de Janaúba para este local margeando a estrada de ferro. Optou-se então por seguir pela rodovia, ou, como se diz na região, pelo asfalto. Neste local encontram-se poucas casas, num máximo de cinco, onde era a parada do trem, em um cruzamento da via terrestre com a via férrea, muita sujeira espalhada,

cascas de frutas, sacolas plásticas e outros resíduos de consumo humano. Local totalmente abandonado.

Seguindo por estrada de terra batida, muita poeira. E a seca que toma conta da região neste período do ano e chega até o mês de novembro quase sem chuva alguma torna o aspecto dos lugares com uma maior aparência de abandono e descaso, até chegar a Tocandira, no município de Porteirinha, onde se estabeleceu uma estação ferroviária. Não diferente do dia anterior, nós a encontramos em estado deplorável, totalmente em escombros, mato por todos os lados, lixo e dejetos dentro do imóvel da ferrovia.

Tocando em frente pela estrada, chegamos à cidade de Pai Pedro, onde a estação também está na mesma situação que as anteriores que tem o seu porte. Fomos ali informados que, na época em que a ferrovia foi leiloada e extinto o trem de passageiros, chegou à comunidade uma “advogada” dizendo que aquele espaço onde funcionavam a estação e as casas de trabalhadores da ferrovia eram dela. Esta autorizou e incentivou moradores a derrubarem as casas e a depredarem a estação. Abandonada pelo Estado e pela FCA a estação está ainda em pé, mas totalmente deteriorada, e as casas de funcionários não mais existem. Só se veem o piso e base de paredes ao adentrar-se no mato.

Catuti, outro município da região e com estação pequena, no mesmo porte que as das demais, conseguiu, em uma administração anterior, transformá-la em uma biblioteca e museu dedicado a memória da comunidade e da ferrovia. Obtiveram verba federal e começaram a reforma. Queriam fazer ali um ponto de história e memória da ferrovia para que as futuras gerações não se esquecessem da importância que a ferrovia teve e tem para a região e a localidade. Mas, ao mudar a chefia da administração municipal, a reforma e o fomento ficaram pelo meio na sua aplicação, paralisando as ações do projeto.

Chegando ao final da viagem ao município de Monte Azul, passa-se pela parada do Rebentão. Lá ainda há vestígios da ferrovia, mas tomado pelo mato a beira de uma linda serra onde uma casa de fazenda, solitária se instala a seus pés. Rumou-se dali para cidade de Monte Azul. Chegando ao final do dia, atravessou-se a cidade até a estação ferroviária. Uma estação enorme, limpa, cheia de trilhos assentados e linhas em funcionamento, com trens de carga parados que se percebe em utilização pela FCA. Olhando para o outro lado, enxerga-se um cemitério, não um cemitério comum de pessoas, mas de vagões/carros de passageiros de propriedade da extinta RFFSA, que,

muitas vezes e durante muito tempo transportaram pessoas de um lado para o outro nos trilhos da Central do Brasil.

Monte Azul é um marco importante da ferrovia, porque ali acontecia a troca de vagões e máquinas que vinham do nordeste ou iam para lá. A bitola se diferenciava no encontro da Ferrovia Central do Brasil com a Ferrovia Leste Brasileira. Nesse local se dá a ligação férrea entre o Nordeste e o Sudeste do Brasil, um projeto iniciado com a Lei Feijó em 1835. É a concretização da história, é o local de encontro de dois projetos, de duas ferrovias grandiosas e importantes para o desenvolvimento do país.

b) Descrição dos instrumentos e da coleta de materiais qualitativos

A pesquisa qualitativa tende a surpreender o pesquisador em seu desenvolvimento e este não se deve prender por rigidez em sua ação de coleta e análise dos dados. Assim Triviños (1995) afirma que

... a pesquisa qualitativa não segue sequência tão rígida das etapas assinaladas para o desenvolvimento da pesquisa quantitativa. Pelo contrário. Por exemplo: a coleta e a análise dos dados não são divisões estanques. As informações que se recolhem, geralmente, são interpretadas e isto pode originar a exigência de novas buscas de dados... As hipóteses colocadas podem ser deixadas de lado e surgir outras, no achado de novas informações, que solicitam encontrar outros caminhos (TRIVIÑOS, 1995, p.131).

Na perspectiva qualitativa, realizou-se pesquisa bibliográfica e documental a fim de perceber e detectar como o tema ferrovia e a ferrovia no Norte de Minas Gerais foram tratados em teses, dissertações, documentos oficiais, planos de viação, leis, na imprensa regional e nacional no intercurso entre os anos de 1835 a 1996, em que se configura a instalação, funcionamento da ferrovia e o seu processo de privatização do transporte de cargas e finalização da oferta do trem de passageiros, traçando assim sua trajetória histórica.

A pesquisa documental e empírica foi desenvolvida em busca de constatar a história dessa região, de sua classe trabalhadora e da ferrovia, também com a perspectiva de se constituir a relação entre passado e presente para esclarecer por que se apresentam assim na atualidade determinados aspectos da vida social e econômica. Tendo como princípio que nada está pronto e acabado, não existe uma forma social

imutável, que jamais se modificará, pois as relações dos homens com outros homens e com o mundo concreto produzem transformações tanto nos homens quanto no mundo, como bem afirmou Marx “tudo que é sólido se desmancha no ar”. Dessa forma, estão as coisas, em eterna mudança e acomodação, a realidade sempre estará aberta e em mutação causada pela constante relação humana.

A determinação das políticas estatais de desenvolvimento onde se assentam a unificação e ligação territorial/regional do país e os programas econômicos gerais não levam em conta as diferenciações regionais ou populacional, impondo através destas ações os interesses de grupos hegemônicos eficientes que conseguem negociar seus valores e objetivos, vendendo-os como pertencentes à maioria da sociedade, determinando que a relação esteja e ocorra de acordo com a vontade de quem comanda o Estado e suas políticas. Esta intrincada relação entre Estado e grupos hegemônicos apresenta-se como importante elemento desse contexto, que se insere e se concretiza como parte influente e determinante do processo de instalação e funcionamento da ferrovia, incitando-nos a uma reflexão com sentido a determinar a sua participação, função e articulação.

Dentro do estudo das ações do Estado, desenvolveu-se a análise de dois planos nacionais de viação, Bulhões (1882) e o Baptista (1926) e a Lei Feijó (1835) a fim de determinar historicamente os objetivos do governo federal em relação à ferrovia, às expectativas e a que propósito atenderia. Também analisou-se o plano de desestatização, o processo de privatização da RFFSA e o contrato de privatização na busca de entender as razões para a não privatização do transporte de passageiro, constituindo bases para compreender os efeitos dessa ação no contexto regional.

Fez-se no Arquivo Histórico e Geográfico Mineiro levantamento de documentos e mapas que identificam como a região Norte de Minas Gerais se constituía anteriormente à instalação da ferrovia, focando especialmente o trecho em que se instalou a ferrovia a partir dos 1920. Encontrou-se mapa de 1920 em que constam os municípios existentes até então, onde foram identificados os municípios de Montes Claros e Tremendal, hoje denominado Monte Azul. Os futuros municípios de Capitão Enéas, Janaúba, Porteirinha ainda não existiam. Eram pequenos povoados anexados a outros municípios.

Outro mapa encontrado, com data do ano de 1965, registra o esquema total das linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil (RFFSA) na região. Nele já se percebem

modificações na distribuição territorial e administrativa e também é possível determinar as diferenças em relação ao mapa atual da região.

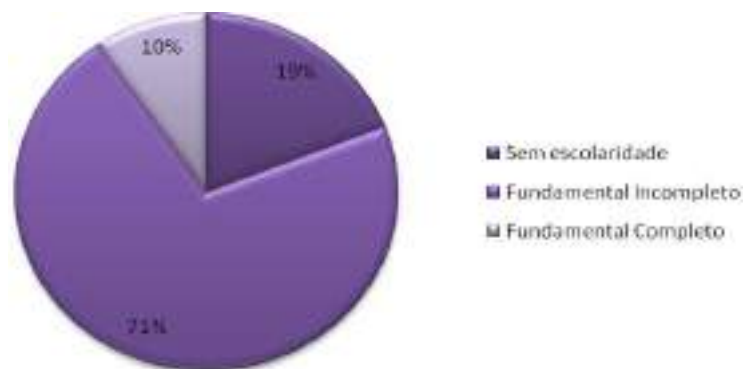
Aplicou-se a entrevista em profundidade a 14 sujeitos pertencentes ao grupo de moradores e (ex)trabalhadores da RFFSA radicados nas comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira. O objetivo foi determinar como esses sujeitos percebem e expressam a ligação e importância da ferrovia em suas vidas e na vida da comunidade através dos tempos, bem como os efeitos da privatização e a exclusão do trem de passageiros. Duarte (2005) diz que

A entrevista em profundidade não permite testar hipóteses, dar tratamento estatístico às informações, definir a amplitude ou quantidade de um fenômeno. Não se busca, por exemplo, saber quantas ou qual a proporção de pessoas que identifica determinado atributo na empresa "A". Objetiva-se saber como ela é percebida pelo conjunto de entrevistados. Seu objetivo está relacionado ao fornecimento de elementos para compreensão de uma situação ou estrutura de um problema (DUARTE, 2005, p.1).

A técnica da entrevista em profundidade se resume na coleta de respostas a partir da experiência subjetiva de uma fonte que detém informações sobre o objeto de estudo. Nesse recurso o pesquisador define as perguntas baseado em teorias e pressupostos que contribuíram para melhor entendimento do problema focado. O pesquisador procederá a um diálogo competente e crítico com a realidade pesquisada. O mais importante é que, usando este recurso, se faz o aprofundamento das questões a fim de possibilitar a descrição de processo e fluxos, compreensão do passado, identificação de problemas e outras novas características ou opções que irão surgir a partir da utilização de tal instrumento.

Os sujeitos entrevistados tem idades variando entre 35 e 90 anos: 33,3% tem idade entre 60 e 70 anos, 67% são mulheres. Desses 57,1 moram na localidade há mais de 40 anos, 71% não terminaram o ensino fundamental e 19% são analfabetos. 52% se declararam pardos, 28,6% negros e 19% brancos; 71,4% não possuem automóveis, dependendo até os dias atuais do transporte coletivo rodoviário.

Gráfico 1- Índice de Escolaridade dos entrevistados



Fonte: Questionários aplicados a moradores entrevistados de Quem-Quem, Tocandira e Orion

A história educacional desse grupo apresentada individualmente tem como característica fundamental a não oferta estatal, durante o período da infância e adolescência, de uma escola gratuita e para todos, como também o entendimento sobre o que era fundamental para as famílias à época em viveram estes sujeitos. A situação de não alfabetizados legou a esses indivíduos a exclusão de outras formas de trabalho mais especializadas e deixou a eles a opção de enveredarem-se por ocupações laborais que exigem mais o uso da força física e sujeição a qualquer tipo de oferta.

Os sujeitos entrevistados são pequenos comerciantes, lavradores, aposentados, pensionistas da RFFSA. A renda familiar varia entre o salário mínimo oriundos de aposentadorias por trabalho rural - lavradores -, comércio e LOAS - Lei Orgânica de Assistência Social. Estes sujeitos foram localizados nas comunidades utilizando a técnica *Snowball* – Bola de Neve. Apresenta-se nos fluxogramas como funcionou a aplicação da técnica na informação dos sujeitos entrevistados em cada comunidade.

Figura 1 - Fluxograma das indicações de entrevistados em Orion/Capitão Enéas

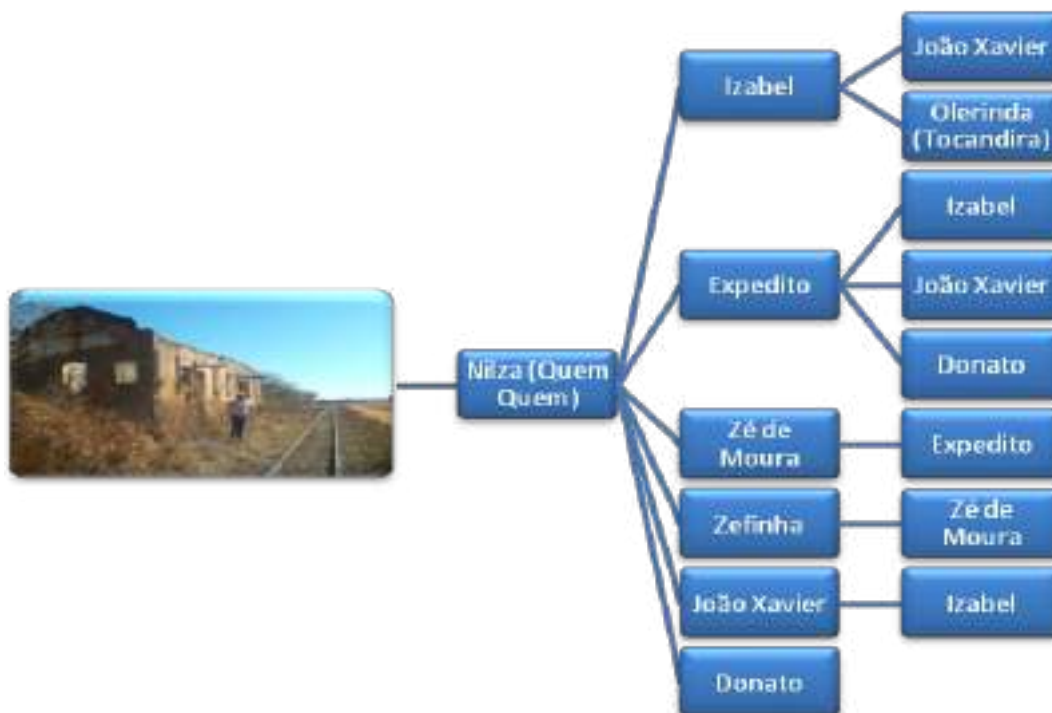


Fonte: Elaboração própria a partir da pesquisa de campo, 2013.

Em Orion no primeiro tronco, Antônio indicou José de Moura (Quem-Quem), Conceição (Orion) e Maria José de Sr. Lao (Orion). Por sua vez, Conceição (Orion) indicou Maria José de Sr. Lao (Orion) e Percília (Orion) que não indicou ninguém. Maria José de Sr. Lao (Orion) indicou Antônio e Conceição (Orion) que já a haviam indicado. No segundo tronco, Shirley (Orion) indicou Santa, que indicou Izailda, que não indicou ninguém. No terceiro tronco, Maria José Barbosa (Orion) indicou Luís (Orion), que não indicou ninguém.

Nessa localidade somente o sr. Antônio indicou um possível entrevistado na localidade de Quem-Quem, o sr. José de Moura.

Figura 2 - Fluxograma das indicações de entrevistados de Quem-Quem/Janaúba



Fonte: Elaboração própria a partir da pesquisa de campo, 2013.

Em Quem-Quem, Nilza indicou Izabel, Expedito, Zé de Moura, Zefinha, João Xavier e Donato. Izabel indicou João Xavier e Olerinda em Tocandira. Expedito indicou Izabel, João Xavier e Donato. Zé de Moura indicou Expedito. Zefinha indicou Zé de Moura. João Xavier indicou Izabel. Donato não foi encontrado para entrevista em nenhuma das vezes em que foi desenvolvido o trabalho de campo em Quem-Quem. Todos os entrevistados indicaram outro entrevistado. Izabel indicou uma moradora de Tocandira, Olerinda, que vendia alimentos para os passageiros do trem, sendo ela quem primeiro se procurou em Tocandira.

Em Tocandira, construiu-se também uma teia de indicações que se apresenta a seguir, configurando como a última localidade em que esta pesquisa coletou dados na qual se esgotou a coleta por não se encontrarem informações que trouxessem percepções muito diferenciadas das ofertadas pelos moradores das outras localidades, ocorrendo com maior incidência de repetição.

Figura 3 - Fluxograma das indicações de entrevistados de Tocandira/Porteirinha



Fonte: Elaboração própria a partir da pesquisa de campo, 2013.

Em Tocandira, no primeiro tronco, José Esteves indicou Olerinda e Manoel Gato. No segundo tronco, Alice Ana e João indicaram Maria Romão e Olerinda. Olerinda não indicou ninguém, e foi indicada por todos como sendo das moradoras que comercializava com os passageiros do trem. Manoel Gato não indicou ninguém. Maria Romão indicou Edivaldo, Olerinda e Eduardo, e nenhum deles indicou outras pessoas.

c) Método de Análise dos dados coletados

Para análise das entrevistas em profundidade e questionários utilizou-se da análise de conteúdo, na perspectiva qualitativa, na tentativa de melhor conhecimento acerca do entendimento que os sujeitos têm do processo de privatização e seus possíveis reflexos no modo de vida das comunidades margeantes da ferrovia no Norte de Minas Gerais. Para Bardin (1977 *apud* Trivinões 1987) a análise de conteúdo é

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações, visando, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, obter indicadores quantitativos ou não, que permitem a inferência

de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variedades inferidas) das mensagens” (TRIVIÑOS, 1987, p. 160).

A ênfase se dá nas mensagens, na forma em que os indivíduos expressam suas percepções e entendimento do mundo ao seu redor, da sua vida e da comunidade. A análise parte da busca de indicadores que possibilitem conhecimento sobre a realidade social implícita nas mensagens. Para Triviños (1987), com a análise de conteúdo pode-se, a partir das informações contidas na mensagem, elaborar inferências ou premissas acerca do tema e objeto de estudo.

Triviños (1985) orienta que se utilize o método de análise de conteúdo porque

[...] ele se presta para o estudo “das motivações, atitudes, valores, crenças, tendências” e, acrescentamos nós, para o desvendar das ideologias que podem existir nos dispositivos legais, princípios, diretrizes etc., que, à simples vista, não se apresentam com a devida clareza. Por outro lado, o método de análise de conteúdo, em alguns casos, pode servir de auxiliar para instrumentos de pesquisa de maior profundidade e complexidade, como o é, por exemplo, o método dialético. Neste caso, a análise de conteúdo forma parte de uma visão mais ampla e funde-se nas características do enfoque dialético (TRIVIÑOS, 1985, p.159-160).

Utilizar um método de análise que se debruce sobre motivações, valores, crenças, tendências dos sujeitos permite maior aproximação de suas realidades, de sua vivência e percepção de mundo, como também possibilita conotar a sua relação destes com o modo de produção no qual vivem. Em um aprofundamento maior da utilização do método, pode-se relacionar a perspectiva desses sujeitos em relação às ações do Estado.

A análise de conteúdo se constitui em etapas de tratamento da informação desde a classificação dos conceitos, codificação e categorização. Bardin (1979) determina que a análise de conteúdo passa por fases e que

As diferentes fases da análise de conteúdo, tal como o inquérito sociológico ou a experimentação, organizam-se em torno de três pólos cronológicos:

- 1) a pré-análise;
- 2) a exploração do material;
- 3) o tratamento dos resultados, a inferência e a interpretação.

(BARDIN, 1979, p.95)

Na pré-análise, organiza-se o material, os questionários, as entrevistas, documentos oficiais, leis, contratos em profundidade. A exploração do material passará pela descrição analítica, submetendo-o a um mais amplo e profundo estudo com base no referencial teórico, fazendo-se o circuito de codificação, classificação e categorização

do conteúdo do material, elaborando-se a síntese das coincidências e divergências. No tratamento dos resultados, desenvolve-se uma interpretação apoiada nos materiais de informação relacionando-os aos materiais empíricos e à realidade social ampla. Esta ainda é uma etapa a ser desenvolvida por esta pesquisa, e, portanto, ainda não é possível apresentar resultados de análise.

Os dados do anuário estatístico do Brasil do IBGE, em que se apresenta o crescimento populacional desde o ano de 1938 na região Norte de Minas Gerais e nas localidades focadas pela pesquisa até o ano de 2010, foram analisados e tratados descritivamente para acompanhar o crescimento populacional inteligendo-o à instalação da ferrovia. Para Triviños (1987)

A técnica de triangulação tem por objetivo básico abranger a máxima amplitude na descrição, explicação e compreensão do foco em estudo. Parte de princípios que sustentam que é impossível conceber a existência isolada de um fenômeno social, sem raízes históricas, sem significados culturais e sem vinculações estreitas e essenciais com uma macrorrealidade social. Tais suportes teóricos, complexos e amplos, não tornam fáceis os estudos qualitativos (TRIVIÑOS, 1987, p.138).

Os dados coletados nos questionários diretamente com os moradores compuseram um banco de dados que possibilitou traçar paralelos entre os momentos históricos da ferrovia na região e o nível de progresso e/ou desenvolvimento em que esta se situava e perceber a sua relação com a sobrevivência de cidades e povoados, como também apoiará a análise das condições atingidas após a política neoliberal de privatização da ferrovia no Brasil.

d) Plano de Dissertação

Dividiu-se este estudo em três períodos de análise; sendo o primeiro anterior a implantação da Ferrovia Central do Brasil. O segundo período, em que culmina o funcionamento da Ferrovia, ou seja, momento em que a rede ferroviária já instalada e os municípios existentes constituíram uma dinâmica política, econômica, produtiva e social e o processo de privatizações pelo Brasil pautado sobre a nova tendência mundial do neoliberalismo. O terceiro período, momento pós-privatização da RFFSA, em que o trem de passageiros e o transporte de pequenas cargas são desativados. A grande

inferência nesta pesquisa será dada a este ponto para desenvolver análise sobre os efeitos da privatização do setor de transporte modal no Brasil e em outros países, e na realidade dos municípios do Norte de Minas Gerais onde a população teve como tarefa reestruturar suas relações de produção, de trabalho, econômicas, políticas e sociais. Segundo Demo (1995),

A vida social não se dá sem formas, mas acontece no concreto histórico. Assim, conflito social é estrutura, porque está na própria constituição da realidade social, mas é estrutura de seu acontecer, de sua dinâmica. Onde seguem dois pontos substanciais nesta discussão: nos conteúdos, - executa sua radicalidade, é produtiva de fato, inova e supera fases; - as transformações históricas não são apenas resultado subjetivo de atores sociais, que decidem, querem, impõem; quer dizer, há pelo menos regularidades do acontecer (DEMO, 1995, p. 95).

O primeiro período tem como ponto de partida a década de 1910 até o final da década de 1920 – período anterior à instalação da linha férrea – procede-se a reflexão de como se constituía este espaço territorial, pontuando o que foi feito para a chegada da ferrovia ao Norte de Minas Gerais e o que o Estado pretendia e/ou tinha como planos para a região, na perspectiva de entender esta paisagem histórica e social.

O segundo período, indicado aqui como ápice da história e funcionamento da Ferrovia no Norte de Minas Gerais, vai de 1940 à 1990. Este período abrange o tempo de pleno funcionamento da ferrovia na região. Observou-se e analisou-se através dos relatos nas entrevistas e questionários aplicados aos (ex)usuários da ferrovia como se deu a relação entre esta e o modo de produção, o trabalho, a economia, a política e as relações sociais entre a população e dessa com a ferrovia.

O terceiro período centra a análise na fase pós privatização indo do ano de 1996 até o ano de 2012, em que o trem de passageiros deixa de circular. Buscou-se entender como a população enfrentou este período, quais as políticas de governo para (re)organizar a oferta de transporte e o êxodo.

Dividiu-se este trabalho em cinco capítulos na busca de melhor descrever, analisar e entender estes períodos, proporcionando maior aprofundamento sobre o assunto.

No Capítulo I, construiu-se o marco teórico geral de forma a esclarecer o método de pesquisa e os conceitos utilizados na construção, coleta e análise dos dados, formatando-se a partir do método dialético como via principal de condução, organização, pesquisa e análise. Partiu-se sempre das situações gerais para as particulares. Aplicou-se a análise de situações buscando perceber nos discursos e

informações coletadas as situações decorrentes desta ação do Estado na execução da instalação da ferrovia e seu funcionamento, garantindo construções históricas e entendimentos sobre as relações entre o Estado neoliberal, a política econômica, as ações do Estado e os efeitos para a sociedade civil da privatização do sistema de transporte de carga ferroviário e a extinção da oferta estatal do transporte ferroviário de passageiros no modo de vida da população do Norte de Minas Gerais. Foram utilizados nesta abordagem os autores Marx, Gramsci, Bobbio, Bresser Pereira, Polanyi, Hayek, Napoleoni, Harvey.

No Capítulo II, o objetivo foi analisar o processo de privatização no Brasil determinando como ocorreu, tendo como base para tal estudo o processo de desestatização através da Lei de Desestatização nº 8.031/90, Lei nº 8.987/95, Lei nº 9.074/95, Lei 8666/93, o Decreto nº 473/92, que incluiu a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização, o Decreto nº 1832/96, o edital do Leilão nºA-3/96, o contrato de concessão e seus aditivos para a exploração firmado entre a União e a Ferrovia Centro Atlântica e a outorga de concessão à empresa Ferrovia Centro-Atlântica S.A. para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Centro-Leste, de 26 de agosto de 1996. Também foi analisado o relatório final de acompanhamento do Programa Nacional de Desestatização.

No Capítulo III, teve-se como objetivo contextualizar historicamente a implantação e funcionamento da ferrovia na região e suas implicações no desenvolvimento e surgimento de cidades e povoados. Em uma breve apresentação, procurou-se contextualizar a região em que se desenvolveu esta pesquisa de forma a se constituir em facilitador no entendimento sobre qual espaço territorial se enraíza este estudo desvelando aspectos sociais, culturais e econômicos.

Buscou-se detalhar a forma como se constituiu e se apresentava a região anteriormente, quais cidades e povoados existiam, a origem da região, sua conformação social e produtiva antes da implantação da linha férrea de forma a entender as transformações advindas. Utilizaram-se os autores Simeão Ribeiro Pires, Darcy Ribeiro, João Batista de Almeida Costa, Simone Narciso Lessa.

Analisou-se a Lei Feijó ou Plano Vasconcelos (1835), que trata da necessidade da construção da estrada de ferro como instrumento de ligação do território brasileiro do sul ao nordeste do país passando por Minas Gerais. O plano Bulhões (1882) e o plano Baptista (1926) também foram analisados, pois versam sobre o assentamento da ferrovia e a continuação da construção da linha férrea pelo Norte de Minas Gerais, suas

justificativas, o papel da sociedade Norte Mineira nesta determinação, as implicações econômicas, sociais e políticas.

No Capítulo IV, o objetivo desenvolvido foi analisar o processo de funcionamento da ferrovia, a oferta do trem de passageiros e cargas e sua relação com as atividades econômicas das cidades e o modo de vida das populações locais. Determinou-se a transformação ocorrida com a instalação da ferrovia e a oferta do trem de passageiros e de cargas, a influência da política e economia internacional e seus reflexos sobre as situações econômicas regionais, o incentivo da instalação da ferrovia ao surgimento de povoados e cidades durante este período, sua influência no modo de vida da população, no processo econômico, político, social.

Neste capítulo, estabeleceu-se a forma como se efetivou a relação entre ferrovia e população após a instalação dos trilhos e funcionamento do trem de passageiros e de cargas até a privatização, onde se analisaram as influências da política e economia internacional neoliberal sobre a realidade nacional e regional, ou seja, o projeto de privatização, a razão para a privatização e quais as determinações da economia e política global influenciaram este programa no Brasil, dando relevância a sua efetivação no setor de transporte abordando o caso da RFFSA. Utilizaram-se para esta análise os dados conseguidos junto à população e autores que relatam a fase de instalação da ferrovia e seu funcionamento.

No Capítulo V analisaram-se os efeitos da privatização da RFFSA no desenvolvimento da região Norte de Minas Gerais e quais as mudanças causadas pela desativação do trem de passageiros nas atividades econômicas das cidades e o modo de vidas das populações locais utilizando o conceito de modo de vida determinado pelo modo de produção apresentado por Marx (2000) e também a percepção de destruição social e o "conflito cultural" em Polanyi (2000). Também se analisaram os dados coletados junto aos atores sociais determinados por essa pesquisa, moradores e ex-funcionários da Rede Ferroviária Federal S/A em que expressaram a importância na vida cotidiana de suas comunidades.

Nas considerações finais, apresentam-se os resultados da análise dos dados desta pesquisa e as possibilidades e indicações de novas perspectivas levantadas por este estudo, além de determinar de onde se partiu, os objetivos e o que se foi modificando durante o seu desenvolvimento.

CAPÍTULO I

O ESTADO CONTEMPORÂNEO: FORMAÇÃO E NOVA CONFIGURAÇÃO

Neste capítulo, são discutidos os conceitos que fundamentam esta pesquisa, tanto na coleta como na análise dos dados coletados a fim de se chegar a um nível de compreensão da realidade dada antes, durante e após a instalação, funcionamento e modificações na oferta do transporte modal ferroviário imbricado com as determinações políticas e econômicas no âmbito nacional e mundial.

Para fundamentação teórica, trataram-se os conceitos de neoliberalismo e privatização, determinados como pano de fundo das mudanças pelas quais passaram as diretrizes da política de oferta de transporte ferroviário no Brasil e até que ponto a desativação do trem de passageiros afetou a população e municípios estabelecidos às margens da estrada de ferro no Norte de Minas Gerais, no trecho entre Montes Claros e Monte Azul.

1.1 Neoliberalismo

O que mais impressionou em 1945 foi a evolução dos partidos trabalhistas e sua ascensão ao poder na Inglaterra e em outros países em período próximo, o controle exercido pelo Estado ao mercado e o avanço das políticas de proteção social. Neste contexto Hayek, se junta a outros intelectuais liberais e propõem um combate ideológico ao avanço das forças trabalhistas, sob a bandeira de combate ao comunismo, como se o que ameaçava o Estado liberal e sua ideologia fosse o avanço da ideologia comunista e não a necessidade e concessão da proteção social à classe trabalhadora. Vem desta proposição o neoliberalismo, que se origina das proposições do Estado liberal, constituindo-se em sua releitura, à qual se acrescentaram alguns novos indicativos, como o entendimento da liberdade, direito e do Estado mínimo.

Mas, contraposta a esta situação onde os governos com tendências de maior proteção social e de restauração do bem estar social, surge uma corrente teórica imbuída no sentido de restaurar o mercado autorregulável, dando-lhe o nome de neoliberalismo. Segundo Bresser-Pereira (2009)

Para caracterizar o neoliberalismo, uma ideologia reacionária, não basta, portanto, afirmar que se tratava de um liberalismo econômico radical, porque o radicalismo liberal no século XVIII ou no início do século XIX era revolucionário. Vejamos, então, o que é ou foi historicamente o neoliberalismo. O neoliberalismo é a ideologia que os ricos usaram no final do século XX contra os pobres ou os trabalhadores e contra um Estado democrático social. É uma ideologia eminentemente reacionária, portanto. É uma ideologia que, apoiada na teoria econômica neoclássica das expectativas racionais, no novo institucionalismo, na teoria da escolha pública, e nas formas mais radicais da escola da escolha racional, montou um verdadeiro assalto político e teórico contra o Estado e os mercados regulados nos últimos 30 anos (BRESSER-PEREIRA, 2009, p.10).

Esta nascente corrente do liberalismo fincou-se na luta contrária a classe pobre ou trabalhadora e ao Estado democrático, democracia, segundo Bobbio (2000), contra a qual o liberalismo a princípio construiu ações adversas. O neoliberalismo já nasceu retrógrado e reacionário ao se firmar na teoria das escolhas racionais, na qual os cidadãos escolhem, a partir da análise de perdas e ganhos, qual e como será a sua participação, havendo a possibilidade do *free-rider* ou do carona, onde se opta pela não participação, fazendo escolha pelo menor esforço. Para agregar os valores neoliberais ao Estado foi preciso que este tivesse a sua cara, ou seja, que se apresentasse adequadamente aos interesses do mercado autorregulável, reduzindo e limitando as áreas de atuação do Estado, constituindo um Estado mínimo. Necessariamente, portanto, ocorreu a sua reestruturação, ou a reforma do Estado e na sociedade, na infra e super estrutura. Para Bobbio (2000),

... o pensamento de von Hayek, exposto em numerosas obras que podem muito bem ser consideradas como a "*summa*" da doutrina liberal contemporânea, representa uma notável confirmação daquilo que foi o núcleo originário do liberalismo clássico: uma teoria dos limites do poder do Estado, derivados da pressuposição de direitos ou interesses do indivíduo, precedentes à formação do poder político, entre os quais não pode estar ausente o direito de propriedade individual. Tais limites valem para quem quer que detenha o poder político, inclusive para o governo popular, isto é, inclusive para um regime democrático em que todos os cidadãos têm o direito de participar mesmo que indiretamente da tomada das grandes decisões, e cuja regra é a regra da maioria (BOBBIO, 2000, p. 88-89).

Hayek propõe um estado limitado, ou estado mínimo, contraposto ao estado até então vigente, o estado máximo. Na retomada deste modelo, o estado ficou limitado a agir mediante os direitos e interesses individuais, principalmente aos direitos de propriedade individual, ocorrendo a proteção do mercado em relação ao interesse coletivo. Para tanto, o estado teve que se adequar e passar por um processo de reconstrução, ou reestruturação, de forma a diminuir sua máquina, restringindo suas

áreas de atuação e, mesmo nas áreas nas quais tem o controle à sua ação, colocaram-se novas regras. Para Harvey (2007),

De acuerdo con la teoría, el Estado neoliberal debería favorecer unos fuertes derechos de propiedad privada individual, el imperio de la ley, y las instituciones del libre mercado y del libre comercio. Estos son los puntos de acuerdo considerados esenciales para garantizar las libertades individuales. El marco legal viene definido por obligaciones contractuales libremente negociadas entre sujetos jurídicos en el mercado. La inviolabilidad de los contratos y el derecho individual a la libertad de acción, de expresión y de elección deben ser protegidos. El Estado, pues, utiliza su monopolio de los medios de ejercicio de la violencia, para preservar estas libertades por encima de todo. Por ende, la libertad de los empresarios y de las corporaciones (contempladas por el sistema jurídico como personas) para operar dentro de este marco institucional de mercados libres y de libre comercio, es considerada un bien fundamental. La empresa privada y la iniciativa empresarial son tratadas como las llaves de la innovación y de La creación de riqueza (HARVEY, 2007, p.72).

A liberdade discutida e ofertada nesse período é a de atuar no mercado, o livre comércio, de expressão e de escolha dos indivíduos. Nesse contexto, o papel do Estado é dar garantias legais e proteção - com uso da força se necessário - para que sejam cumpridas e garantidas. Os sujeitos irão negociar livremente no mercado e os contratos são invioláveis, o direito de atuar neste mercado é um bem fundamental e inalienável. Somente através da classe empresarial e do exercício de suas qualidades é que ocorrerá inovação e produção de riqueza. A todo momento se exige proteção estatal aos direitos de atuar no mercado para todos, mas apóia-se na capacidade individual de cada um. Ao mesmo tempo, trata a classe empresarial como superior e somente ela capaz de renovar e produzir riqueza, alijando deste processo outros grupos e a classe trabalhadora que, para Marx, é a única classe que produz e que é legitimamente revolucionária.

Para a classe trabalhadora, liberdade, a partir da visão neoliberal, se transforma em ter acesso ou não aos bens de consumo e uma renda mínima que garanta o bem estar do indivíduo, ter poucos direitos de proteção social, desde que estes direitos não causem acomodação na classe trabalhadora e que não sejam universais, pois causaria a acomodação da classe que de fato produz dentro do sistema capitalista. Mas esse acesso deve ser garantido por cada um, em sua ação individual e não mais pelo Estado. Ou seja, existe a oferta, todos tem direitos a ela, mas cada um que se ajuste ou busque condições para ter acesso a essa oferta. Bresser-Pereira (2009) diz que

Para o neoliberalismo o Estado deveria se tornar “mínimo”, e isso significava pelo menos quatro coisas: primeiro, que deixasse de se encarregar da

produção de determinados bens básicos relacionados com a infraestrutura econômica; segundo, que desmontasse o Estado social, ou seja, todo o sistema de proteção social por meio do qual as sociedades modernas buscam corrigir a cegueira do mercado em relação à justiça social; terceiro, que deixasse de induzir o investimento produtivo e o desenvolvimento tecnológico e científico, ou seja, de liderar uma estratégia nacional de desenvolvimento; e, quarto, que deixasse de regular os mercados e principalmente os mercados financeiros porque seriam autorregulados (BRESSER-PEREIRA, 2009, p. 8-9).

Foi necessário, portanto, transformar este Estado máximo que gerava “déficit” e dificultava o estabelecimento do mercado autorregulável. O Estado deveria servir ao mercado e seus interesses, e cada vez mais se instalar a precarização do trabalho para que este se expandisse de forma confortável. Oferta de maior quantidade em detrimento da qualidade, maior número de empregos em detrimento a melhores salários e estabilidade e, ao mesmo tempo, maior número de desempregados. O mercado precisava de espaço. A análise, nessa perspectiva, é de que o sistema poderia atrofiar, se ocorresse aumento dos direitos e obrigações sociais.

Hayek lança, em 1947, um movimento organizado para análise e combate do Keynesianismo⁵ e do socialismo de forma a proporcionar o fortalecimento do livre mercado, o enfraquecimento dos sindicatos e do movimento trabalhista. Para tanto, desenvolveu a análise da ameaça ao capitalismo, representada por uma economia planificada e pelos direitos sociais. O primeiro, porque tolhe o mercado, o segundo, que tolhe a iniciativa e o desejo do indivíduo de se colocar ao trabalho e a produção, com um governo de Estado de Bem Estar Social (Welfare State) ou o New Deal norte-americano, com características de Estado máximo, forte e provedor a ser combatido. Conforme Marx e Engels (2001)

Há dezenas de anos, a história da indústria e do comércio não é senão a história da revolta das forças produtivas modernas contra as modernas relações de produção e de propriedade que condicionam a existência da burguesia e seu domínio. Basta mencionar as crises comerciais que, repetindo-se periodicamente, ameaçam cada vez mais a existência da sociedade burguesa. Cada crise destrói regularmente não só uma grande massa de produtos já fabricados, mas também uma grande parte das próprias forças produtivas já desenvolvidas. Uma epidemia, que em qualquer outra época teria parecido um paradoxo, desaba sobre a sociedade - a epidemia da superprodução. Subitamente, a sociedade vê-se reconduzida a um estado de

⁵Keynesianismo: Oferecendo uma saída para a crise vivenciada, John Maynard Keynes, em 1926, postulou, oferecendo uma solução para a crise de então, uma teoria totalmente contrária a idéia liberal do “laissez faire”, propondo a intervenção do estado na sociedade, no mercado e em quaisquer áreas que precisasse. O “Welfare State” como modelo de Estado foi adotado ao final da Segunda Guerra Mundial, o estabelecimento do Estado máximo era importante para a recuperação da estabilidade mundial.

barbaria momentânea; dir-se-ia que a fome ou uma guerra de extermínio cortaram-lhe todos os meios de subsistência; a indústria e o comércio parecem aniquilados. E por quê? Porque a sociedade possui demasiada civilização, demasiados meios de subsistência, demasiada indústria, demasiado comércio. As forças produtivas de que dispõe não mais favorecem o desenvolvimento das relações de propriedade burguesa; pelo contrário, tornaram-se por demais poderosas para essas condições, que passam a entravá-las; e todas as vezes que as forças produtivas sociais se libertam desses entraves, precipitam na desordem a sociedade inteira e ameaçam a existência da propriedade burguesa. O sistema burguês tornou-se demasiado estreito para conter as riquezas criadas em seu seio. De que maneira consegue a burguesia vencer essas crises? De um lado, pela destruição violenta de grande quantidade de forças produtivas; de outro lado, pela conquista de novos mercados e pela exploração mais intensa dos antigos. A que leva isso? Ao preparo de crises mais extensas e mais destruidoras e à diminuição dos meios de evitá-las (MARX e ENGELS, 2001, p.4).

Até a década de 1960, a Europa vivencia um capitalismo avançado, apresentando taxas de crescimento altíssimas, ainda não vivenciadas por este sistema, Hayek lança aí sua crítica contra a regulação do mercado e quanto ao igualitarismo reinante que, segundo esta perspectiva, destruiria a liberdade dos cidadãos e a concorrência se arrefeceria, porque os indivíduos se acomodariam.

Era necessário, para o estabelecimento do neoliberalismo como ideologia de Estado, que ocorresse alguma crise. Crise, na perspectiva de Marx, encerra um ciclo para se iniciar outro, e em 1973 ocorreu uma crise sem precedentes, a crise do petróleo. Mas não se pode explicar somente a situação pelo viés do petróleo, que certamente se constitui em fator muito relevante da crise, mas só causou grandes problemas associados a alguns outros fatores. Para Harvey (1993),

O ímpeto da expansão pós-guerra se manteve no período 1969-1973 por uma política monetária extraordinariamente frouxa por parte dos Estados Unidos e Inglaterra. O mundo capitalista estava sendo afogado pelo excesso de fundos; e, com as poucas áreas produtivas reduzidas para investimento, esse excesso significava uma forte inflação. A tentativa de frear a inflação ascendente em 1973 expôs muita capacidade nas economias ocidentais, disparando antes de tudo uma crise mundial nos mercados imobiliários e severas dificuldades nas instituições financeiras. Somaram-se a isso os efeitos da decisão da OPEP de aumentar os preços do petróleo e da decisão árabe de embargar as exportações de petróleo para o Ocidente durante a guerra árabe-israelense 1973. Isso mudou o custo relativo dos insumos de energia de maneira dramática, levando todos os segmentos da economia a buscarem modos de economizar energia através da mudança tecnológica e organizacional, e levou o problema da reciclagem dos petrodólares excedentes, problema que exacerbou a já forte instabilidade dos mercados financeiros mundiais (HARVEY, 1993, p.136-137).

A capacidade do Estado em produzir moeda em qualquer montante para manter a economia estável e continuar garantindo os programas de seguridade social, além da

demarcação das áreas produtivas para investimento gerou um excesso de fundos que resultou em uma inflação que afundou o mundo. Essa inflação conjuntamente com a crise do petróleo, diminuiu a oferta do produto e acarretou o aumento dos insumos de energia, levando a sua economia e a reorganização produtiva e tecnológica, causando a instabilidade dos mercados financeiros.

Os Estados não tinham como garantir as suas despesas, pois não tinham como cobri-las, o setor produtivo estava abarrotado de equipamentos ociosos e sem utilização. Foi necessário, uma reestruturação do trabalho, dos compromissos sociais, pois, a estrutura fordista não mais atendia a esse momento. Era preciso alterar a tecnologia, criar novas áreas e produtos.

O fordismo representa um condicionamento da mão de obra e do mercado de trabalho no sentido de garantir um bom trabalhador com valores e ações disciplinadas tanto na produção quanto na sua vida cotidiana, em uma interrelação, onde um controla o outro de forma que a produção seja beneficiada. O estado keynesiano se transforma na tradução do que propunha Ford sobre a proteção ao trabalhador de forma a gerar maior produtividade. Todos o viam de alguma forma edificante. Gradativamente a mão de obra de alguns grupos privilegiados atingiu patamares de valorização muito altos. Nesse momento, a partir das políticas estatais conjuntamente com essa tendência produtiva, se valoriza em maior escala a classe trabalhadora. A internacionalização desencadeada nesse período pelo excedente da demanda efetiva interna dos EUA (após 1945) se fez acompanhada da formação de um mercado de massa global e a sua absorção determinou um novo capitalismo, de forma a garantir sua proteção e oferta de trabalho.

Segundo Harvey (1993), a rigidez fordista baseada na eficiência e funcionalidade na produção e as formas de intervencionismo do estado assentadas na racionalidade burocrático/técnica, que se apoiavam em uma democracia econômica de massa, deu lugar a acumulação flexível que se baseia na exclusão do mercado de um grande contingente de trabalhadores, que ao longo do tempo se especializaram, foram cada dia mais valorizados e adequados a uma forma de produção mais rígida com padrões de produção bem determinados. Na acumulação flexível a mão de obra adequada é dependente e menos qualificada, com padrões de produção menos rígidos e de consumo mais variado. O mercado também se tornou mais livre e ele dita novamente as regras de valor e consumo. Segundo Harvey (1993),

A acumulação flexível como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apóia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas [...]. Ela também envolve um novo movimento que chamarei de “compressão espaço-tempo” [...] no mundo capitalista – os horizontes temporais da tomada de decisões privadas e pública se estreitam, enquanto a comunicação via satélite e a queda dos custos de transporte possibilitam cada vez mais a difusão imediata dessas decisões num espaço cada vez mais amplo e variegado (HARVEY, 1993, p. 140).

As áreas produtivas geograficamente se deslocam e influenciam o deslocamento de mão de obra para regiões subdesenvolvidas, a determinação de espaço e tempo modificados pelos novos paradigmas tecnológicos possibilitam maior difusão da produção e do consumo.

Com o argumento de rigidez e de flexibilidade, Harvey (1993) discute como seus componentes, a mão de obra – sua valorização e emprego – a mudança e desenvolvimento tecnológico – novos maquinários e o desenvolvimento das TIC’s – a abertura de novos mercados e de espaços para produção capitalista irão se posicionar de forma que não se prenda mais a um modelo de produção, a um produto determinado, a um mercado limitado. A flexibilidade vai desencadear em um processo de massificação extrema onde a produção, o consumo e as forças produtivas, em especial a mão de obra, tiveram que se adaptar a novas regras e, ao mesmo tempo, se organiza em uma interdependência. Nesse momento, a parte mais frágil continua sendo os trabalhadores, a classe laboral, que, de fato, aqui volta a uma função sujeita a manobra e a manipulação após dois momentos de deflação. A flexibilidade foi aplicada a partir da mudança dos locais de produção para áreas menos desenvolvidas no setor industrial, com um nível de mão de obra capacitado bem aquém dos níveis das áreas antigas de produção, - que contavam com direitos trabalhistas e avanço tecnológico maior – e a classe trabalhadora é pressionada pelo baixo valor gasto na produção, o valor do trabalho está bem abaixo do seu patamar. Nesse contexto as organizações sindicais perderam força, enfraquecendo o seu poder de negociação.

Bourdieu (1998) define o enfraquecimento do poder de negociação da classe trabalhadora como violência estrutural, pois influencia no contrato de trabalho e se

baseia em outros valores que vem do próprio discurso da classe na qual aplica o seu poder e especulação.

Esta violência estrutural pesa também sobre o que chamamos o contrato de trabalho (sabidamente racionalizado e desrealizado pela “teoria dos contratos”). O discurso de empresa nunca falou tanto de confiança, de cooperação, de lealdade e de cultura de empresa como numa época em que se obtém a adesão de cada instante fazendo desaparecer todas as garantias temporais (três quartas partes dos contratos são temporais, a parte dos empregos precários não cessa de aumentar, o despedimento individual tende a não estar mais submetido a nenhuma restrição) (BOURDIEU, 1998, p.2).

Neste quadro produtivo fortalece-se a subcontratação, uma redução do emprego regular, de onde os patrões tiram o lucro, pois a ocorrência de baixa do valor da mão de obra não se reflete em baixa no excedente da produção - a tecnologia avançada contribui para o baixo índice de trabalhadores e para o aumento de produção -, porque agora também existe um excedente de mão de obra, milhões de trabalhadores estruturalmente desempregados à busca de uma oportunidade ou da possibilidade de ser incluído no mercado de trabalho. Bourdieu (1998) afirma que

O programa neoliberal, que extrai a sua força social da força político-econômica daqueles cujos interesses expressa – accionistas, operadores financeiros, industriais, políticos conservadores ou social-democratas convertidos à deriva cômoda do *laisser-faire*, altos executivos das finanças, tanto mais encarniçados em impor uma política que prega o seu próprio ocaso, quanto à diferença dos técnicos superiores das empresas, não correm o perigo de pagar, eventualmente, as suas consequências –, tende a favorecer globalmente a ruptura entre a economia e as realidades sociais, e a construir deste modo, dentro da realidade, um sistema econômico ajustado à descrição teórica, quer dizer, uma espécie de máquina lógica, que se apresenta como uma cadeia de restrições que arrastam os agentes econômicos (BOURDIEU, 1998, p. 1-2).

A reestruturação do mercado e do Estado sob as bases neoliberais leva a uma impunidade garantida e ao afastamento da realidade social. Separa-se claramente interesses de mercado dos interesses sociais. Ao estado é colocada outra vez as amarras em relação à busca da igualdade social, ao mesmo tempo em que se discursa em favor do desenvolvimento, difundindo a idéia de que o avanço das conquistas trabalhistas e do avanço da igualdade de acesso aos benefícios da sociedade, gerou um retrocesso no desenvolvimento e se constitui em ameaça ao avanço e à segurança. Mas, já sofrendo os efeitos desse neoliberalismo, sente-se a massificação e a perda de poder de negociação e a acentuada retomada do mercado autoregulável e sua proteção de interesses, nos discursos e práticas individualistas, como também nas ações do Estado no sentido de se

reorganizar, tendo como propostas maiores a redução da ação, partindo diretamente para o estado mínimo, deixando aos interesses e ações privados o controle e participação nos setores produtivos e proteção social. Harvey (2007) afirma que

El neoliberalismo es, ante todo, una teoría de prácticas político-económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano, consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y de las libertades empresariales del individuo, dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada, fuertes mercados libres y libertad de comercio. El papel del Estado es crear y preservar el marco institucional apropiado para el desarrollo de estas prácticas. Por ejemplo, tiene que garantizar la calidad y la integridad del dinero. Igualmente, debe disponer lãs funciones y estructuras militares, defensivas, policiales y legales que son necesarias para asegurar los derechos de propiedad privada y garantizar, en caso necesario mediante el uso de la fuerza, el correcto funcionamiento de los mercados. Por otro lado, en aquellas áreas en las que no existe mercado (como la tierra, el agua, la educación, la atención sanitaria, la seguridad social o la contaminación medioambiental), éste debe ser creado, cuando sea necesario, mediante la acción estatal. Pero el Estado no debe aventurarse más allá de lo que prescriban estas tareas (HARVEY, 2007, p.8)⁶.

Ao final dos anos 1970 e início dos 1980, as mudanças nos governos dos Estados Unidos, Inglaterra e China, apontaram para uma retomada do estado mínimo, com a pretensão de combater a inflação e principalmente a recolocação do mercado como regulador e centro de qualquer ação a ser desenvolvida. O estado deveria então somente defender e garantir os interesses individuais - e deixar que estes indivíduos desenvolvam suas capacidades empreendedoras -, os direitos a propriedade privada e a ampliação do mercado, criando para tanto um marco regulatório que os garantisse, dispondo para tanto, se necessário for, de forças militares de defesa e leis, para garantir o direito da propriedade e o funcionamento dos mercados. O estado não deve mais regular a economia, nem incentivar o pleno emprego, este é uma função do mercado, devendo se ater as áreas de educação, saúde, seguridade social e meio ambiente. Harvey (2007) lembra que,

⁶ Tradução: O neoliberalismo é essencialmente uma teoria de práticas políticas econômicas que afirma que a melhor maneira de promover o bem-estar humano, não é restringir o livre desenvolvimento das capacidades e liberdades da empresa individual, dentro de um quadro institucional caracterizado por direitos de propriedade privada, fortes mercados livres e o livre comércio. O papel do Estado é criar e preservar o quadro institucional adequado para o desenvolvimento dessas práticas. Por exemplo, para garantir a qualidade e integridade do dinheiro. Além disso, deve ter funções e estruturas militares, de defesa da polícia, e a lei que são necessárias para garantir os direitos de propriedade privada e garantir, se necessário, uso da força, o bom funcionamento dos mercados. Além disso, naquelas áreas onde não há mercado (tais como terra, saúde, educação, água saúde, segurança social, ou poluição ambiental), ele deve ser criado, quando necessário, através da ação do Estado. Mas o Estado não deve se aventurar além do que é prescrito por essas tarefas.

Desde la década de 1970, por todas partes hemos asistido a un drástico giro hacia el neoliberalismo tanto en las prácticas como en el pensamiento político-económico. La desregulación, la privatización, y el abandono por el Estado de muchas áreas de la provisión social han sido generalizadas. Prácticamente todos los Estados, desde los recientemente creados tras el derrumbe de la Unión Soviética, hasta las socialdemocracias y los Estados de bienestar tradicionales, como Nueva Zelanda y Suecia, han abrazado en ocasiones de manera voluntaria y en otras obedeciendo a poderosas presiones, alguna versión de la teoría neoliberal y, al menos, han ajustado algunas de sus políticas y de sus prácticas a tales premisas (HARVEY, 2007, p.9).

O mapa do neoliberalismo, a partir da década de 1970, foi crescendo, enfronhando-se em todos os continentes, começando pelos Estados Unidos e Inglaterra. Muitas vezes em alguns dos países que passaram a adotar o neoliberalismo e as ações de favorecimento do mercado e das políticas desta corrente foram mais radicais do que em outros, tornando o Estado um mero espectador e não mais do que um preparador de terreno para a ação do mercado.

Dentre todos os autores lidos, é perceptível que o neoliberalismo foi, nos anos 1945, uma reação teórica ao avanço das conquistas trabalhistas, à repartição maior dos lucros entre os trabalhadores e os patrões, à chegada ao poder dos partidos trabalhistas, aos avanços dos direitos sociais, ao fortalecimento dos sindicatos e ao estado máximo em defesa dos ideais liberais que defendiam o mercado autorregulável, a livre iniciativa, a propriedade privada e os direitos individuais.

Nos anos 1970, aproveitando-se da crise econômica mundial, mais conhecida como a crise do petróleo, os defensores do liberalismo, imbuídos dos valores neoliberais, fortalecem seus discursos revestidos de combate à inflação, de que, para tanto, o estado precisava redefinir sua agenda - enxugar a máquina estatal, redefinir suas áreas de atuação e investimento, avançar para um comércio mundial sem fronteiras.

1.2 Reestruturação ideológica e organizacional do Estado para o evento neoliberal

Ao retomar ao poder na maioria dos países, o liberalismo propõe e coloca em prática uma política de apoio ao livre comércio, a autorregulação do mercado, a desvalorização da mão de obra, instaurando o desemprego estrutural que favoreceu a política de baixos salários e maior acumulação de capital pelos investidores e

proprietários, determinando o novo modelo de estado, o estado mínimo. Para Kurz (2012),

A teoria olsoniana, inicialmente desenvolvida em função dos problemas da própria economia de mercado ocidental, afirma, em seu cerne, que a consolidação política e cultural de grupos de interesse, os quais bloqueiam inovações e acessos ao mercado, acaba inibindo o crescimento econômico das sociedades. Para os que acreditam na economia de mercado, isso quer dizer que a liberdade precisa ser treinada, que precisa ser desenvolvida uma cultura da concorrência e da responsabilidade pessoal adequada ao mercado. Portanto, essa doutrina à base de modelos, ahistórica e cega diante dos condicionamentos estruturais, é estendida apenas à disposição cultural dos sujeitos e às suas formas de articulação política (KURZ, 2012, p.8).

O neoliberalismo foi imposto como uma alternativa ao Estado de bem-estar Keynesiano, ofertando uma possibilidade de reorganização econômica para alguns países europeus e Estados Unidos, que enfrentavam um déficit público alto, altas taxas inflacionárias e descrédito popular. A partir dessa visão, coloca-se que o grande problema não está no mercado e sua economia, mas na liberdade em que principalmente o seu entendimento e prática precisam ser reorientados. É preciso uma reforma na sociedade no sentido de uma nova atuação do Estado e dos indivíduos.

Dentre as receitas econômicas e programas políticos de reestruturação do Estado, estava a privatização de empresas estatais de forma a assegurar um Estado mínimo que atuasse no mercado somente quando e onde fosse necessário ou chamado. O cerne está na defesa do mercado e da propriedade privada através da redução da ação do Estado, esvaziamento do poder do movimento operário e classe trabalhadora, empobrecimento e desemprego estrutural.

O Estado não se transformou em vilão de fato, mas no discurso dos que quiseram retirar de suas mãos a exploração de alguns setores produtivos e de bens de serviços através da afirmação de sua ineficiência e incapacidade em gerir uma política fiscal, controlar gastos públicos, etc. Esse Estado ofertaria àqueles a margem da produção e do consumo atendimento a suas necessidades de serviços básicos.

O neoliberalismo, então colocado como um projeto econômico e primeiramente como uma ideologia política, se expandiu pela Europa, Estados Unidos e, depois, para a América Latina, encontrando, durante determinado tempo, um terreno propício para se desenvolver e transformou lentamente a percepção popular em relação ao Estado e às empresas estatais.

A América Latina, mergulhada em uma crise econômica durante as décadas de 1980 e 1990, que parecia não ter solução possível, teve suas causas pretensamente determinadas pelo consenso de Washington⁷ no qual se constituiu uma bula de determinações que orientavam a forma pela qual os Estados e países deveriam portar-se para atingirem a solução para esses problemas. Segundo Bresser-Pereira (1991),

De acordo com a abordagem de Washington as causas da crise latino-americana são basicamente duas: a) o excessivo crescimento do Estado, traduzido em protecionismo (o modelo de substituição de importações), excesso de regulação e empresas estatais ineficientes e em número excessivo; e b) o populismo econômico, definido pela incapacidade de controlar o déficit público e de manter sob controle as demandas salariais tanto do setor privado quanto do setor público (BRESSER PEREIRA, 1991, p. 5).

Para combater estas causas, os Estados deveriam passar por uma reforma geral que garantisse a extinção ou diminuição dos problemas apontados, ou seja, constituir-se em Estado mínimo, efetivar a abertura aduaneira ou de importações, diminuir o número de empresas estatais ou abrir áreas de infraestrutura para a iniciativa privada em um grande processo de desestatização, diminuir gastos com benefícios e políticas sociais para controlar o déficit público, manter os custos com mão de obra no país com o controle dos valores dos salários, mantendo-o em baixo patamar.

A CEPAL (1989), em relatório, afirmou que os países da América Latina passaram oito anos lutando para atingir o ajustamento, estabilização, crescimento e reestruturação da produção, sem novos financiamentos externos e com graves problemas para saldar a dívida externa, continuavam com os mesmos problemas estruturais, altas taxas de déficits públicos, estagnação e inflação com queda acentuada da renda per capita.

O Consenso de Washington propôs uma ampla reforma do Estado em favor do mercado, seguindo as constatações sobre a América Latina. Foi determinado que os países se esforçassem e efetivamente concretizassem as dez “orientações” para atingir estabilidade: 1) disciplina fiscal visando eliminar o déficit público; 2) mudança das

⁷Em 1989, no bojo do Reaganismo e do Thatcherismo, máximas expressões do neoliberalismo em ação, reuniram-se em Washington, convocados pelo Institute for International Economics, entidade de caráter privado, diversos economistas latino-americanos de perfil liberal, funcionários do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do governo norte-americano. O tema do encontro Latin American Adjustment: How much has Happened?, visava avaliar as reformas econômicas em curso no âmbito da América Latina.

Desta reunião foi cunhada a expressão Consenso de Washington, onde se definiram dez pontos tidos como consensuais entre os participantes para que os países em desenvolvimento adotassem e, com estas, atrairiam capitais e se credenciariam para o desenvolvimento de suas economias. SILVA JÚNIOR, Ary Ramos da. Economista, Mestre e Doutor em Sociologia Unesp/Araraquara, Professor da Unirp.

prioridades em relação às despesas públicas, eliminando subsídios e aumentando gastos com saúde e educação; 3) reforma tributária, aumentando os impostos, se isto for inevitável, mas “a base tributária deveria ser ampla e as taxas marginais deveriam ser moderadas”; 4) as taxas de juros deveriam ser determinadas pelo mercado e positivas; 5) a taxa de câmbio deveria ser também determinada pelo mercado, garantindo-se, ao mesmo tempo, que fosse competitiva; 6) o comércio deveria ser liberalizado e orientado para o exterior (não se atribui prioridade à liberalização dos fluxos de capitais); 7) os investimentos diretos não deveriam sofrer restrições; 8) as empresas públicas deveriam ser privatizadas; 9) as atividades econômicas deveriam ser desreguladas; 10) o direito de propriedade deve ser tornado mais seguro.

Nesse contexto, o mundo se organizou em blocos econômicos muito bem definidos a partir dos anos 1980, em que foi criada a ALCA – Área Livre de Comércio das Américas –, o MERCOSUL – Mercado Comum do Sul - e outros mais, com exceção da União Européia, que tem seu início já nos anos 1950 sob o nome de União Européia do Carvão e do Aço até chegar a 1993 e se tornar União Européia. Os princípios desta união são o desenvolvimento econômico, integração entre os países, maior circulação de mercadorias, pessoas e unidades de produção. Os blocos econômicos são percebidos como produtos oriundos da globalização⁸ por proporem a abertura interna das aduanas como preparação para uma relação global, mas ao mesmo tempo se constituindo como a própria antítese deste processo, como uma ação em bloco em defesa dos interesses comuns dos países componentes, como um movimento de defesa das mudanças externas.

A passagem de um modelo de estado a outro propôs uma ruptura na organização da sociedade e do próprio estado que passaram por mudanças estruturais e ideológicas, alterando leis, costumes, divisão do trabalho, salários, determinações de classes. Somente não se alterou a concentração de renda por uma minoria. Em países periféricos, a concentração de renda aumentou, como no caso do Brasil, segundo Garcia (2010), em cinco décadas, desde 1930, o país sofreu um crescimento econômico

⁸ Em Lima e Coutinho (2007) apreende-se que a globalização refere-se a processos econômicos como a expansão extraordinária dos fluxos internacionais de bem, serviços e capitais, da concorrência nos mercados, da integração de sistemas econômicos nacionais e da produção em escala mundial. (Ocorrendo)[...] o fortalecimento de instituições supranacionais e multilaterais, a universalização de padrões culturais, a disseminação da idéia de democracia e dos direitos humanos, o apelo a questões comuns que dizem respeito à vida no planeta, em particular o meio ambiente, a comunicação por meio de novas tecnologias que aproximam pessoas de diferentes partes do mundo (relativizando, com isso, noções de tempo e espaço), a migração e a formação de redes globais entre organizações e movimentos sociais que sugerem a existência, ainda que vaga, de uma sociedade internacional.

significativo de 6,7% e as desigualdades sociais e de classes não se alteraram. Para Garcia (2010), no Brasil

A desigualdade não só se expressava nos números frios das estatísticas econômicas e sociais como aparecia nas diferenças entre o Centro-Sul rico e o Norte-Nordeste, pobre ou miserável, ou mesmo no interior das grandes metrópoles do Sudeste. Estava presente na discriminação contra a população negra e a indígena, ou mesmo contra as mulheres, uma prática não sancionada institucionalmente, mas parte dos “usos e costumes” nacionais. Manifestava-se, finalmente, na concentração do conhecimento em um país que podia exibir, lado a lado, a excelência de suas universidades e dezenas de milhões de analfabetos (GARCIA, 2010, p.156).

Na perspectiva dos governos e do neoliberalismo, essas minorias eram impossíveis de serem integradas, não havia solução para a discriminação racial, étnica, sexista e educacional, que, ao contrário de se tornar um desafio ou a sua exclusão um objetivo a ser atingido, se constituía em um discurso e prática de naturalismo e de determinismo, de forma que se entendia impossível, sem esperança qualquer ação para resolver tais problemas. Estas situações das minorias foram impostas exatamente pela má distribuição de renda, exclusão do mercado de trabalho e um latente desrespeito à cultura do outro. Tais situações começaram a ser enfrentadas a partir de 2003, provando que é possível alguma ação para mudar o quadro. Não que tenha ocorrido uma desconcentração acentuada da renda, mas que tenha havido maior inclusão das minorias e maior atenção a educação. Garcia (2010) afirma que

Desde os anos 1980 – a década perdida -, o país confrontou duas agendas: a de um desenvolvimentismo superado, pois instável no plano macroeconômico, socialmente excludente e, não raro, politicamente autoritário, e a neoliberal, celebrada *urbi et orbi* pelos supostos êxitos colhidos no Reino Unido de Margaret Thatcher ou no Chile de Augusto Pinochet (GARCIA, 2010, 157).

A agenda conservadora triunfou juntamente com a manutenção de uma realidade social excludente e autoritária, herdeira dos governos anteriores que em sua maior parte se efetivou a partir de ditaduras e golpes, no sentido de manter o poder das elites e antigas oligarquias. Graças à aliança entre os dois grupos, se instaurou um novo governo que tinha como cerne a agenda neoliberal, respondendo sim a permanência da exclusão, da distribuição de renda vigente, e uma acentuação no desemprego e perda de força dos movimentos sindicais. Gramsci (1968) analisa que

estes momentos se confundem reciprocamente, por assim dizer horizontal e verticalmente, segundo as atividades econômicas sociais (horizontais) e segundo os territórios (verticais), combinando-se e dividindo-se alternadamente. Cada uma dessas combinações pode ser representada por uma expressão orgânica própria, econômica e política. Também é necessário levar em conta que, com estas relações internas de um Estado-Nação, entrelaçam-se as relações internacionais, criando novas combinações originais e historicamente concretas. Uma ideologia nascida num país desenvolvido difunde-se em países menos desenvolvidos, incidindo no jogo local das combinações (GRAMSCI, 1968, p.49).

Com a chegada do Governo Fernando Henrique Cardoso, passa-se a reorganização do Estado de forma a se adequar às exigências do capital externo, pressão do Banco Mundial e FMI. A partir de então ocorre uma aceleração no processo de desestatização/privatização no país. A agenda criada no Consenso de Washington é na verdade uma receita que se aplicou bem à realidade norte americana e européia, pois já se encontravam em uma situação do capitalismo em que estas alterações favoreceram o crescimento econômico, mas, em países da América Latina em estágio de subdesenvolvimento, causou uma estagnação e precarização do trabalho.

1.3 Panorama histórico da privatização no Brasil e as tendências mundiais

A discussão sobre a privatização das empresas estatais brasileiras teve início, no Brasil, nos anos 1970, durante o governo Geisel, decorrente da crise do petróleo sofrida em 1973, momento em que a economia brasileira passava por uma desvalorização forte e o mercado pressiona-o para que tenha suas áreas de atuação no mercado limitadas. Pinheiro e Giambiagi (2000) relatam que

Pode-se considerar que o processo de diminuição da participação do Estado no Brasil remonta a 1974, quando o ex-ministro Fazenda Eugênio Gudin, um conhecido liberal, foi escolhido como “Homem do Ano” pela revista *Visão*, uma publicação muito influente na época [(Lamounier e Moura (1983)], na ocasião Gudin observou: “vivemos, em princípio, num sistema capitalista. Mas o capitalismo brasileiro é mais controlado pelo Estado do que o de qualquer outro país, com excessão dos regimes comunistas. Depois deste discurso, o *Estado de São Paulo*, um dos mais importantes jornais do Brasil, publicou uma série de 11 artigos sobre “O Caminho para a Estatização”. A comunidade empresarial organizou então entre diversos protestos públicos, ficaram conhecidos como “campanha contra a Estatização”. (PINHEIRO e GIAMBIAGI, 2000, p.17)

No Brasil em 1974, durante o governo do presidente Geisel, a diminuição da intervenção do Estado origina-se de pressões feitas pelo grupo empresarial brasileiro

que afirma a incapacidade do Estado em lidar com determinadas áreas de produção, bens e serviços básicos para a sociedade, construindo uma retórica sobre a incapacidade, a falta de lisura no trato com o bem público, o fato de as empresas estatais serem cabides de emprego e causadoras da alta da inflação, juntamente com o excesso dos gastos públicos para corrigir estes desvios e a concorrência difícil entre as duas categorias de empresas. Segundo Fusako e Kiichiro (2000), o governo adotou medidas para fortalecer a posição competitiva das empresas privadas, desenvolvendo uma política de barreiras comerciais e crédito subsidiado.

Ao mesmo tempo em que no Brasil se instaura esta pressão em favor de mudanças na ação do Estado de forma a se dar maior liberdade para a iniciativa privada propiciando que o setor privado se apoderasse de outros espaços da cadeia produtiva passíveis de altos lucros, contradizendo este discurso, buscam no próprio Estado apoio financeiro para manter as empresas privadas. Em alguns casos, como de fato ocorreu, a federação chegou a assumir empresas privadas falidas, anexando-as ao patrimônio público como pagamento de suas dívidas. Segundo Pinheiro e Giambiagi (2000, p. 17), esta reação da comunidade empresarial brasileira deflagrada pelo artigo de Gudín ocorre por conta das mudanças econômicas do início da gestão de Geisel, que estão ligadas à desaceleração do crescimento econômico nacional e às medidas de ajuste ao aumento dos preços de petróleo e à recessão internacional. O Estado adota o procedimento de restringir a ação das empresas estatais para fortalecer a competitividade em relação às multinacionais.

A perspectiva do governo e da comunidade brasileira sobre as empresas estatais era sua importância como patrimônio nacional, intocável, do qual o estado e a nação não podiam dispor por questões de defesa da soberania e proteção de sua economia, mas diante do cenário mundial, da alta inflação e contas externas, se voltam às ações para o controle das empresas estatais e admite-se por parte do governo a venda de algumas. Outra ação de emprestar ao setor privado divisas teve efeitos em outro momento, na década de 1980. Para Paiva (1984),

A fase pré-Collor (1981-89) foi marcada fundamentalmente pela "reprivatização" de empresas estatizadas involuntariamente, em função da inadimplência do setor privado junto às instituições financeiras públicas. Para se ressarcir de parte dos recursos aplicados no setor privado, no contexto da política de fomento da década de 70, o Estado foi obrigado a assumir o controle de empresas dos mais diferentes setores da economia (PAIVA, 1984, p.1).

Vale ressaltar que mundialmente, na década de 1970, também ocorria uma crise econômica e que esta implicou na busca de novas formas de organização e ação sobre a economia. Nesse cenário ocorreu a entrada da perspectiva neoliberal que exigiu uma orientação diferenciada para os Estados, um novo padrão de comportamento de ação que se adequassem aos seus vieses político e econômico, em uma configuração ideal, de forma que restringisse a sua área de atuação permitindo a expansão do setor privado, Reis (2010) relata que

Em fins dos anos 1960, começou a se manifestar a crise da combinação keynesianismo-fordismo e, por conseguinte, do próprio Welfare State. Neste momento, os liberais ganham força, agora com uma nova roupagem, a de neoliberais. Para eles, a crise estava implicando declínio da produtividade e achatamento dos lucros das empresas (profit Squeeze) - provocando, conseqüentemente, a queda nos investimentos e inflação. Esses acontecimentos resultavam da excessiva ampliação da participação do Estado, com o aumento dos seus gastos e da tributação sobre as empresas, e no fortalecimento dos sindicatos, que impunham salários cada vez maiores. Por isso, os neoliberais defendiam a redução da participação do Estado na economia, o enfraquecimento dos sindicatos e o retorno a uma economia competitiva de mercado (REIS, 2010, p.31).

A análise neoliberal sobre o Estado é depreciativa e o coloca contra a sociedade. O neoliberalismo é um opositor implacável do planejamento econômico estatal, porque este vai contra os interesses do mercado, que, dentro de sua perspectiva, é o agente regulador e espaço único onde as relações subsidiadas pela lei da oferta e da procura, além da capacidade e esforços individuais, garantem o desenvolvimento e fortalecimento das economias. As medidas neoliberais sugeridas para a melhora das economias seguiram a máxima da menor intervenção do Estado e defesa da oferta. Reis (2010) postula que

A partir de 1979, alguns governos passaram a adotar as políticas preconizadas pelos neoliberais, conforme o receituário da *Supply Side Economics*, como Margareth Thatcher, na Inglaterra, Ronald Reagan, nos Estados e Helmut Khol, na Alemanha. Apesar das diferenças existentes nos projetos neoliberais de cada um, muitas medidas implementadas foram comuns, como se segue: 1) Busca da estabilidade monetária, por meio de políticas de austeridade; 2) Redução dos gastos públicos, sobretudo nos programas sociais, objetivando o equilíbrio orçamentário; 3) Diminuição da tributação, especialmente para os grupos de rendas mais elevadas; 4) Restauração da taxa natural de desemprego, à medida que defendiam que a sua manutenção em determinados níveis era importante para diminuir os salários e debilitar o poder dos sindicatos; 5) Privatização das empresas estatais; 6) Abertura comercial e financeira, tornando mais livres os fluxos de comércios, serviços e de dinheiro; 7) Desregulamentação do mercado; 8) Flexibilização da relação capital/trabalho, facilitando a admissão e dispensa

de trabalhadores pelas empresas. Enfim, todas essas medidas pretendiam restringir a atuação do Estado a um mínimo indispensável, principalmente na implementação de programas sociais específicos, com apoio da iniciativa privada, destruindo assim o *Welfare State* (REIS, 2010, p.32).

Os problemas com o PIB, o choque do petróleo, o aumento das taxas de juros internacionais, poucos investimentos estrangeiros diretos no país, baixa confiabilidade externa, a diminuição do crédito após a moratória do México e a inflação galopante nos anos 1980 elevam a necessidade de que o Estado tome medidas para frear o processo violento e desvalorizante da economia brasileira. As ações iniciais deste combate se deram na intervenção do Estado nos preços, lançando planos de controle de preços, enquanto a tendência neoliberal defendia outras ações que diretamente se inseriam no afastamento do Estado do mercado e em menor investimento em programas sociais.

O Estado brasileiro, segundo Pinheiro e Giambiagi (2000), nessa configuração, elabora um programa que basicamente restringe a expansão das despesas das empresas estatais para reduzir o consumo interno e não alterar a sua intervenção na economia. Neste momento o BNDES absorve seis empresas privadas, em uma ação na contramão da perspectiva neoliberal.

As ações de privatizações se relacionam no Brasil com a defesa da orientação neoliberal na qual indica que, para países de economia atrasada, a melhor solução era o livre comércio e que a melhor forma de os mais adiantados ajudarem seria através dessa mesma via, além da função de melhorar o PIB e ajudar no controle inflacionário, valorização da moeda, a privatização dentro da análise de Stiglitz (1993, *apud* PINHEIRO e GIAMBIAGI, 2000, p.123) Com frequência, a privatização faz parte de uma reforma mais abrangente do papel do Estado na economia que, em geral, inclui reformas reguladoras e introdução ou melhoria de uma política de competição para promover o bem estar público.

Nos anos 1980, as empresas estatais foram orientadas pelo governo a contraírem empréstimos no exterior para financiar seu déficit. Para Pinheiro e Giambiagi (2000, p. 19), “A utilização das EE’s como instrumento de política macroeconômica contribui para a deteriorização da administração dessas empresas...”. Não se estava distante da realidade da OCDE em que as empresas públicas e o setor privado tinham que mostrar bom desempenho para que pudessem ser financiados. Mas, o movimento internacional de pressão em favor das privatizações dificultou a aquisição destes empréstimos e, ao negá-los, exercia força contrária para que o país se preparasse para entrar nesta tendência.

O BNDES, antes do próprio Estado, do governo executivo, construiu uma política nacional de privatizações e deu início a um programa de desestatização de 76 empresas privadas encampadas por ele, provindas de empréstimos contraídos e não pagos. Segundo relatórios do BNDES, continuavam dando prejuízos e exigindo recursos financeiros e humanos. A partir daí, o BNDES elabora um conjunto de procedimentos para efetivar esta ação, criados pela própria instituição para se desfazer das empresas, ou seja, vendê-las em leilão público em bolsa de valores, contratação de uma empresa de consultoria para propor um preço mínimo e de uma firma de auditoria para supervisionar cada processo, Pinheiro e Giambiagi (2000). Estes critérios foram mais tarde adotados pelo Plano Nacional de Privatizações em vigor até o ano 2000, e orientou a privatização das empresas públicas nos anos 1990.

Uma análise importante a ser colocada sobre a função das privatizações no Brasil, que traziam em si o interesse da melhoria econômica do país e em se fazer mais respeitável a nível internacional, feita por Nestor (1998, *apud* NESTOR e MAHBOODI, 2000) em que afirma que,

Uma melhor governança corporativa deve ser a preocupação básica de toda política de privatização. Os esquemas que visam captar recursos para o orçamento sem mudar os incentivos de controle e as estruturas nas empresas... não trazem a maioria dos benefícios de longo prazo da privatização às empresas ou à economia como um todo (NESTOR e MAHBOODI, 2000, p. 123).

A economia, nos anos 1990, continua a piorar e é nesse momento que a orientação neoliberal sobre o Estado, começa, de fato, a fazer parte, em maior dimensão, da retórica política, econômica e social sobre o seu papel na política pública, onde a desregulação do mercado e a abertura econômica ao capital se faziam constantes, gerando um movimento favorável de determinadas camadas sociais em favor das privatizações. O país passava também por uma campanha de desvalorização do funcionalismo público, quando o presidente Fernando Collor de Melo tinha em seu discurso a retórica de que o problema do Brasil começava no serviço público e que ali existiam “marajás”, funcionários que ganhavam muito e trabalhavam pouco e que estes deveriam ser caçados e afastados da máquina pública, por serem os causadores de todos os males que atingiam a economia brasileira. Essa retórica ideológica possibilita a sua eleição e uma ação favorável à privatização das empresas estatais onde se aloavam esses funcionários.

O período de privatização no Brasil foi deflagrado sob o governo do então presidente Fernando Collor de Melo, através da Lei 8.031/90, que instituiu o Programa Nacional de Desestatização (PND) e as regras que o orientaram, tendo como objetivos:

Art. 1º É instituído o Programa Nacional de Desestatização, com os seguintes objetivos fundamentais:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para modernização do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia;

V - permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa (BRASIL, 1990).

A partir daí, o Estado instituiu a fase da desestatização de suas empresas, distribuídas por todos os setores em que atuava e que foram considerados indevidamente explorados por ele. No primeiro ano deste processo, não se realizou nenhuma privatização, e, no ano seguinte, em 1991, realiza-se a primeira venda, a da USIMINAS, após 37 ações judiciais para impedi-la.

O BNDES foi encarregado e assumiu a tarefa de administrar o processo de desestatização, seguindo as regras da Lei 8.031/1990. Através de edital selecionou as duas empresas para consultoria das empresas estatais a serem vendidas. Essas empresas de consultoria fizeram o trabalho de avaliar e recomendar preços para venda e também apontaram as possíveis dificuldades para a privatização. Uma comissão definia o preço mínimo de leilão baseada nesses diagnósticos. Essa lei sofrerá alterações mais a frente para que se dê ao governo mais mobilidade nesta ação, possibilitando maior independência e rapidez neste processo. Para Mahboodi e Nestor (2000)

Do ponto de vista teórico, a privatização é de fato uma solução óbvia quando os objetivos relacionados ao lucro comercial são predominantes e podem ser separados dos objetivos de interesse público de uma forma significativa [Stiglitz (2003)]. Quando os objetivos comerciais são muito estreitos e limitados, em comparação com o interesse público (especialmente no fornecimento de bens públicos, como saúde, educação, segurança) a necessidade de privatização não está tão bem definida. Os benefícios da

separação podem ser comparados com o custo de promulgar complicados arranjos regulatórios *ex ante* (MAHBOODI e NESTOR, 2000, p.118).

Essa análise versando sobre uma separação necessária dos objetivos comerciais e os da política pública para que os setores se desenvolvam e apresentem à sociedade uma prestação de serviço adequada por parte do setor privado no qual o Estado aparecerá como avalista, cuidando dos interesses públicos, e os prestadores de serviços públicos serão agentes privados, ao mesmo tempo alerta que não se deve contar com os benefícios anteriormente à sua efetivação, porque não se pode, obviamente, prever se de fato a privatização da prestação de serviços atingirá todas as expectativas.

Tabela 1- Privatizações de 1981 até 1994

ANO	GOVERNO	VENDIDAS	RECEITA
1985/1990	Sarney	18	U\$533 mi.
1991/1992	Collor	18	U\$3.86 bi.
1992/1994	Itamar F.	15	U\$ 4.5 bi.

Baseada em dados do BNDES apud Pinheiro e Giambiagi (2000) e Costa e Peci (2011)

No primeiro período das privatizações, foram a leilão empresas ligadas à indústria; no segundo período, as de oferta de serviços, como as companhias de telecomunicações e transporte.

Em 1992, o governo Itamar Franco constituiu mudanças no PND, após minucioso estudo, determinando, a partir daí, que os pagamentos deveriam ser em moeda corrente, ocorrer maior distribuição da propriedade das ações e a inclusão de participações minoritárias do Estado, além de permitir que estrangeiros participem desse processo. Nesse período, as taxas de juros caem, possibilitando a expansão da economia, ocorrendo o aquecimento do mercado de trabalho e aumentando a quantidade de investimento no país. Dentro dessa conjuntura, o governo não conseguiu controlar a inflação e para tentar controlá-la, lança o Plano Real, ocorrendo a queda da inflação, que influenciou no crescimento do PIB.

No PND estava contida a indicação implícita das áreas nas quais o Estado deve atuar de forma prioritária, sendo esses, os setores de 1ª necessidade como Saúde, Educação, Segurança e Regulação. Acreditava-se que, nas outras áreas, que foram ou seriam leiloadas, o setor privado tinha maior competência para atuar e que esse fato

alavancaria melhor desempenho e atendimento às demandas da sociedade e do mercado. Isso seria estimulado também a partir da concorrência que, em contrapartida, geraria maior eficiência na prestação de serviço, na produção e preços.

No governo seguinte, do presidente de Fernando Henrique Cardoso, 1995 a 1998 e de 1999 a 2002, as privatizações continuaram sendo ampliadas e aceleradas. Segundo Pinheiro e Giambiagi (2000),

[...] a privatização galgou algumas posições na agenda do governo, revestindo-se de uma importância sem paralelo anterior. Em retrospecto, pode-se constatar que durante a gestão de Fernando Henrique teve início a fase mais longa, mais difícil e mais importante da privatização. Essa fase inclui as empresas de mineração e infraestrutura, a ampliação da privatização aos estados e municípios e uma mudança no papel dos setores público e privado na economia, num grau não previsto nos estágios anteriores (PINHEIRO e GIAMBIAGI, 2000, p.29).

O governo Fernando Henrique efetiva algumas mudanças na estrutura do processo de privatização, a nomenclatura e funções são alteradas, mudando a designação de privatização para desestatização, substituindo a Comissão de Privatização por Conselho Nacional de Desestatização, promulga a Lei 8.987/1995 de Concessões. Particularmente esta nos interessa, porque aí está contida a emenda constitucional de 1995 que acabou com os monopólios do Estado. Essa abertura liberou a concessão da exploração do transporte ferroviário no Brasil tanto como a exploração das telecomunicações.

Para a compra dessas empresas maiores pertencentes a áreas mais complexas da economia, áreas básicas de prestação de serviço, os compradores precisaram de financiamento para compor o capital inicial a ser pago. Conforme Pinheiro e Giambiagi (2000),

Como o Brasil, internacionalmente, continuava pertencendo à categoria de não investimento e o risco de uma maxi desvalorização pairava no horizonte, a captação de empréstimos nos mercados externos resolvia apenas parte do problema. Portanto, o governo interveio, financiando os compradores diretamente, mediante o parcelamento da venda ou através do BNDES (PINHEIRO e GIAMBIAGI, 2000, p.33).

Ao mesmo tempo o governo se liberava das despesas com tais setores, mas continuava com seus interesses voltados ao desempenho empregado a eles pelos concessionários. Uma faca de dois gumes, mas aceita pelo Estado para atender as expectativas do mercado exterior que acompanhava atentamente todo o processo

desencadeado, analisando-o e julgando-o. Os valores negociados eram astronômicos e, a partir do contexto econômico mundial onde os Tigres Asiáticos começavam a ter problemas, a privatização garantia a passagem ou a manutenção da estabilidade.

Tabela 2 - Resultados Acumulados das privatizações - 1990/2011 (US\$ milhões)

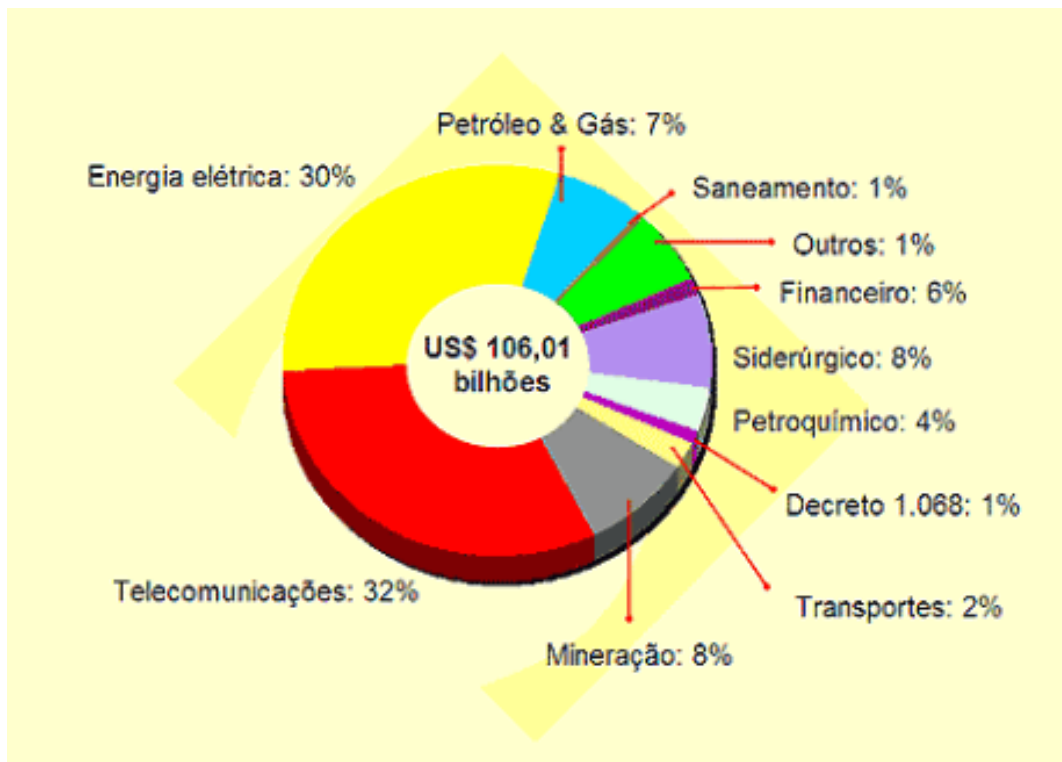
Programa	Receita de Venda/ Valor da Outorga	Dívidas Transferidas	Resultado Total
Desestatizações federais	59.980,5	11.326,4	71.306,6
Empresas de Telecomunicações	29.049,5	2.125,0	31.174,5
Privatizações	30.824,2	9.201,4	40.025,6
Concessões	106,5	-	106,5
Privatizações estaduais	27.948,8	6.750,2	34.699,0
Total	87.929,3	18.076,6	106.005,6

Fonte: BNDES, 2012.

No período entre 1990 e 2011, segundo dados do BNDES, os resultados obtidos pelas privatizações foram positivos e chegaram a US\$ 106,1 bilhões. Neste momento do processo de privatização no Brasil, os estados federativos desenvolveram seus próprios programas de desestatização de empresas, estimulados pela política do governo federal, tomando para si basicamente as mesmas regras que controlavam o PND.

A efetivação dessa política por parte do Estado tinha como um de seus objetivos desonerar suas contas, diminuindo gastos com pessoal, e criar possibilidades de investimento em áreas prioritárias.

Gráfico 2 - Participação Setorial no Processo de Privatização de 1991 a 2011



Fonte: BNDES, 2012

A partir dessa exposição, temos a visão geral de como se distribuiu por áreas e como cada setor influenciou no quadro geral das privatizações, onde as telecomunicações se apresentam como setor detentor da maior parcela de contribuição nessa arrecadação, e os setores que menos arrecadaram foram o de saneamento, o Decreto 1.068⁹ e outros. O setor de transporte contribuiu, nesse contexto, com apenas 2% do valor total, sendo dividido entre as modalidades de transporte, incluindo-se aí o transporte ferroviário. O baixo percentual apresentado pelo setor de transporte no montante das privatizações possibilita e fortalece a crítica a tal ação privatizadora.

⁹ O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo tados da publicação deste decreto. Decreta: Art. 1º Ficam incluídas no Programa Nacional de Desestatização (PND), na forma do disposto no art. 2º, § 2º, da Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, as participações societárias minoritárias de que são titulares as fundações, autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e quaisquer outras entidades controladas, direta e indiretamente, pela União.

Art. 3º O disposto nos artigos anteriores não se aplica:

I - às participações detidas pelas seguintes entidades: (BNDES) Participações S.A. (BNDEPAR), (BB) Banco de Investimento S.A. (BB-BI) e Instituto de Resseguros do Brasil (IRB);

II - às ações ou outros valores mobiliários, conversíveis em ações, de emissão de sociedades anônimas, objeto de demanda judicial, até o seu transito em julgado;

III - às participações minoritárias que, a juízo do Comitê de Coordenação das Empresas Estatais (CCE), forem consideradas necessárias à consecução do objeto social da empresa participante.

1.4 A Economia Brasileira nos anos de pré-privatização e pós-privatização

O Brasil se situa na periferia do capitalismo e, nesse contexto, o Norte de Minas Gerais está para o país e o estado nessa mesma posição. As reformas ocorridas na estrutura do Estado brasileiro foram pensadas segundo projetos de enxugamento e reordenamento que favorecessem o avanço do capitalismo, estruturando o país para se tornar interessante aos investimentos de capital nacional, ou/e primordialmente ao capital estrangeiro.

O processo de privatização ocorrido no país desde os anos 1990 se justificaram dentro desta ótica de reordenamento e atração. A economia do país foi alterada durante esse período e, ao final dos anos 1990, ainda não tínhamos uma moeda estabilizada, nem reservas que garantissem ao país passar por crises econômicas sem piorar a situação de vida da população e o avanço tecnológico e social.

Durante o governo Fernando Henrique Cardoso, ocorreu a maioria das privatizações, como já discutimos anteriormente, inclusive a do setor de prestação de serviços, onde se inclui a oferta de serviços de transporte ferroviário de carga. No relatório sobre a concessão do serviço público desse transporte e a extinção da oferta de transporte ferroviário de passageiros, apontou-se que o edital com as regras do processo licitatório estava atrasado em sua publicação, o que dava margem a questionamentos sobre os interesses envolvidos. Respondendo a tal citação, a publicação do documento se deu na véspera do leilão na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, o que, obviamente, prejudicou e impossibilitou a participação de possíveis grupos interessados nessa concessão.

Segundo o BNDES, como saldo do processo de privatização no Brasil nos anos de 1990 a 1994, a Receita das vendas girou em torno de 8.608 milhões de dólares, com transferência de dívidas para o serviço privado de 3.266 milhões de dólares num total de 11.874 milhões de dólares. Esse fato coloca esse período atrás do próximo ciclo analisado pelo BNDES, de 1995 a 2000, que apresentou um total de 93.424 milhões de dólares de transferências do setor público para o privado em termos de concessões de exploração e venda de empresas estatais.

Tabela 3 - Resultados selecionados da privatização no Brasil – BNDES

Período	Receita de Venda	Dívidas Transferidas	Resultado Total	
			US\$ milhões	%
1990-1994	8.608	3.266	11.874	11.2 %
1995-2002	78.614	14.810	93.424	88.8 %
Total	87.222	18.076	105.298	100.0%

Fonte: BNDES, 2002.

A nova oferta de serviços pelo setor privado adquirido pelo sistema de concessão, firmada entre governos e empresas privadas durante a década de 1990, construiu um novo panorama da prestação de serviço público brasileiro. A partir de então, o estado se retirou dessas áreas e deixou que o mercado ditasse as regras de oferta. Ao mesmo tempo esses governos não desenvolveram ações sociais que promovessem melhoras na vida do brasileiro.

Durante o governo Fernando Henrique Cardoso, em que se efetivou a maior parte da desestatização de empresas e serviços, o índice de miséria no país era altíssimo, e timidamente esse governo criou o Programa Bolsa Escola e algumas outras iniciativas que atingiam baixo índice de ação, ao mesmo tempo em que atendia exigências do Fundo Monetário Internacional que exigia contenção de investimento nas áreas sociais. Uma ínfima parte da população abaixo da linha da pobreza no país era atendida por esse programa e restava ao governo somente contestar os dados apresentados pelas agências e institutos de pesquisa brasileiros como se não fossem reais.

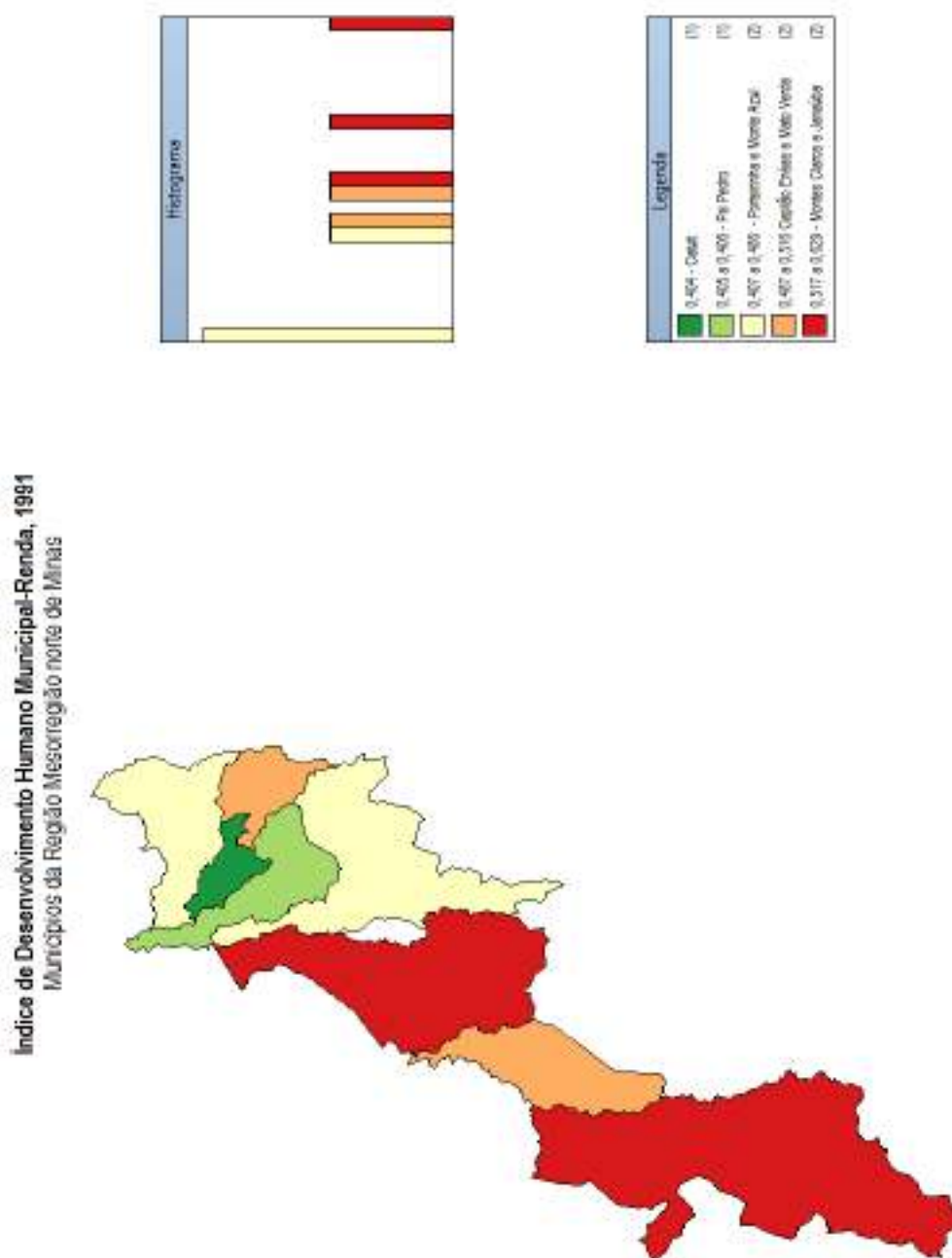
Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 14% da população brasileira e suas famílias tinham nos anos 1991, renda inferior à linha de indigência, abaixo de R\$60,00 (Sessenta Reais), e 34%, abaixo da linha de pobreza. Num total de 22 milhões de brasileiros eram indigentes e 53 milhões eram pobres. O índice GINI de concentração de renda, em escala de 0 a 1 apontou uma melhora bem pequena entre 1992 e 1999, saindo de 0,571 para 0,567. Apesar disso, esse valor foi o terceiro maior índice de desigualdade na distribuição de riqueza do mundo.

Nos anos 2000 a 2010, a pobreza no Brasil, segundo a Fundação Getúlio Vargas (FGV), caiu em 50,64%, sendo tomada como base para cálculo a renda *per capita* de R\$151,00 (Cento e cinquenta e um reais). A renda dos mais pobres cresceu, entre 2000 a 2010, em 67,93%, e a dos mais ricos em 10%. Esse índice de desigualdade dos brasileiros atingiu uma marca histórica desde que passou a ser calculado em 1960. O índice GINI estava em 0,5304 em 2010.

Nesse período, o governo investiu mais em programas sociais e aumento da escolaridade, sendo essas ações apontadas como principais responsáveis pela queda da diferença entre a renda dos mais ricos e a dos mais pobres. Apesar desse aumento, o Brasil ainda está mal avaliado em qualidade de ensino e em quantidade de pessoas com grau mais alto de escolaridade. Os governos da década dos anos 2000 ampliaram os programas de transferência de renda, ou seja, criaram e ampliaram programas sociais como o bolsa família, atendendo 12,4 milhões de pessoas. Os programas Fome Zero, agricultura familiar entre outros, ajudaram a garantir uma renda mínima a pessoas que até então não tinham nenhuma forma de garantir a sobrevivência com um pouco mais de certezas e assim ficavam mais expostos do que atualmente ainda estão a situações de exploração de trabalho.

O Norte de Minas Gerais nos anos 1991, atingiu, segundo dados do IPEA, o índice de Pobreza e de pessoas vivendo em nível de indigência de 40,32% e total de pessoas na pobreza de 69,48%. O IDH dos municípios de Montes Claros e Janaúba atingiram uma média que variou de 0,517 a 0,629; em Catuti 0,404, e Pai Pedro 0,405 variando até 0,406 – estes municípios na época eram recém emancipados – ficaram abaixo do índice 0,5, o que os determina como baixíssimo IDH. Já em 2000 Catuti atingiu o percentual de 0,474 e Pai Pedro de 0,475 a 0,486, mesmo assim ainda se localizam no mesmo lugar preocupante no índice.

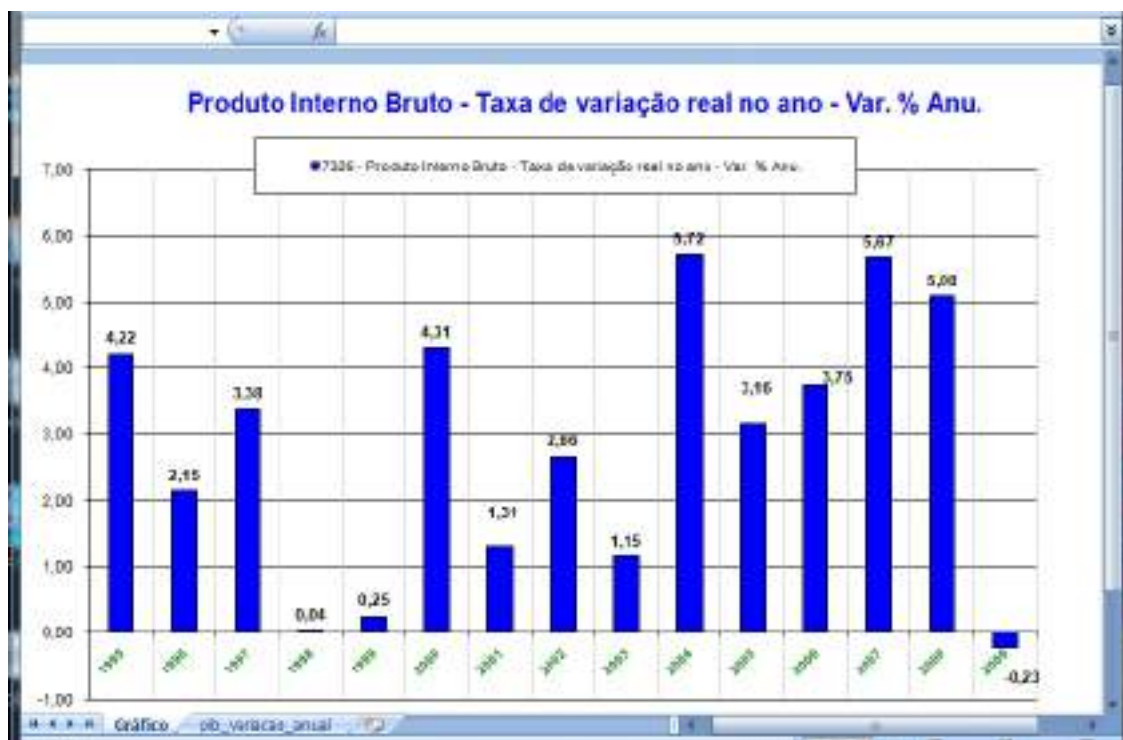
Mapa 1- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal-Renda 1991 – Municípios da Região Norte de Minas Gerais – Caminhos da Ferrovia



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2000.

Na década de 1990, mesmo com a venda de estatais e concessão de exploração da oferta de serviço público para o setor privado, não ocorreram melhoras nas condições de vida da população brasileira e menos ainda na população do Norte de Minas Gerais, que continuou apresentando baixos índices de desenvolvimento e de inclusão.

Gráfico 3 - Produto Interno Bruto – Taxa de variação real no ano – Var. % Anu.



Fonte: revista eletrônica Ponto e Contraponto, 2010.

O Produto Interno Bruto (PIB), durante os anos de 1993 a 2002, atingiu 2,9% de crescimento médio ao ano, e a partir de 2003, atingiu um crescimento de 3,47% de aumento médio ao ano até 2009, o que nos demonstra uma alavancada do crescimento a partir do ano de 2004. Mas como entender esta situação de crescimento?

Ao analisar os objetivos do Consenso de Washington, que orientaram as reformas executadas pela União em sua estrutura na década de 1990, podemos afirmar que o país adentrou ao modelo determinado em suas orientações ao retirar sua ação de áreas estratégicas de prestação de serviços e produção, limitando sua ação as áreas de educação, saúde e infraestrutura que, independente deste indicativo, receberam poucos investimentos, pois, não alteraram qualitativamente a oferta à população e reduziram o seu volume.

O estado conseguiu cumprir as metas de sua lista de ações necessárias para a sua reestruturação focadas na abertura de áreas proporcionaram ao capital estrangeiro igualdade de situação com as instituições financeiras nacionais, redução de alíquotas para exportações e importações com o intuito de facilitar a globalização econômica, supressão velada de direitos trabalhistas com uma maior flexibilidade de contratos de trabalho temporários, enfraquecimento e limitação da ação dos sindicatos e associações com a elaboração de novas regras.

A União não conseguiu atingir uma disciplina fiscal que limitasse os gastos e reduzisse o déficit público. Nesse ponto o fracasso foi total e continua sendo a grande dificuldade para os governos das décadas seguintes. Os governos posteriores obtiveram um aumento proporcional em seus gastos devido à permanência de algumas situações anteriores e o aumento das políticas redistributivas alicerçadas em programas sociais que visam à eliminação da miséria no país e também a ampliação da oferta de educação de nível superior que demandou a criação de novas Universidades e Institutos Federais de Educação, o que implica em concursos para preenchimento de vagas.

CAPÍTULO II

O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DOS TRANSPORTES DE CARGAS FERROVIÁRIO NO BRASIL E A EXTINÇÃO DA OFERTA ESTATAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

O objetivo deste capítulo consiste em analisar a privatização no Brasil determinando como ocorreu e tendo como base para tal estudo o processo de desestatização através da Lei de Desestatização nº 8.031/90, Lei nº 8.987/95, Lei nº 9.074/95, a Lei 8666/93, o Decreto nº 473/92, que incluiu a RFFSA no programa nacional de desestatização, o Edital do Leilão nºA-3/96, o Contrato de Concessão e seus aditivos para a exploração firmado entre a União e a Ferrovia Centro Atlântica e a outorga de concessão à empresa Ferrovia Centro-Atlântica S.A. para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Centro-Leste, de 26 de agosto de 1996. Também foi analisado o relatório final de acompanhamento do Programa Nacional de Desestatização.

2.1. Lei 8.031/90 e a reestruturação do Estado adequado ao modelo neoliberal

A Lei de Desestatização 8.031/90 decretada pelo Presidente Fernando Collor de Melo anunciava algumas transformações na organização do Estado de forma a se dar base legal e estrutural para que se operacionalizasse a privatização de empresas e sociedades nas quais a União era acionista majoritário ou não, bem como a adequação do Estado brasileiro ao modelo de Estado mínimo, atuante somente em áreas eleitas como prioritárias, constituídas em setores de primeira necessidade como Saúde, Educação, Segurança e Regulação.

Os objetivos da Lei 8.031/90 se encontram com os objetivos do Consenso de Washington, em que foram propostas medidas de redução da atuação do Estado no mercado, diminuição da dívida pública, abrindo o mercado interno para o capital independente de sua origem como forma de propulsionar a globalização econômica. Portanto, os componentes objetivos da Lei é uma primeira forma de reordenamento do Estado no Brasil mais sistematizado que em outros períodos.

Art. 1º É instituído o Programa Nacional de Desestatização, com os seguintes objetivos fundamentais:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para modernização do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia;

V - permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa.
(BRASIL, 1990 - grifos nosso).

O primeiro objetivo determinou uma mudança na política relacionada à exploração e oferta de serviços por parte do estado. As suas atividades se delimitaram a um determinado espaço e deixaram para a iniciativa privada atividades que até então ofertava, tornando-se um Estado de atuação mínima, reduzindo seu espaço de atuação a áreas prioritárias, passando à iniciativa privada a prerrogativa de explorar as outras áreas. Essa retirada encontrava justificativa na afirmação de que o Estado era deficitário e de que suas empresas não geravam lucros e, sim, gastos na maioria dos casos, sendo a eficiência dentro dessa concepção uma característica pertencente a iniciativa privada.

O segundo objetivo determina que a venda ou concessão de empresas à iniciativa privada possibilitaria o saneamento da dívida pública, pois reduziria despesas com pessoal, com infraestrutura e logística e, ainda, que os valores recebidos seriam empregados em melhoria dos serviços sob a custódia do estado, na melhoria do atendimento a população.

O objetivo terceiro afirma que, com a privatização, ocorreria uma retomada de investimentos nas atividades econômicas daquelas sociedades, mas, para tornar atraente ao mercado, tais empresas em sua maioria receberam investimento anterior à disponibilização. Muitas delas também deixaram de receber investimentos para que se fizessem inclusas no programa de privatização.

Nestes dois objetivos está latente a ideologia da ineficiência do Estado em gerir empresas ou áreas, colocando como canais de sangramento da economia em que, além desse fator, também se encontrava uma oferta de baixa qualidade que não atendia as necessidades e interesses público, condizentes com o momento de desenvolvimento

vivido pelo mundo. Era, portanto, necessário repassá-las o mais rápido possível para quem de fato as faria competitivas e eficientes, ou seja, a iniciativa privada. Para Corazza (1990), a justificativa da época era de que a concentração de atenção às estatais prejudicou os possíveis esforços feitos nas áreas sociais. Entretanto o que de fato ocorreu foi o desvio de recursos orçamentários dessas áreas para absorver empresas privadas falidas que pagaram, a despeito de seus resultados, um total bem além do valor de seus resgates ao tesouro nacional em forma de impostos indicando *superávit*.

A determinação de que o Estado deve ofertar e administrar somente as atividades em que sua presença seja fundamental aparece no quinto objetivo e vai ao encontro do objetivo primeiro. Nestes dois itens se determina a ação do Estado como mínima, limitado e primário em que ele oferta alguns serviços básicos e regula as outras áreas, mas de forma branda, à distância, porque seu objetivo principal não é ofertar serviços porque o mercado é eficiente para isto, sendo o mais importante garantir o desenvolvimento das prioridades nacionais.

No objetivo sexto, ao Estado dá-se a função de fortalecer o mercado de capitais com a oferta pública de bens e a democratização das sociedades de capital de que faz parte, ou seja, disponibilizando para o público as ações e bens de capital das empresas públicas para o mercado, de forma a se retirar de tais áreas de prestação de serviço e produção.

Estes objetivos abriam o Estado para a privatização, assim, todas as empresas estavam sob a mira da Comissão Nacional de Privatização e esta poderia determinar, após análises, quais deveriam ser disponibilizadas. Excluíram-se as empresas públicas de economia mista que pertenciam ao grupo das atividades prioritárias da União determinadas na constituição de 1988, no seu artigo 21. Nesse caso ainda não se podiam privatizar áreas como comunicação, os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos; a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária; os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; os portos marítimos, fluviais e lacustres. Junto a essas áreas, ficou também isenta de privatização a PETROBRAS – Petróleo Brasileiro S/A –, protegida pela Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953.

Na Seção IV, onde trata dos Direitos e Bens objetos de Privatização, determina que podem ser as participações societárias na forma de ações ou quotas do capital social que assegurem à União o controle total ou parcial da sociedade e que possibilite eleger a maioria dos administradores, também as participações minoritárias diretas ou indiretas no capital social, ou seja, direta, quando a União exerce efetivamente a administração e detém as quotas, ou indireta, quando um órgão federal detém ações ou administra a empresa.

Pode dispor também de bens e instalações de empresas controladas, - como o caso da ferrovia, apesar de esta área nesse momento ainda não estar inclusa no PND - e os componentes que integram o ativo e o passivo¹⁰ patrimonial dos bens das empresas, tudo isso, se decidido pela Comissão Diretora do PND, podem ser dissolvidas ou parcialmente desativadas. Essa abertura se propiciará mais a frente e em outra Lei que complementa o projeto de Desestatização, já no governo Fernando Henrique Cardoso (FHC).

Detendo análise nesse item, vê-se o delineamento da privatização da concessão de exploração da ferrovia, em que somente o transporte de cargas de todo o patrimônio da Ferrovia seria colocado para licitação e se excluiu do programa o transporte ferroviário de passageiros. A União colocou para o mercado somente os ativos das empresas e sociedades controladas que viriam a ser dissolvidas pelo PND, determinado por sua comissão diretora.

Na seção V Dos Projetos de Privatização, em que se delineia como ocorreria o PND e suas modalidades operacionais, o que mais se destaca para esta pesquisa são os itens IV, V e VI que futuramente determinarão o formato da privatização da RFFSA.

- IV - transformação, incorporação, fusão ou cisão da sociedade;
- V - alienação, arrendamento, locação, comodato ou cessão de bens e instalações da sociedade;
- VI - dissolução da sociedade ou desativação parcial de seus empreendimentos, com a conseqüente alienação de elementos do ativo patrimonial.
(BRASIL, 1988)

¹⁰ - O que é ATIVO e PASSIVO: ATIVO - Representa todos os bens, direitos e valores a receber de uma entidade. Se uma empresa compra uma máquina, esta representa um bem de sua propriedade, portanto um ativo. Por outro lado, se uma empresa paga determinada quantia, digamos, pela patente de uma invenção, ela passa a ter o direito sobre essa patente. Assim uma patente representa um direito; logo um ativo. PASSIVO - Representa todas as obrigações financeiras que uma empresa tem para com terceiros. É tudo que deve; as dívidas que ela contraiu. Ou que gera gastos. In: ¹⁰ http://www.valdecicontabilidade.cnt.br/index.htm?http%3A//www.valdecicontabilidade.cnt.br/meus_servicos/contabilidade/conceitos.htm

Esses itens da lei propiciam a alteração da forma das empresas ou sociedades, a concessão e arrendamento somente do transporte de cargas, e a desativação parcial de seus empreendimentos e alienação de elementos do ativo do patrimônio. Sobre o transporte de passageiros não se acha referência alguma que de fato justifique a exclusão da oferta, assim como não houve processo de leilão de concessão desta modalidade, que então ficou sem poder ser explorada por nenhuma empresa tanto pública quanto privada, deixando aparente que sua oferta não é do interesse ou preocupação da União naquele momento.

A Comissão Diretora do PND ficou regulamentada e instituída nessa lei, diretamente subordinada ao Presidente, e sendo designada e nomeada por ele após aprovação no Congresso Nacional, era composta por 12 membros titulares e 12 suplentes. O Presidente da República tinha o poder de designar diretamente o presidente da comissão e seu substituto.

Essa Comissão podia propor ao Presidente da República a inclusão de sociedades no PND, a instituição pública que seria a gestora do FND¹¹, determinar os critérios para a participação pessoa física ou jurídica estrangeira no processo de privatização, o valor mínimo de pagamento em moeda, o preço das ações, bens, ou valores de objetos alienados.

Um destaque está para esta pesquisa no item VIII desta seção, em que torna responsabilidade da Comissão aprovar ajuste de natureza operacional, contábil ou jurídica, bem como o projeto de saneamento financeiro de sociedade incluída no Programa Nacional de Desestatização, necessários à implantação e execução do respectivo projeto de privatização. Essa determinação possibilita a aplicação de recursos para a melhoria da sociedade a ser privatizada. Ora, se havia orçamento para a melhoria então por que não se aplicou antes para torná-la eficiente enquanto administrada pela União? Essa pergunta sempre se faz presente em todas as reflexões mais detalhadas sobre a afirmação constante da ineficiência e incapacidade financeira do Estado em gerir e investir em suas empresas, ocorrendo e justificando o sucateamento.

A essa Comissão coube toda a implementação, avaliação, controle dos projetos de privatização desde a escolha da empresa a ser desestatizada, como e quando serem aplicados os valores resultantes de suas vendas, a liquidação delas e o destino de seu

¹¹ – Fundo Nacional de Desestatização criado no Decreto 724/93.

patrimônio, prestando contas anuais ao Presidente da República ou quando este solicitasse.

O Presidente Fernando Collor de Melo, também através do Decreto 743/90, incluiu no PND a Rede Ferroviária Federal S.A., a AGEF Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., atendendo a Lei 8.031/90 que libera para concessão e privatização empresas que a Comissão de Nacional de Desestatização determinasse como próprias e necessárias para tal processo.

Com a indicação do artigo 2º desse decreto, as ações representativas das participações acionárias da União e de entidades de administração pública federal indireta nestas sociedades, foram depositadas no Fundo Nacional de Desestatização, no prazo de cinco dias da publicação do decreto, obedecendo ao artigo 10 da Lei 8.031/90 em que ficou determinado que,

Art. 10. A União e as entidades da administração indireta, titulares das participações acionárias das empresas que vierem a ser incluídas no Programa Nacional de Desestatização, deverão, no prazo máximo e improrrogável de 5 (cinco) dias, contados da ata da publicação, no Diário Oficial da União, da decisão que determinar a inclusão da empresa no referido programa, depositar as suas ações no Fundo Nacional de Desestatização.

Parágrafo único. Os administradores das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização, bem como os de seus acionistas controladores, serão pessoalmente responsáveis, na forma da lei, pelo depósito das ações no Fundo Nacional de Desestatização. (BRASIL, 1990, LEI 8.031/90)

Para Corazza (1990), o FND é um organismo contábil, com finalidade de ser o depositário das ações ou cotas das Empresas Estatais a serem privatizadas. A Comissão de Desestatização indica a Empresa Estatal a ser alienada e o Presidente decide e publica no Diário Oficial. Depois desse ato, decorrendo cinco dias, os diretores das sociedades apontadas deveriam depositar as ações no FND, órgão responsável por emitir recibos das ações, intransferíveis e inegociáveis, que são cancelados quando recebidos os valores da venda das ações. Com o ato do depósito das ações os diretores da sociedade perdem a possibilidade de ingerência no processo.

Com essa Lei de Desestatização o caminho estava preparado, mas a deposição do Presidente Fernando Collor retirou um pouco de sua força. O governo seguinte do Presidente Itamar Franco, foi pressionado pelo mercado e por seus apoiadores levando-o em determinado momento a retomar o processo de reorganização do Estado. No governo de FHC foi elaborada, aprovada e posta em prática a Lei 8.987/95 que altera de

forma contundente as prerrogativas do Estado em atuar monopolicamente em áreas tidas até então como de segurança nacional, uma lei de concessão e prestação de serviços públicos.

2.2. O governo Fernando Henrique Cardoso e a Lei 8.987/95 de Concessão de oferta de serviço público e obras públicas

Com o sentido de ampliar e favorecer maior abertura ao PND, o então governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso sanciona a Lei 8.987/95, que trata sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, e regulamenta todo o âmbito da operacionalização das concessões no sentido de determinar a forma e o como se proceder nesse ato, determinando as regras contratuais, a função da União, das concessionárias e dos usuários, o que pode causar caducidade e como se processará a fiscalização e rescisão de uma concessão.

O artigo 175 da Constituição Federal determina ser prerrogativa do poder público, que pode exercer ou conceder ou permitir a prestação de serviço sempre através de licitação. Também estabelece que a lei determinará sobre regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviço público, o contrato, as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão, direitos dos usuários, tarifas e manutenção de oferta de um serviço adequado de boa qualidade. A Lei 8.987/95 é que faz cumprir este artigo constitucional, mas exclui das concessões os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens (rádio e televisão).

O Presidente FHC editou a Medida Provisória 890 no dia seguinte à publicação da Lei 8.987/95, em 14 de fevereiro de 1995, que foi sucedida por várias outras que feriam a Constituição. Todas tentavam colocar para licitação a concessão e permissão da prestação dos serviços básicos de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica e a dos vários modais de transportes: a) coletivo municipal; b) rodoviário de passageiros; c) ferroviário; d) aquaviário; e) aéreo; telecomunicações, exploração, precedida ou não de obra, de: a) portos; b) infraestrutura aeroportuária; c) infraestrutura aeroespacial; d) obras viárias; e) barragens; f) contenções; g) eclusas; h) diques; distribuição local de gás canalizado, observado o disposto no § 2º do art. 25 da Constituição; saneamento básico; tratamento e abastecimento de água; limpeza urbana;

tratamento de lixo; serviços funerários. Até se chegou à Lei 9.074/95 onde se cuida com mais detalhe da concessão de energia e muda-se o texto ao referir-se ao transporte, colocando a concessão de vias federais precedidas ou não da execução de obra pública.

Voltando à Lei 8.987/95, ressalta-se que ela regulamenta os princípios básicos que regem as concessões e permissões de exploração de serviço público, determinando que a União, Estados e Municípios do país deverão reformular ou revisar suas leis para adaptar-se às prescrições dessa lei no sentido de atender as modalidades dos seus serviços. A União e as demais unidades federativas onde se localiza o serviço público objeto de concessão, com ou sem precedência de obra pública, tem poder de conceder ou permitir a sua exploração.

A concessão de serviço público se constitui dentro dos dispositivos da lei em uma delegação dessa prestação feita por quaisquer das unidades da federação mediante licitação, por concorrência, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que tenha capacidade comprovada para seu desempenho, por sua conta e risco, por prazo determinado. Por outro lado, a permissão de serviço público é determinada como um favor e não um direito, dada a título precário, mediante licitação pelo poder concedente a pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. Concessão é, portanto, concedida quando o Estado considera tal serviço como próprio, sendo uma posse do poder público, não podendo ser negociado por ser uma atividade inerente a ele não podendo ser outro seu titular. Então transfere-se ao concessionário somente o seu exercício, a sua execução e não a sua titularidade.

À concedente¹² é dado o poder, direito e dever de fiscalizar as concessões e permissões mediante cooperação dos usuários. Trata a lei de organizar e determinar como se dará essa fiscalização, a participação dos usuários e as punições devidas ao se encontrarem irregularidades na execução da prestação concedida ou permitida. Mas também poderá e deverá: regulamentar o serviço concedido, aplicar penalidades, intervir na prestação do serviço, extinguir a concessão, homologar reajustes e revisar tarifas, cumprir e fazer cumprir as regulamentações do serviço e do contrato, zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações e dar retorno ao usuário em até 30 dias, declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa os bens necessários à obra pública,

¹² Concedente para os fins desta lei são a União, os Estados e Municípios.

seguindo as indenizações devidas, estimular o aumento da qualidade e produtividade, preservar e conservar o meio ambiente, incentivar a competitividade, estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço. Ou seja, tudo que estiver previsto na lei e no contrato será de obrigação das concedentes.

A execução da concessão se dará com a ação de se firmar contrato para formalização do serviço público ou obra pública observando a lei e as normas do edital de licitação. O documento da concessão deveria observar os seguintes critérios e em seu teor conter: objeto, área e prazo da concessão, modo, forma e condições de prestação do serviço, critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros da qualidade do serviço, preço do serviço e critério para reajuste e revisão de tarifas, direitos, garantias e obrigações da concedente e da concessionária relacionados às necessidades de futuras alterações e expansão do serviço e modernização a bem da ampliação e aperfeiçoamento dos equipamentos e instalações, direitos e deveres dos usuários, a forma de fiscalização das instalações, equipamentos e métodos e práticas do serviço como também a indicação de órgão competente para tal atividade, penalidades contratuais e administrativas da concessionária e sua aplicação, extinção da concessão, bens reversíveis, critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações, quando for o caso determinar condições para prorrogação do contrato, obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação ao poder concedente, publicação de demonstrações financeiras periódicas, atendendo ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.

A lei também organiza as regras de participação na concorrência para a concessionária que tratam desde a natureza dos consórcios a forma de pagamento e de origem do capital. É incumbência da concessionária¹³ prestar serviço adequado, manter em dia o inventário e registro dos bens vinculados à concessão, prestar contas da gestão do serviço, cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e o contrato de concessão, permitir livre acesso à fiscalização, em qualquer época, aos equipamentos, instalações de serviço e registros contábeis, promover desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo concedente, previstas no edital e contrato, zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço e segurá-los, captar e gerir recursos financeiros necessários a prestação do serviço.

“Após o final do período de concessão deverá ocorrer nova licitação”. Este item foi alterado e atualmente determina que, ao final do prazo de concessão ou ato de

¹³ Empresa ou sociedade que tenha obtido a concessão de utilização e exploração de um bem ou serviço público para a forma desta lei.

outorga, outro órgão ou entidade do poder concedente, ou terceiros podem prestar o serviço mediante contrato (parágrafo substitutivo).

Para Mello (2011), é necessário que se faça uma discussão acerca do termo concessão de serviço público e concessão de uso de bem público. A concessão de serviço público se dá quando o objetivo do ato for possibilitar a exploração de atividade a ser prestada universalmente, ou seja, a que todo o público usufrua dele, e que, para tanto o concessionário tenha que usar de um bem público para supri-lo de forma que o objeto da concessão é o serviço prestado. Nesse caso, se enquadram as companhias telefônicas, energéticas, de saneamento básico entre outros serviços. A concessão de uso de um bem público, por outro lado não se dá pelo atendimento a demanda do público em geral, mas as do próprio concessionário, não se pretendendo prestar serviço à população em geral, mas fazer daquele bem público um bem de uso próprio ou para que ele próprio se sacie com o produto extraído ou para que o comercialize. Nesse caso incluem-se as hidrelétricas e o transporte ferroviário de carga. O termo da concessão de uso de bem público será adotado contundentemente na Lei 9.074/95, em que trata do caso de uso de potenciais hidráulicos para produção de energia elétrica seja para consumo próprio seja para produção independente.

É frequente, na Lei 8666/93, a obrigatoriedade de licitação a qualquer instância pública para execução de obras e serviços, adquirir, alienar, locar bens, contratar a execução. Devem adotar a licitação como procedimento preliminar que nela é determinado com rigor. Para Mello (2011),

Pode-se conceituar licitação da seguinte maneira: é o procedimento administrativo pelo qual uma pessoa governamental, pretendendo alienar, adquirir ou locar bens, realizar obras ou serviços, outorgar concessões, permissões de obra, serviço ou de uso exclusivo de bem público, segundo condições por ela estipuladas previamente, convoca interessados na apresentação de propostas, a fim de selecionar a que se revele mais conveniente em função de parâmetros antecipadamente estabelecidos e divulgados. (MELLO, 2011, p. 530)

Licitação é um meio pelo qual as entidades governamentais abrem concorrência em que empresas particulares possam colocar ofertas para o fornecimento de serviços e materiais e/ou a execução da obra pública e oferta de um serviço público. A escolha se dará pela oferta com maiores vantagens para aos interesses públicos. É uma forma de impor maior transparência nas negociações públicas, tornando isonômica a participação de qualquer um que atenda os seus regulamentos, protegendo os

interesses públicos. A Lei 8.666/93 que rege as licitações é de ordem federal e coloca as normas gerais para a execução dos certames.

Com a Lei 8.987/95, o governo FHC pôde atingir, no processo de desestatização, o nível dos serviços prestados em que se eleva a participação do capital privado e do mercado nas atividades que são específicas e determinadas pela Constituição como de responsabilidade do Estado, na forma de concessão ou permissão, dadas pelas instâncias governamentais, através de licitações e leilões, abrindo mais ainda o país e a economia para capital de qualquer origem, seja nacional ou não, de forma a reduzir o seu espaço de atuação, enxugando a máquina estatal, atendendo especificamente as orientações do Consenso de Washington. Este governo foi o que mais efetuou a desestatização em todos os tempos da história brasileira.

2.3. O Edital de Leilão e o Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas pela RFFSA com a FCA

Como culminância do início do processo de Desestatização iniciado no Brasil em 1990, foi elaborado o Edital de Leilão da Concessão da Oferta de Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas da Malha Centro-Leste à iniciativa privada, para, finalmente, ocorrer o firmamento de contrato de compra e venda ou contrato de outorga da concessão do serviço de transporte ferroviário de cargas.

O Edital nºA-03-96 RFFSA se constituiu para organizar o processo licitatório. Assim constam as regras de regulação e aporte do Leilão da Malha Ferroviária Centro-Leste. Tal operação se baseou e foi desenvolvido de acordo com a Lei 8.987/95 e a Lei 9.074/95 que regulamenta a exploração dos serviços de transporte ferroviário, da legislação complementar e das baixadas pela União e a legislação do PND e com o Decreto nº 473/92, que incluem a RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima e a AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.

Para a ação de concessão da malha ferroviária da RFFSA, dividiu-se toda a extensão de estrada em seis malhas, sendo a Centro-Leste objeto desse edital do Leilão. O objetivo da concessão era o enquadramento do serviço de transporte ferroviário nos objetivos do PND sob a Lei 8.031/93 para reordenar o Estado em sua posição na economia, como já discutido anteriormente nesta pesquisa. Vale destacar que nessa mesma lei determinou-se que, a partir da avaliação do BNDES, os serviços prestados

pela operadora inclusa no Programa Nacional de Desestatização poderiam ser reduzidos ou suprimidos de acordo com os melhores interesses deste, o que possibilitou a restrição do transporte ferroviário de passageiros, garantindo o leilão somente do transporte ferroviário de cargas. Portanto, tal edital e contrato somente tratam dessa modalidade de transporte e também da venda de pequenos bens da RFFSA.

No relatório¹⁴ do grupo de privatização estipulou-se que A SR-2 é a Superintendência que mais arrecada e tem a produção mais diversificada de toda a malha, representando cerca de 84% da produção de toda a malha Centro-Leste, sendo o seu índice dos últimos três anos utilizado para fazer as comparações apresentadas pelas consultoras. O que impedia a RFFSA de ser eficiente em projeções de caixa na oferta do transporte era o excesso de pessoal, baixa eficiência devido a poucos recursos para manutenção do sistema que necessitava de altos investimentos para modernização. Mesmo tendo ocorrido enxugamento do quadro de pessoal este ainda era excessivo e a redução de pessoal poderia ser maior que 30%, se ocorressem investimentos em automação de procedimentos operacionais, bem como a terceirização dos serviços de oficina de manutenção de locomotivas e vagões. A falta de recursos para manutenção acarretava perdas de mercado, a administração centralizada da RFFSA era lenta em atender pedidos de peças para reposição e ocorria até paralisação de locomotivas por esse motivo. A falta de investimento em ampliação do sistema acarretava dificuldades para a manutenção da participação no mercado. Ponto favorável assinalado sobre a malha Centro-Leste foi a diversidade de produtos transportados que implicava em baixa probabilidade de variação na demanda, permitindo planejamento seguro.

Os valores das transações de concessão e venda de pequenos bens foram definidos no edital para os lances iniciais, da seguinte forma, estabelecendo um preço mínimo a partir do qual se formulou uma composição percentual de distribuição deste valor.

2.2. PREÇO MÍNIMO

A Resolução CND nº 03/96, de 22 de janeiro de 1996, do CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO, fixou o preço mínimo em R\$316.900.000,00 (trezentos e dezesseis milhões, novecentos mil reais).

O preço mínimo apresenta a seguinte composição:

- I. pela CONCESSAO – R\$ 15.845.000,00 (quinze milhões e oitocentos e quarenta e cinco mil reais) equivalentes a 5% (cinco por cento);

¹⁴ Ata nº 23/TCU, de 12/6/96. TC - 022.881/92-1. Acompanhamento do Programa Nacional de Desestatização. Processo de Concessão do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga da Malha Centro-Leste - RFFSA. Publicada no DOU de 3/7/96, p.12.234/45

- II. pelo arrendamento e pela venda de bens de pequeno valor R\$ 301.055.000,00 (trezentos e um milhões e cinqüenta e cinco mil reais) equivalentes a 95% (noventa e cinco por cento), assim distribuídos;
 - II.a. venda de bens de pequeno valor – R\$ 8.634.315,00 (oito milhões, seiscentos e trinta e quatro mil, trezentos e quinze reais) equivalentes a 2,725% (dois inteiros e setecentos e vinte e cinco milésimos por cento);
 - II.b. arrendamento – 292.420.685,00 (duzentos e noventa e dois milhões, quatrocentos e vinte mil, seiscentos e oitenta e cinco reais) equivalentes a 92,275% (noventa e dois inteiros, duzentos e setenta e cinco milésimos por cento).

O CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO poderá, a seu critério, rever o preço mínimo fixado e a sua composição, diante de fatos que justifiquem tal decisão. Os preços mínimos para o arrendamento e para a venda de bens de pequeno valor, fixados pelo CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO, serão submetidos à aprovação da Assembléia Geral da RFFSA (BRASIL, 1996, Resolução 03).

O Grupo de Trabalho criado pela Portaria TCU – PR nº 277, de sete de junho de 1995, realizou auditoria na Rede Ferroviária Federal S.A. (Superintendências Regionais de Belo Horizonte e Salvador), para verificar se os relatórios de avaliação econômico-financeira apresentados pelas empresas consultoras responsáveis pelos Serviços "A" e "B" estavam de acordo com a realidade. Os relatórios serviram de base para a fixação pelo Conselho Nacional de Desestatização do preço mínimo da concessão e arrendamento. Os valores determinados no Leilão e observados na venda e concessão se basearam nestes diagnósticos. O relatório desta averiguação foi desenvolvido pelos analistas do Grupo de Privatização¹⁵ que perceberam discrepância entre os valores de receita e despesa da SR-2 apresentados pelas empresas de consultoria e pela RFFSA. Importante destacar que as empresas contratadas elevavam os custos e compromissos da Ferrovia e a RFFSA achava valores menores e projeção de crescimento maiores. Essa diferença para mais ou para menos influenciou no valor final estipulado para a concessão da exploração do serviço público de transporte modal ferroviário.

Na efetivação da venda e concessão, ou seja, no contrato, o valor da Concessão de Oferta de Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga foi estabelecido que

A ARRENDATÁRIA pagará pelo arrendamento a importância de R\$292.420.685,00 (duzentos e noventa e dois milhões, quatrocentos e vinte mil, seiscentos e oitenta e cinco reais), equivalente a 92,275% (noventa e dois inteiros, duzentos e setenta e cinco milésimos por cento) do total do lance vencedor do leilão, conforme estabelecido no Edital nº PND/A-03/96, efetivando os pagamentos de acordo com as instruções recebidas da ARRENDADORA (BRASIL, 1996).

¹⁵ Lygia Bandeira de Melo Parente, Coordenadora, Cilma Helena Villela Blumm Ferreira e Orfeu Maranhão Moreira Barros

O leilão se efetivou segundo as regras pré-estabelecidas em seu edital, sendo conduzido na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, onde os concorrentes já haviam sido escolhidos anteriormente, por terem se adequados ao edital e conseguido comprovar que atingiam as características exigidas. No momento imediato ao resultado do leilão, o consórcio vencedor da concessão passou à União o depósito mínimo, que correspondeu ao valor da primeira parcela do contrato de concessão. O contrato diz respeito somente à concessão e não à compra e venda de bens de pequeno valor que foram inclusos no leilão onde se localiza a antiga FCB juntamente com o arrendamento de bens operacionais e a venda de bens de pequeno valor da RFFSA. A especificação de tudo isso consta dos anexos deste edital. O leilão foi o instrumento de licitação da concessão onerosa do serviço de Transporte Ferroviário da malha Centro-Leste, de forma que a concessionária terá todos os custos da transação e da exploração do serviço imputadas a si própria desobrigando a União de custos.

Analisando os valores determinados para o Leilão, percebe-se que um determinado recurso investido seria devolvido a RFFSA, mas não se discrimina nesse valor ou não consta cálculo do total investido pela União e Estados nas malhas ferroviárias através dos tempos, portanto, não se tendo, portanto, certeza se os valores negociados de fato devolvem investimento.

O pagamento, pelas regras do Edital de Leilão, seria feito em 113 parcelas, devendo a primeira ser paga imediatamente ao resultado do leilão e as outras 112 em um prazo de dois anos, contando da data de pagamento da primeira parcela que foi fixada em R\$63.380.000,00 (sessenta e três milhões, trezentos e oitenta mil reais) acrescidos da diferença entre o preço mínimo e o valor do lance vencedor. As 112 parcelas trimestrais ficariam no valor de R\$9.405.000,00 (nove milhões, quatrocentos e cinco mil reais), sendo reajustadas com juros de 12% ao ano, calculados trimestralmente, estes valores seriam corrigidos também com base no IGP-M - Índice Geral de Preços do Mercado.

Assim, no contrato afirmou-se que a concessionária pagou o valor de R\$51.576.685,00 (cinquenta e um milhões, quinhentos e setenta e seis mil, seiscentos e oitenta e cinco reais) À União, correspondente à primeira parcela, quando da liquidação financeira do leilão. Este valor foi transferido ao FND, conforme determina o Decreto 724/93. O saldo não liquidado do lance vencedor do leilão foi distribuído em 112 (cento e doze) parcelas trimestrais no valor de R\$8.934.750,00 (oito milhões, novecentos e

trinta e quatro mil, setecentos e cinquenta reais) cada uma, o reajuste aplicável é baseado no IGP-DI – Índice Geral de Preços do Mercado - Disponibilidade Interna da Fundação Getúlio Vargas ou por outro índice, se este for extinto, escolhido pela Concedente. A segunda parcela vencerá no dia 15 (quinze) do mês subsequente ao encerramento do período de carência de dois anos, e as 111 restantes no dia 10 (dez) do primeiro mês de cada trimestre a partir da data de quitação da segunda parcela.

Os poderes da arrendatária ou concessionária sobre os bens ativos e passivos da RFFSA ficaram muito claros dentro dos dois documentos, o Edital e o Contrato de Concessão. Assim, a FCA – empresa que arrematou a concessão – poderá transformar, remodelar, reconstruir e modernizar o material rodante arrendado. Qualquer outra alteração a ser feita, que modifique o projeto original e o conjunto das principais características que limite o desempenho da oferta do serviço, poderá efetivar-se, se autorizadas previamente pela RFFSA.

O que fica claro é a amarração da concessão no sentido de que a RFFSA ou, em sua substituição, o Ministério dos Transportes tem poderes soberanos sobre o serviço concedido e sobre os bens arrolados na transação. Também a FCA ficou responsabilizada por quaisquer problemas que ocorram nas instalações e material rodante recebido. São obrigações da arrendatária – no caso desta malha, a FCA –

VII) manter atualizados os inventários dos bens operacionais arrendados que integram o Anexo II do presente contrato;

VIII) Colocar à disposição da RFFSA área adequada e necessária para o depósito do material rodante arrendado que venha a ser desvinculado, bem como para os materiais sucateados, com exceção daqueles pertencentes à superestrutura da VIA PERMANENTE que venha a ser substituídos pela ARRENDATÁRIA, os quais serão de sua propriedade até que a RFFSA providencie sua retirada, no prazo máximo de 12 (doze) meses, a partir da comunicação da desvinculação do bem. Após o encerramento do referido prazo, cessará toda a responsabilidade da ARRENDATÁRIA pela guarda dos referidos materiais;

IX) abster-se de descaracterizar os imóveis arrendados, e de invocar quaisquer privilégios sobre os mesmos;

X) promover as medidas necessárias, inclusive judiciais, à proteção dos bens arrendados contra ameaça ou ato de turbação ou esbulho que vier a sofrer, dando conhecimento a RFFSA;

XI) responder pelo pagamento das despesas incorridas pela RFFSA para obter o cumprimento das obrigações constantes deste contrato ou ressarcimento das perdas e danos que forem acarretadas, inclusive judiciais, honorários advocatícios e demais encargos;

XII) substituir, no caso de destruição de algum dos bens arrendados, por outro nas mesmas condições de conservação, mantida sua condição de bem arrendado, ou ressarcir a ARRENDADORA, no valor do bem antes da destruição. Entende-se por destruição a perda, em virtude de acidente ou negligência na conservação, que torne a recuperação do bem economicamente injustificável (BRASIL, Edital nºA-03-96).

Ela é de fato a fiel depositária e responsável pelos bens que lhe foram confiados e deve cuidar de sua manutenção, como também, se for necessário, ressarcir à arrendadora (RFFSA), o valor do bem destruído. Pergunta-se como ficam as estações ao longo da estrada de ferro em que a concedente trafega e explora o serviço, que estão caindo bem como as casas de turma e de engenheiros que se encontram na mesma situação.

A concessão foi feita por um período de trinta anos, podendo ser renovada pelo mesmo período com a mesma empresa ou não, isto ficando isso a critério da responsável. Nesse momento ainda era a RFFSA e hoje já na alçada do Ministério dos Transportes, porque a empresa foi liquidada. A FCA deve, ao final dos primeiros trinta anos, prestar contas de todo o material rodante, instalações e equipamentos que recebeu e de tudo o que foi substituído durante o período de concessão.

Um item que aparece no Edital do qual não se fala no contrato é a respeito da responsabilidade da empresa arrendatária sobre os 7.900 funcionários da RFFSA e seus encargos trabalhistas e sobre os que quisessem permanecer trabalhando e vinculados ao Fundo de Pensão Ferroviário. Não se tem dentro do contrato nenhuma cláusula que faça menção a esse critério.

Quanto aos direitos da arrendatária FCA, esta fica autorizada a utilizar os bens e objetos arrendados na exploração do Serviço Público de transporte ferroviário de cargas, realizar modernizações das instalações ferroviárias recebidas. Estabeleceu-se que, após avaliação do que recebeu a FCA pode devolver ou retirar da lista aqueles itens que não interessam a empresa, como foi o caso da Estação de Janaúba, alojamento e outros.

Quanto ao Serviço Público de Transporte Ferroviário de Passageiros, não foram encontrados documentos que determinem a sua paralisação ou justifiquem a não continuação da oferta. Entretanto, na Ata de Acompanhamento do Programa Nacional de Desestatização - Processo de Concessão do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga da Malha Centro-Leste – RFFSA, publicada no DOU de 3/7/96, p.12.234/45 – o único item referente ao transporte de passageiros encontrado se localiza no quadro 12 de despesas e receitas da SR-2, referente aos anos de 1993 a 1995, em que consta a receita apurada no transporte de passageiros no ano de 1993 no total de R\$29.570,00 (vinte e nove mil quinhentos e setenta reais). Em 1994, R\$271.849,81 (duzentos e setenta e um mil, oitocentos e quarenta e nove reais e oitenta e um

centavos). Em 1995, R\$457.584,01 (quatrocentos e cinquenta e sete mil, quinhentos e oitenta e quatro reais e um centavo), o que comprova uma grande elevação na utilização dessa modalidade de transporte sobre trilhos em relação aos anos anteriores, ou seja, em 1995 a quantidade de valores arrecadados duplicou em relação ao ano anterior. Esses dados nos remetem a outras questões a serem pesquisadas futuramente, no tocante as reais razões para a não tentativa de levar também a concessão desta modalidade para a iniciativa privada.

Outro fato importante percebido ao se analisar essa ata é o item em que consta uma chamada de atenção feita ao BNDES onde transparece o descontentamento em relação ao atraso da divulgação do edital de leilão, que só ocorreu na véspera do evento. Registrou-se na ata que “Conquanto os procedimentos formais possam ser merecedores de aprovação, observo que o BNDES apenas às vésperas do leilão apresenta equacionamento para uma pendência significativa” e continua mais adiante afirmando que,

A situação existente, portanto, seria um dos principais entraves para a concessão da Malha Centro-Leste, na medida em que sua atratividade decresceria, ocorrendo menor número de interessados à competição.

Em face da importância da matéria e da proximidade da data marcada para o Leilão, solicitei informações ao BNDES. Este transmitiu o teor do Comunicado Relevante que seria publicado na imprensa no dia de ontem, 11 de junho, igual data para o encerramento do prazo para pré-identificação de candidatos.

Do exposto, infere-se que, se interessados houvesse, cuja decisão de participar do leilão estivesse condicionada à resolução da questão, somente ao "apagar das luzes", ou seja, no último momento, receberiam notícia oficial. (Ata de Acompanhamento do Programa Nacional de Desestatização - Processo de Concessão do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga da Malha Centro-Leste - RFFSA. Publicada no DOU de 3/7/96, p.12.234-45)

Explicitam as dificuldades impostas pelo BNDES a maior participação em número de grupos no Leilão que deveriam previamente se identificar e proceder ao preenchimento dos critérios exigidos pelo Edital para que pudessem ser admitidos na concorrência. Ainda se levanta a suspeita de que o BNDES estava protegendo algum grupo que previamente tenha se manifestado para esta concorrência, podendo ser que a participação de uma maior quantidade de interessados poderia desestimular ou que a menor quantidade garantiria a participação destes. O que ocorreu, então, foi o posicionamento do processo em suspeição, ou seja, que de alguma forma um ou alguns grupos foram agraciados no processo com informações privilegiadas.

CAPÍTULO III

A FORMAÇÃO HISTÓRICA, GEOGRÁFICA, POLÍTICA E SOCIAL DO NORTE DE MINAS GERAIS E SEU EMBRICAMENTO COM A FERROVIA CENTRAL DO BRASIL

A princípio, faz-se, neste capítulo, uma rápida apresentação histórica, econômica, cultural e social do Norte de Minas Gerais com o intuito de facilitar o entendimento e a percepção da realidade territorial, para, logo depois, enfronhar-se em discussões mais aprofundadas de forma a atingir o objetivo previamente determinado para este capítulo de contextualizar historicamente a implantação da ferrovia na região e suas implicações no desenvolvimento e surgimento de cidades e povoados. Para isto traçou-se a formação histórica, geográfica, política e social do território no norte do Estado de Minas Gerais - denominado como campos gerais -, destacando o espaço territorial em que se instalou a Ferrovia Central do Brasil, desde a constituição e organização do território da então capitania da Bahia, que hoje é designado como Estado de Minas Gerais. A temporalidade a ser analisada está compreendida desde o período colonial até os anos de 1950, momento em que a Ferrovia Central do Brasil e a Ferrovia Leste se unem no território norte mineiro, consolidando assim o projeto para o território nacional, a expansão e ligação terrestre entre o sudeste e o nordeste brasileiro. A partir da formação atual deste território foi possível refletir quais as cidades e povoados existiam, qual a origem da região, sua conformação social e produtiva antes da implantação da linha férrea de forma a entender as transformações advindas. Utilizaram-se como referencial os autores Simeão Ribeiro Pires, Darcy Ribeiro, João Batista de Almeida Costa, Simone Narciso Lessa. Completou-se a contextualização destas discussões com mapas territoriais da região.

Na análise se desenvolveu um estudo aprofundado dos planos e lei da viação férrea no Brasil, a partir da Lei Feijó (1835) que trata da necessidade de construção da estrada de ferro como instrumento de ligação do território brasileiro do sul ao nordeste do país passando por Minas Gerais. Foram analisados os Planos Bulhões (1882) e o Baptista (1926), pois versam sobre o assentamento da ferrovia e a continuação da construção da linha férrea pelo Norte de Minas Gerais, suas justificativas, o papel da sociedade regional nesta determinação e suas implicações econômicas, sociais e políticas.

3.1. O Norte de Minas Gerais: Dados atuais e traçado histórico, territorial, populacional, econômico e cultural

O Estado de Minas Gerais está dividido em 12 mesorregiões¹⁶, Campo das Vertentes, Central Mineira, Jequitinhonha, Metropolitana de Belo Horizonte, Noroeste de Minas, Norte de Minas, Oeste de Minas, Sul e Sudoeste de Minas, Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, Vale do Mucuri, Vale do Rio Doce, Zona da Mata. Dentre estas o território Norte de Minas Gerais, localizado entre o nordeste e o sudeste do país, é uma região que sofreu durante grande parte de sua história de isolamento político, econômico e geográfico.

O Norte de Minas é percebido como uma dessas mesorregiões, que ainda segundo o IBGE, foi subdividido, em sete microrregiões¹⁷, sendo suas cidades de influência ou municípios - pólo Montes Claros (também a maior cidade da mesorregião), Salinas, Grão Mogol, Bocaiúva, Janaúba e Janaúria. Desse grupo, focamos nas microrregiões de Montes Claros e Janaúba, destacando os municípios que são cortados pela estrada de ferro dentro desse quadro, constituindo-se como relevantes para esta pesquisa Capitão Enéas, Janaúba, Porteirinha e Monte Azul.

O povoamento da região se deu a partir da cidade de Matias Cardoso às margens do rio São Francisco, no século XVII, – a cidade ponto inicial do Estado de

¹⁶ Entende-se por mesorregião uma área individualizada em uma unidade da Federação que apresenta formas de organização do espaço geográfico definidas pelas seguintes dimensões: o processo social como determinante, o quadro natural como condicionante e a rede de comunicação e de lugares como elemento da articulação espacial. Estas três dimensões possibilitam que o espaço delimitado como mesorregião tenha uma identidade regional. Esta identidade é uma realidade construída ao longo do tempo pela sociedade que ali se formou. O conhecimento da realidade espacial brasileira evidencia que o Agreste, a Mata e o Sertão Nordestinos; o Sul de Minas Gerais; o Triângulo Mineiro; a Campanha Gaúcha; as áreas coloniais Antigas e Nova do Rio Grande do Sul; o Vale do Itajaí; o Norte do Paraná; o Pantanal Mato-grossense; a Bragantina são unidades espaciais identificadas como mesorregiões. IBGE Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas. Vol.1 – Rio de Janeiro 1990.

¹⁷ As microrregiões foram definidas como partes das mesorregiões que apresentam especificidades quanto à organização do espaço. Essas especificidades não significam uniformidade de atributos nem conferem às microrregiões auto-suficiência e tampouco o caráter de serem únicas devido a sua articulação de espaços maiores quer à mesorregião, à unidade da Federação, quer à totalidade nacional. Essas especificidades referem-se à estrutura de produção agropecuária industrial, extrativismo mineral ou pesca. Essas estruturas de produção diferenciadas podem resultar da presença de elementos do quadro natural ou de relações sociais e econômicas particulares, a exemplo, respectivamente das serras úmidas nas áreas sertanejas ou à presença dominante da mão-de-obra não remunerada numa área de estrutura social capitalista. A organização do espaço microrregional foi identificada também pela vida de relações ao nível local isto é pela interação entre as áreas de produção e locais de beneficiamento e pela possibilidade de atender às populações através do comércio de varejo ou Atacadão ou dos setores sociais básicos. Assim a estrutura da produção para identificação das microrregiões é considerada em sentido totalizante, constituindo-se pela produção propriamente dita distribuição, troca e consumo, incluindo atividades urbanas e rurais. Dessa forma ela expressa a organização do espaço a nível micro ou local. IBGE (1990, p.8)

Minas Gerais – tendo como atividade propulsora a criação de gado. Costa (2007) afirma que

[...] Minas Gerais não é só ouro. É, também, gado e este se disseminou pelo território estadual a partir dos Currais do São Francisco, ou seja, o Norte de Minas e o seu ponto primacial foi a atual cidade de Matias Cardoso, ainda não reconhecida como tal, ao contrário da cidade de Mariana, já legitimada pela Constituição Estadual de 1989 (COSTA, 2007, p.28-29).

Deste ponto geográfico inicial, estende-se até a divisa com a Bahia em suas regiões centro-sul, Vale Sãofranciscano e o Extremo. Internamente, no Estado de Minas Gerais, limita com as regiões Central, Vale do Jequitinhonha e Noroeste, considerada informalmente, por essa localização geográfica, traços cultura e desenvolvimento econômico como a parte baiana do estado.

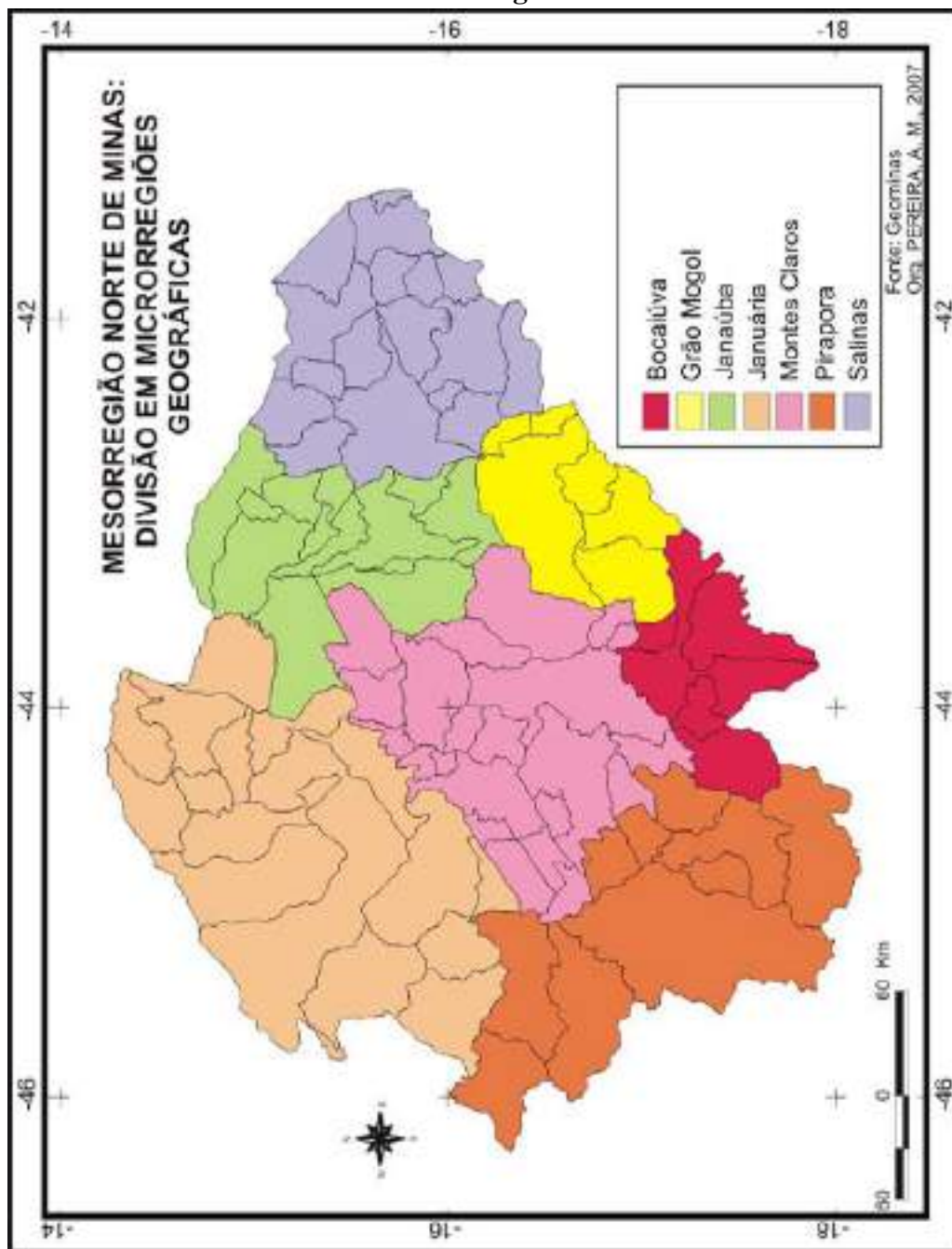
A característica de ocupação do território através da criação de gado favoreceu a formação de grandes propriedades ou latifúndios - que com o passar do tempo nem sempre permaneceram produtivas –, limitando com pequenos sítiantes, construindo assim uma dinâmica nas relações de produção baseadas no compadrio e vizinhança, acentuando fortes traços de coronelismo. Mas a primeira ocupação foi feita por tribos indígenas nas regiões ribeirinhas onde correm rios importantes da hidrografia regional.¹⁸

A região é composta por 89 municípios, com densidade demográfica total de 1.610.413hab. IPEADATA 2010¹⁹, distribuídos desigualmente pela região, tendo o município de Montes Claros a maior concentração populacional e apresentando índice de desenvolvimento diferenciado da maioria dos outros municípios. É considerada cidade pólo irradiador da região e classificada como a quinta maior cidade do estado de Minas Gerais, índice baseado em nível de desenvolvimento, economia e populacional.

¹⁸ A primeira ocupação levada a efeito pelo homem ocorreu através das nações indígenas[...] nos vales dos rios, dentre eles o Verde Grande, o Pardo, o Peruaçu e o São Francisco. (LUZ, DAYRELL e COSTA, 2008).

¹⁹ Para o ano de 2010, existe um tratamento em consonância com práticas internacionais adotadas por outros países, para os domicílios fechados, permitindo ao IBGE estimar a parcela da população moradora nesses domicílios. A população residente nas áreas urbanas isoladas não incluídas. [...] O universo de municípios da tabela é definido pelo IBGE no levantamento censitário e não necessariamente coincide com o oficialmente existente ou instalado na data de referência. IPEADATA acessado em: 22/11/2012.

**Mapa 2 - Mapa da Mesorregião Norte de Minas Gerais e suas
Microrregiões**



Fonte: Pereira, 2012.

Dentro da microrregião de Montes Claros se situa o município de Capitão Enéas e, na microrregião de Janaúba, os municípios de Janaúba, Porteirinha e Monte Azul. Nestes municípios focalizaram-se os distritos Orion, em Capitão Enéas, Quem-Quem, em Janaúba e Tocandira, em Porteirinha, todos com estações de paradas do trem.

Tabela 4 - Distritos focalizados pela pesquisa e população total do Município

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO 2010	DISTRITO
Capitão Enéas	14.830	Orion
Janaúba	68.527	Quem-Quem
Porteirinha	37.842	Tocandira
Monte Azul	22.838	Catuti

Fonte: IBGE 2010

O Norte de Minas é classificado como uma das regiões mais pobres e menos desenvolvidas do Estado, ficando à frente somente do Vale do Mucuri e Vale do Jequitinhonha, com a qual é geograficamente limítrofe. Incrustada no bioma cerrado, sofre periodicamente com a seca, com a falta de planejamento de crescimento que utilize como base as características intrínsecas à região e do reconhecimento da sua importância histórica para a formação e a economia do Estado. Segundo Luz, Dayrell e Costa (2008)

A paisagem do Território norte-mineiro do Grande Sertão: Veredas sofreu e vem sofrendo uma drástica mudança a partir dos anos sessenta e principalmente nas décadas de setenta e oitenta. A sua área de 12 milhões de hectares está sendo desfigurada pela implementação de processo desenvolvimentista, cuja mola propulsora é a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE -, que através de incentivos fiscais e financeiros implementa a industrialização em algumas cidades, bem como a modernização da agricultura na região (LUZ, DAYRELL e COSTA, 2008, p. 66).

A região Norte de Minas, a partir dos anos 1960, passou a fazer parte da área de atuação da SUDENE - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste -, inserindo nova dinâmica econômica, renunciando a mudança das relações de produção na região, que, até então, se davam de maneira mais informal. A partir desse momento vigoraram manobras para uma adequação ao capitalismo em um esquema totalmente desenvolvimentista.

A região já contava, desde 1911, com a ferrovia em Pirapora e, desde 1923, com o início do prolongamento da estrada de ferro que ligaria a região desde o município de Bocaiúva até o de Espinosa²⁰. Passaram a serem reorganizadas e

²⁰ Espinosa é o município limítrofe do Norte de Minas com o Estado da Bahia onde os trilhos foram assentados em meados de 1950

desenvolvidas mudanças na infraestrutura de melhoria e ampliação das estradas rodoviárias, ampliação de rede elétrica, telefonia e outros serviços necessários para atendimento das demandas do capitalismo que se assentava nessa periferia.

A SUDENE desenvolveu o polo industrial a partir da cidade de Montes Claros e ao longo do tempo, expandiu para outras cidades atendidas tanto pela ferrovia como pelas novas e renovadas rodovias. Outro marco e traço inconfundível da política desenvolvimentista no Brasil, a partir dos anos 1950, a (re)distribuição de terras e instalação de projetos agrícolas, pecuária extensiva, irrigação, de reflorestamento, monocultor de algodão e cana de açúcar, tem seus reflexos no Norte de Minas o que causou a pequenos posseiros e sitiantes a expulsão de seus lugares, terem sua organização produtiva desfeita ou deformada pela chegada de grandes empresas e/ou pela expansão dos latifúndios que avançaram sobre terras de uso comum dessas comunidades tradicionais. Luz, Dayrell e Costa (2008) afirmam que com esta dinâmica

Agregados, parceiros e posseiros são expulsos de suas terras e as antigas áreas comunais – as chapadas como função na organização da produção de suplemento na reprodução familiar, através da caça, coleta e extração, bem como criação de gado como reserva de valor – são disputadas com violência pelos jagunços, e tratores de esteira, com a conveniência da justiça, havendo resistência de camponeses (LUZ, DAYRELL e COSTA, 2008, p. 67).

Sob a égide da perspectiva desenvolvimentista, na modalidade de agronegócio implantou-se no Norte de Minas Gerais o projeto Jaíba²¹, que começou a ser elaborado nos anos 1950, dividido em quatro etapas. É considerado o maior projeto de irrigação na América Latina. Hoje se prepara a execução de sua quarta etapa. Todo esse projeto é gerido pela CODEVASF – Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba. Para Santos e Silva (2010),

Em 1975 mediante acordo entre as instâncias do governo estadual e federal, o projeto tomou a sua configuração atual para irrigar 100 mil hectares. O custo total da etapa I do projeto Jaíba foi de 158 milhões de dólares, onde o Brasil ficou responsável em garantir 87 milhões (55%) e o BIRD (banco internacional de reconstrução e desenvolvimento) 72 milhões (45%). Ainda

²¹ Segundo o discurso oficial, foi idealizado como fator de desenvolvimento regional visando resolver os graves problemas socioeconômicos comuns em todo o norte do estado. Foi dividido em quatro etapas, somando, aproximadamente, 100 mil hectares de área irrigada e mais 130 mil hectares de área de sequeiro. Segundo documentos oficiais dos governos federal e estadual, os objetivos principais do Jaíba eram: incorporação da região à economia do País; ampliação da fronteira agrícola; aumento da renda média dos trabalhadores locais por meio da implantação de indústrias, agroindústrias e empreendimentos agropecuários; introdução de novas tecnologias na agricultura local e, por fim, criação de um novo pólo agropecuário para abastecer parte da Região Sudeste (SANTOS e SILVA, 2010).

em 1975 o governo federal através da CODEVASF (companhia de desenvolvimento do vale do São Francisco), começa a construção do projeto, e no final dos anos 80, inicia-se o assentamento das famílias de lavradores e a incorporação de entidades privadas no local. O plano de colonização do projeto previa ainda a constituição de um órgão que cuidasse da administração geral do Jaíba, para tanto foi criado a RURALMINAS em 1966 (SANTOS e SILVA, 2010, p.2).

Sua primeira etapa foi assentada em 1972 com o propósito de distribuir pequenas propriedades de terra, primeiramente a 1.500 famílias de pequenos produtores, as quais não foram ofertadas apoio técnico e condições de comercialização da produção. Situações apontadas como características do fracasso do objetivo inicial desse projeto que se baseava na emancipação daqueles que vivem da agricultura familiar.

O que demonstra claramente o descompromisso do estado com estes objetivos é a entrada na área do projeto, a princípio, por duas grandes empresas, sem nenhuma ação contrária do governo. Estas empresas mudaram a relação de produção no projeto, dentro dessa nova situação, as famílias assentadas se adaptaram às novas relações e realidade e se tornaram a mão de obra destas grandes empresas. Deturpou-se a idéia inicial do projeto de dar título da terra aos pequenos sítiantes, de incentivar e melhorar a produção e facilitar a comercialização de seus produtos. O projeto se tornou mais um espaço, como outro qualquer, para a especulação das grandes empresas e para a desvalorização da mão de obra.

O Norte de Minas Gerais, bem como o Vale do Jequitinhonha eram percebidos pelos governos como espaços vazios e desabitados, e portanto, os projetos feitos para se desenvolverem nestas regiões baseavam-se na perspectiva de que não havia população, moradores e nem donos da terra, porque cartorialmente a maioria não as possuía. Mas, era onde estavam instalados desde sempre e se viram, de um momento para o outro, abordados e retirados de seu espaço para que grandes empresas ou novos donos pudessem instalar-se com seus projetos e seus interesses especulativos. Vários trabalhadores e líderes rurais foram assassinados ou se aproximaram demais das políticas clientelistas do governo e se afastaram ideologicamente dos movimentos sociais.

A região foi inserida no processo produtivo de modelo capitalista contemporâneo com menos vigor que em outras regiões do Estado de Minas Gerais, justificado por toda sua trajetória histórica, e é esta trajetória que a impulsiona a ter o terceiro pior PIB, como também a renda *per capita* entre as mais baixas.

Tabela 5 - Região Norte de Minas Renda Per Capta, 2010

REGIÃO PLANEJAMENTO	RENDA MENSAL PER CAPTA (R\$ AGOSTO DE 2010)					
	MÉDIA			MEDIANA		
	TOTAL	URBANA	RURAL	TOTAL	URBANA	RURAL
ALTO PARANAÍBA	761,04	764,22	722,18	529,64	512,03	440,69
CENTRAL	961,82	988,36	457,83	570,75	561,78	291,47
CENTRO-OESTE DE MINAS	721,28	737,50	570,35	524,11	514,28	386,63
JEQUITINHONHA/MUCURI	431,75	504,42	295,86	286,52	317,49	190,13
ZONA DA MATA	710,11	780,01	390,45	478,07	502,90	249,22
NOROESTE	622,67	639,43	555,29	430,64	436,32	315,65
NORTE DE MINAS	455,33	524,35	289,32	303,76	327,47	187,61
RIO DOCE	599,69	651,63	369,19	417,50	437,59	232,39
SUL DE MINAS	727,66	773,21	505,66	500,94	508,62	333,73
TRIÂNGULO	908,04	920,21	662,67	585,39	569,25	422,61
MINAS GERAIS	773,41	829,50	419,14	500,00	510,00	275,00

Fonte: IBGE, Censo 2000 e Sinopse dos Resultados do Censo 2010. Elaboração: Fundação João Pinheiro

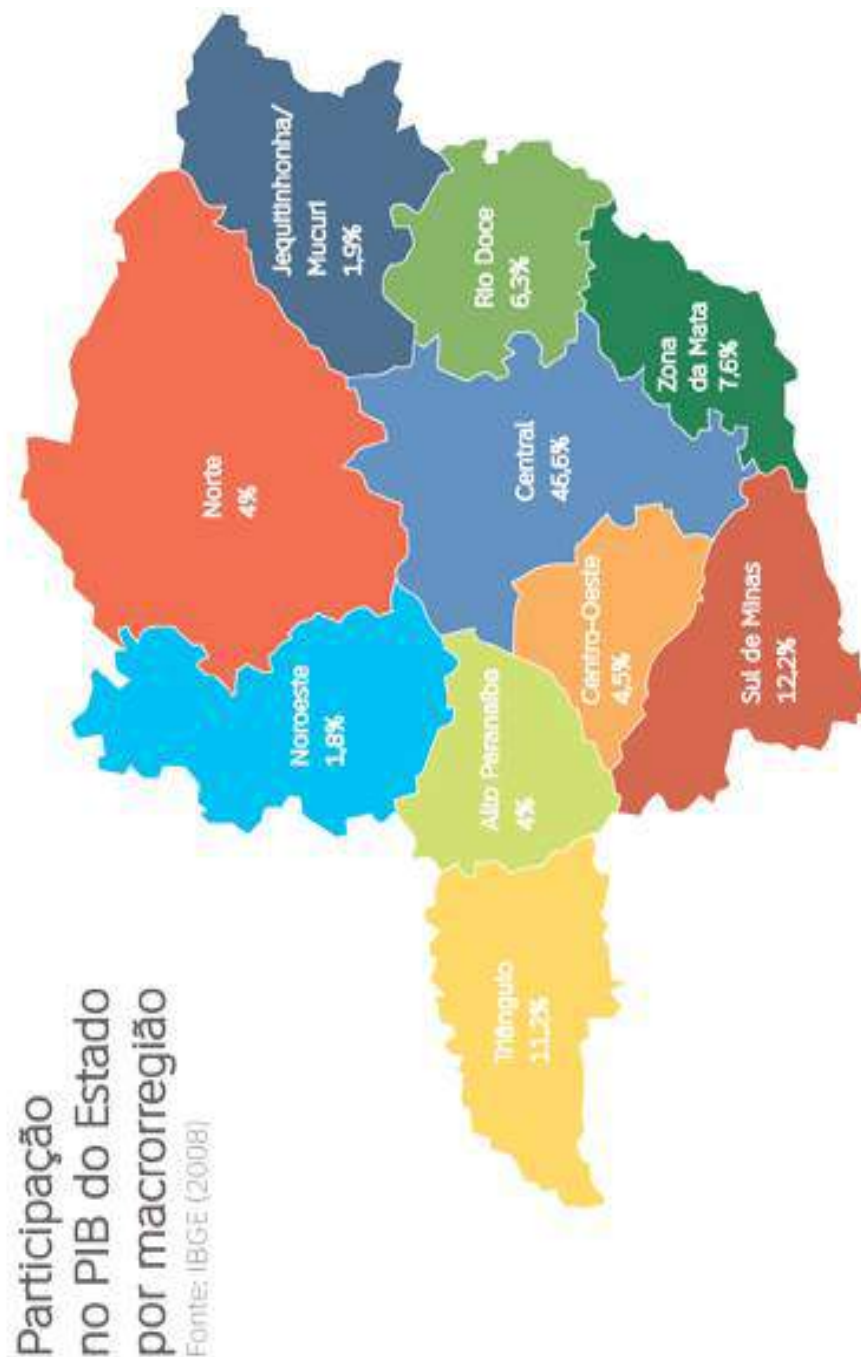
Se comparada a renda *per capita* total do Estado de 773,41 com o da região Norte, de 455,33, percebe-se o distanciamento entre o total da produção por cabeça, apresentando um desnível bastante acentuado para menos, enquanto o Triângulo Mineiro tem sua renda *per capita* maior que a do Estado, 908,04, apontando um desnível para mais, demonstrando o grande distanciamento entre as duas regiões.

Esse resultado apresentado não é surpreendente para aqueles que vivem em Minas Gerais e desde que se tomem os fatores históricos de investimento em urbanização, industrialização e benefícios sociais, além das características climáticas, geográficas entre as duas regiões. Historicamente as regiões do Estado que estão mais perto dos grandes centros como São Paulo e Rio de Janeiro foram as mais beneficiadas e participaram mais ativamente dos espaços decisórios, levando muito mais vantagens que as regiões do Norte de Minas, Vale do Jequitinhonha e Mucuri, as mais próximas geográfica e culturalmente do nordeste do país.

Baseado em dados do IBGE de 2008, o Norte de Minas Gerais se posiciona na participação no PIB do estado, dividido em macrorregiões, na 7ª posição, juntamente com a região do Alto Paranaíba com índice de 4% e, tecnicamente juntas, a

macrorregião Centro-Oeste que atingiu o total de 4,5%. A região se posiciona à frente das regiões Noroeste, 1,8%, e Vales do Jequitinhonha e Mucuri, 1,9%.

Tabela 6 - Participação no PIB do Estado por macrorregião



Fonte: Secretaria de estado de desenvolvimento econômico, 2011

Por ser uma região que se consolidou a partir da criação de gado e estando muito distante do litoral – o que, segundo Darcy Ribeiro²² (1995), determina uma região como sertão – o Norte de Minas Gerais tem, na formação cultural de seu povo, um grande número de atributos originários dos costumes, modos e hábitos dos vaqueiros que desbravaram primeiramente essas terras. Também a compõem traços das culturas dos índios e negros que o povoaram.

Costa (2005) aponta a formação indígena na região a partir das afirmações de Nelson de Sena (1926) em que detalha 18 sociedades indígenas vivendo na região focalizada por esse estudo, os Catolé, situados entre os rios Pardo e Verde Grande, e os Dendy, que se localizavam nas chapadas da Serra Geral.

Em relação a grupos de africanos, Costa (2005) aponta, baseado na historiografia paulista e baiana, com registros feitos a partir das bandeiras no Norte de Minas Gerais, a formação de agrupamentos no interior da bacia do médio São Francisco que deram origem a quilombos. Segundo Costa (2005), é possível, então, afirmar que

No médio São Francisco, zona de transição entre ecossistemas diversos, estruturou-se e organizou-se uma sociedade com características próprias, em que o eixo crucial consiste na articulação de diversidades culturais, de identidades contrastivas, de racionalidades díspares, mas complementares, e de projetos civilizatórios construtores da civilização brasileira, que permitem pensar o Norte de Minas como a síntese de nossa nacionalidade. Essa complexidade social, cultural, civilizatória e política tem sido obliterada ao longo de sua trajetória histórica pelo lugar subalterno ocupado no interior da sociedade mineira, que se diz o locus da brasilidade, ao mesmo tempo em que a conformação da estrutura cultural regional desliza para a articulação entre o nativo e o estrangeiro o papel fundamental para consolidação de uma idade do ouro, posta sempre no futuro e, dessa forma, desvalorizando a riqueza construída em sua historicidade (COSTA, 2005, p.8).

Dessa conformação de grupos sociais se compõe a população do Norte de Minas Gerais onde se firmam as características únicas e, ao mesmo tempo, com traços de universalidade cultural. A linguagem regional se constrói de um modo especial, tendo em si elementos dessas populações primárias que a conformam. É possível, em

²² No agreste, depois nas caatingas e, por fim, nos cerrados, desenvolveu-se uma economia pastoril associada originalmente à produção açucareira como fornecedora de carne, de couros e de bois de serviço. Foi sempre uma economia pobre e dependente. Contando, porém, com a segurança de um crescente mercado interno para sua produção, além da exportação de couro, pôde expandir-se continuamente através de séculos. Acabou incorporando ao pastoreio uma parcela ponderável da população nacional, cobrindo e ocupando áreas territoriais mais extensas que qualquer outra atividade produtiva. Conformou, também, um tipo particular de população com uma subcultura própria, a sertaneja, marcada por sua especialização ao pastoreio, por sua dispersão espacial e por traços característicos identificáveis no modo de vida, na organização da família, na estruturação do poder, na vestimenta típica, nos folguedos estacionais, na dieta, na culinária, na visão de mundo e numa religiosidade propensa ao messianismo (RIBEIRO, 1995, p. 339- 340).

vários momentos cotidianos, perceberem-se esses elementos na linguagem coloquial, utilizados e determinados como exclusivamente locais.

O norte mineiro percebe-se como um sujeito diferenciado dos que povoam as outras regiões do estado, sabe de sua exclusão na pauta dos maiores projetos de desenvolvimento para o território mineiro e não é necessário que lhe digam, ele sente na pele e na falta de estrutura que impera em seu local. Ao mesmo tempo sabe de sua especificidade, e essa grita, quando se vê colocado em uma posição de subalternidade em relação aos outros. A força de sua identidade está exatamente em sua diferença dentro do todo do ideal de mineiridade. Não se anula, não se conforma, não se enquadra e não se aceita como um espaço pobre e dependente de outras regiões. Ao contrário, grita sua singularidade e exige, exatamente por ela existir, o respeito a seu direito e sua contribuição para o estado. Para Costa (2003),

[...] a memória social interiorizada pelos norte mineiros, apresenta-se como uma sujeição privada que coersitiva obriga a cada norte mineiro a ouvir sua voz interna que lhe diz “você deve ser norte mineiro”, ou de outra forma “é necessário ser norte mineiros”. O norte de Minas sempre se revelou aos mineiros e, contemporaneamente, amplifica sua voz para falar aos brasileiros de sua regionalidade própria, ao se revelar assim, a unidade do pensamento social brasileiro se fragmenta e decorrente deste aparecimento os norte mineiros começam a assombrar, pois sua identidade coletiva emerge com força e enunciada com orgulho. Por meio de sua memória social, os norte mineiros começam a falar de sua especificidade e nada nem ninguém conseguirá fazê-los calarem a voz regional (COSTA, 2003, p.217- 218).

Adentrando mais a região focada, percebe-se como a influência da mineiridade vai diminuindo, dando espaço a uma construção em que se misturam a traços culturais advindos da cultura baiana. Por vezes repetidas, a população dessa região é determinada e se auto-determina como baiano ou baiano cansado. Em Costa (2005) se estabelece a discussão sobre esta abertura do norte mineiro ao outro, ao que vem, a outras culturas.

O que levou o norte-mineiro, historicamente a ver no outro, pessoa ou ação, alguém ou algo capaz de inovar/mudar a vida contemporânea, alçando-o para um outro patamar de vida? Compreende-se que todas as transformações que ocorreram na trajetória histórica das localidades e da região foram decorrentes da ação de homens e instituições que, vindas de fora, possibilitaram a chegada de elementos de mudança nas condições de vida. Mas essa abertura para o outro não quer dizer necessariamente a negação irrestrita das características que fazem o matiense, em particular, e o baiano, em geral, um ser, cuja cultura privilegia o encontro, característico de sociedades vivendo situações de fronteira (COSTA, 2005, p.42).

É necessário que se enfatize que essa população não se coloca como subalterna, mas como uma sociedade que está aberta ao outro e ao novo, em uma ação de construção e reconstrução constante em que, mesmo que aparentemente demonstre aceitar valores diferentes, não abandona os seus, mas aceita a diversidade.

No bojo das manifestações culturais e folclóricas na região, é perceptível essa dinâmica entre os grupos sociais que a compõem. Como expressão mais aparente desta sincronia, em várias cidades acontecem as festas de “congado” ou “catopés”. São festejos seculares que apresentam em sua constituição a homenagem a divindades da Igreja Católica – Nossa Senhora do Rosário, São Benedito e Divino Espírito Santo -, realizada pelos “afrobrasileiros” e seus descendentes, pessoas do povo, da classe trabalhadora, que em sua maioria são pedreiros, sapateiros, carroceiros e etc. O cortejo avança pelas ruas da cidade levando a bandeira para ser “levantada” à porta da Igreja, cantando louvores e tocando seus instrumentos.

Nesta manifestação são representados os três grupos formadores da população local e a maioria brasileira, os índios, representados pelo grupo de Caboclinhos, tocam violões, violas e pandeiros; o português é representado pelos marujos, que tocam violões, violas, pandeiros e cantam músicas profanas, representando os marinheiros e sua imagem de conquistador e galante; e o negro pelos grupos de catopés, que tocam tambores, caixas de folia e pandeiros e com seus trajes, danças e estandartes unem em sua fé o sagrado e o profano.

Conformada e formada pela sua especificidade populacional e geográfica, a alimentação regional tem em si elementos marcantes da cultura indígena, africana e portuguesa, ao mesmo tempo em que é muito influenciada pela vegetação do cerrado que oferta alimentos característicos desse bioma, que foram adotados pela culinária e que se misturaram a elementos pertencentes a estes grupos. Como exemplo dessa acomodação, está o pequi²³, considerado na região como fruto rei do cerrado, tem como

²³ O pequi (Caryocar brasiliense Camb.) é uma espécie de ocorrência generalizada no cerrado, sendo explorado, predominantemente, de forma extrativista. O consumo do seu fruto é tradicional e muito valorizado pela cultura sertaneja (OLIVEIRA, 2009). Sua polpa aderida aos caroços é utilizada em diversos pratos. Dessa polpa extrai-se o óleo, utilizado para frituras e como condimento (SILVA *et al.*, 2001). A exploração econômica desta espécie é considerada uma prática ambientalmente sustentável e sua importância socioeconômica é verificada no conjunto de atividades, que englobam coleta, transporte, beneficiamento, comercialização e consumo, tanto do fruto in natura quanto dos produtos derivados (ROCHA *et al.*, 2008). Em 2006 o Brasil produziu 5.000 toneladas de amêndoas de pequi, sendo o Norte de Minas Gerais responsável por 22,34% dessa produção. Nessa região, a extração do pequi contribuiu com 17,73% da renda familiar, atrás apenas do feijão (33,52%) e da mandioca (32,64). Já em 2009 a produção saltou para 5.992 toneladas, com o valor da produção na extração vegetal do pequi (amêndoa) em R\$ 8.793.000,00. O Norte de Minas obteve 25% deste valor, perdendo apenas para o estado do Ceará

característica a cor amarela e um forte aroma e sabor. Encontrado na natureza, deve ser colhido ao cair da árvore. Seu preparo para o consumo é diverso, podendo ser sozinho ou com outros elementos como o arroz, carne de sol, feijão, frango e como também no preparo de doce, óleo, sorvete e outros.

A vaquejada é outro elemento presente na cultura regional e originado nos costumes e lazer dos vaqueiros que desbravaram o sertão em busca de bons pastos e água para a criação. Ribeiro (1995) relata essa atividade como momento de lazer e comemoração nos encontros entre vaqueiros e suas famílias nos espaços mais longínquos ocupados por fazendas de criação. Até hoje perdura a vaquejada no interior do sertão Norte Mineiro e de outras regiões do Brasil.

Este sertão, para Rosa (1986), assim se define

O senhor tolere, isto é o sertão. Uns querem que não seja: que situado sertão é por os campos-gerais a fora a dentro, eles dizem, fim de rumo, terras altas, demais do Urucuia. Toleima. Para os de Corinto e do Curvelo, então, o aqui não é dito sertão? Ah, que tem maior! Lugar sertão se divulga: é onde os pastos carecem de fechos; onde um pode torar dez, quinze léguas, sem topar com casa de morador; e onde criminoso vive seu cristo-jesus, arredado do arrocho de autoridade. O Urucuia vem dos montões oestes. Mas, hoje, que na beira dele, tudo dá – fazendões de fazendas, almargem de vargens de bom render, as vazantes; culturas que vão de mata em mata, madeiras de grossura, até ainda virgens dessas lá há. O gerais corre em volta. Esses gerais são sem tamanho. Enfim, cada um o que quer aprova, o senhor sabe: pão ou pães, é questão de opiniães... O sertão está em toda a parte (ROSA, 1986, p.7).

O sertão norte-mineiro é lugar que ainda se faz, está em transformação, discutido na obra de Rosa, em que sua geografia e delimitações são apontadas, apresentando-se localizado nos gerais, como o que corre em volta, circundando o sertão e sendo parte dele, lugar de terras de pouca cultura e de grandes distâncias, ocupado por minifúndios e latifúndios, onde criminosos podem se esconder e viver sua vida sem medo da autoridade. Percebe-se a falta, afastamento ou inexistência do Estado e de sua ação; nesse bojo se criou um povo forte que decide e se defende das ameaças, regulam sua vida a partir das situações manifestas. Nas falas do personagem Riobaldo, Rosa (1986) confirma o isolamento do sertão

... Diferente foi quando estive com Medeiro Vaz: o maior número lá era de pessoas dos "gerais" - gente mais calada em si e sozinha, moradores de

grandes distâncias. Mas por fim, um se acostuma; isto é, eu me acostumei. Sem receio de ser tirado em meu dinheiro... (ROSA, 1986, p.158).

As grandes distâncias que a princípio compunham todo o sertão mineiro hoje se apresentam menores, seja pela urbanização e crescimento das cidades ou pela evolução dos meios de comunicação, mas os efeitos que provocaram na formação cultural e da personalidade dos geraizeiros se fazem presentes até hoje, como representado por Rosa (1986) sobre os grupos de jagunços junto aos quais, no romance Grande Sertão Veredas, o personagem Riobaldo guerreou. A ferrovia, a seu tempo, minimizou estas distâncias e atualmente as estradas e rodovias exercem esse papel. Mas, ao chegar-se em pequenas comunidades, mais afastadas das urbes, claramente percebe-se o jeito calado e observador de seus moradores que, em sua maioria, não tem olhos para o “alheio”, traço de um caráter desenvolvido à força do sertão e de suas características naturais que propiciaram e forjaram o homem que ali reside.

O Norte de Minas Gerais tem em sua população a marcante presença dos três grupos que constituem a miscigenação brasileira, em que a convivência com dificuldades ambientais e climáticas se confunde com os problemas políticos, sociais e econômicos que atingem a região e a constituem. Uma população em sua maioria pobre economicamente, guiada quase sempre pelas mãos da classe rural e/ou política. Percebeu-se, ao mesmo tempo e apesar de sua decantada fragilidade, um povo forte e orgulhoso de suas raízes.

3.2. “Tudo que é sólido se desmancha no ar”: Origem do território Norte de Minas Gerais e seu processo de (trans)formação

Pensar a formação e a (trans)formação do espaço territorial desde o descobrimento até o período da formação do Estado de Minas Gerais, a partir desta afirmação é entender que nada ainda está pronto e determinado, tudo ainda está em movimento. Este olhar que Marx lança sobre a realidade e as relações que nela se dão determina essa constante dinâmica, negando sistemas fechados e acabados. Propõe um pensar filosófico, econômico, social e político sobre a modernidade, o Estado e as classes sociais. Essa máxima será desenvolvida em relação ao processo de territorialização do Norte de Minas Gerais.

O território do Norte de Minas Gerais passa por fases de total esquecimento ou desatenção por parte do poder instituído nos variados momentos de organização do Estado, desde o período colonial ou republicano a períodos de mudanças aceleradas provocadas pela ação governamental.

Em alguns momentos, o projeto de avanço do Estado para a região é tomado como dispendioso, por conta da grande distância dos centros de decisão já então urbanizados, pela sua grande extensão, falta de estrutura, o isolamento espacial e cultural, como justificativa da não intervenção do Estado, o que depois se torna a razão pela qual este deva intervir. Em qualquer um dos momentos se nega a existência de uma população a ocupá-lo ou quando a reconhece, a ação é violenta e imperativa.

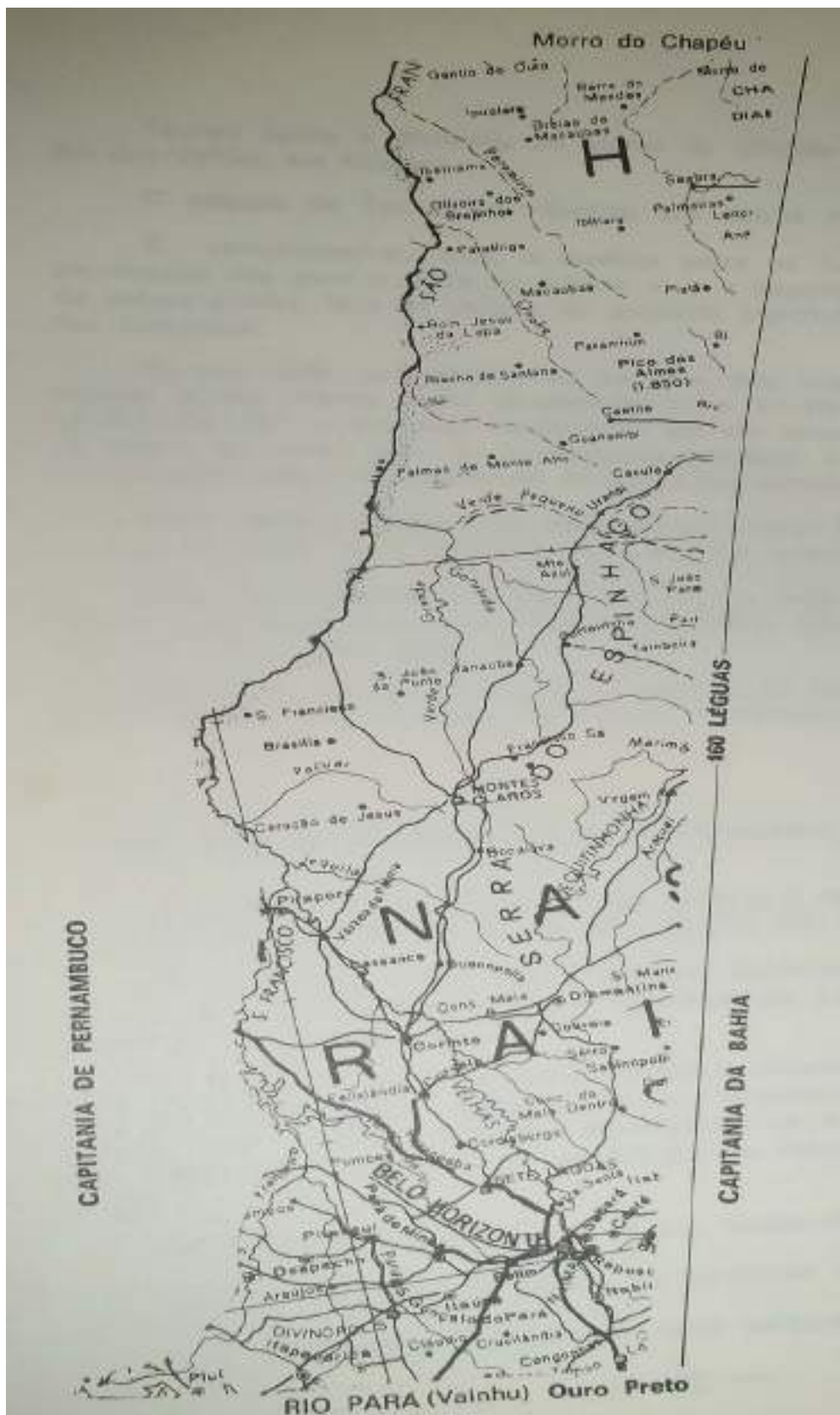
3.3 A capitania da Bahia

O “todo” com que desde a colonização do Brasil se pensava e demarcava o território passou ao longo dos tempos por transformações. O que, portanto, considera-se como determinado e já cristalizado no inconsciente atual sobre o que é território nacional, estadual, e dentro deste, o que é o Norte de Minas Gerais não foi assim ao longo do tempo. A história dessa ocupação, formação do território e da identidade regional possibilitam essa percepção.

Parte do que hoje compõe o Estado de Minas Gerais especificamente o lado direito do rio São Francisco, o Norte de Minas Gerais, no período colonial pertencia ao Mestre de Campo Antônio Guedes de Brito. Segundo Antonil (1711 *apud* PIRES 1984), “E os herdeiros do Mestre de Campo Antônio Guedes de Brito possuem desde o Morro dos Chapéus até a nascente do Rio das Velhas, cento e sessenta léguas”.

As terras eram concedidas através de um costume da época de se obterem cartas de alguém da corte que atestavam qualidades importantes do pretendente. Elas comprovavam o mérito, a honra e as finanças – finanças que entravam algumas vezes na compra dessas indicações - travestidas na capacidade em construir engenhos, currais de gado e abertura de roças. Outras terras eram adquiridas por meio de compras e heranças. Segundo Pires (1984), no caso de Antônio Guedes de Brito, foi o Conde Castel quem escreveu carta de próprio punho solicitando ao regente a posse de tais terras para o seu protegido ou amigo.

Sesmaria de Antônio Guedes de Brito



Fonte: Pires (1984, p.47)

Essas terras solicitadas por Guedes de Brito começavam do atual estado da Bahia para a região central de Minas Gerais, indo até o Rio das Velhas ou Rio Vainhu

(Rio Pará), atingindo onde está localizada a região metropolitana de Belo Horizonte. Pires (1984) esclarece que praticamente todo o lado direito do rio São Francisco pertencia à província da Bahia e o lado esquerdo a província de Pernambuco.

No lado direito do rio São Francisco, ou seja, no território da antiga capitania da Bahia, configuram hoje as cidades de Montes Claros, Janaúba, Monte Azul, cidades que receberam, a partir da década de 1920, a Ferrovia Central do Brasil em seu território, num total de 239 km de estrada de ferro assentada.

Darcy Ribeiro (1995), em seu livro “O Povo Brasileiro”, descreve a ocupação do espaço territorial e a construção de várias identidades culturais associadas. Para esta ocupação se fez a partir da faixa litorânea com a exploração de pau brasil e, posteriormente, a produção açucareira, com o processo de adentramento desencadeado pelo gado e vaqueiros que abrem caminhos pelo sertão, seguidos por suas famílias e compadres, sempre em busca de terras férteis e leitos de rios, para tornar a atividade pastoril seu elemento chave na produção. Para Ribeiro (1995),

No agreste, depois nas caatingas e, por fim, nos cerrados, desenvolveu-se uma economia pastoril associada originalmente à produção açucareira como fornecedora de carne, de couros e de bois de serviço. Foi sempre uma economia pobre e dependente. Contando, porém, com a segurança de um crescente mercado interno para sua produção, além da exportação de couro, pôde expandir-se continuamente através de séculos. Acabou incorporando ao pastoreio uma parcela ponderável da população nacional, cobrindo e ocupando áreas territoriais mais extensas que qualquer outra atividade produtiva (RIBEIRO, 1995, p.339).

Encontra-se assim com a proposição de Pires (1984), ao afirmar que o adentramento ao território foi desencadeado da faixa litorânea do nordeste para o centro do território. Paralelamente ocorre outro movimento de ocupação do território que se desenvolve por meio das bandeiras, que, partindo do sudeste para o nordeste, cortam o espaço terrestre em busca de ouro, pedras preciosas e mão de obra indígena. Segundo Costa (1995); a chegada da bandeira paulista capitaneada por Mathias Cardoso de Almeida constitui-se em evento fundante da sociedade pastoril situada no atual Norte de Minas.²⁴ Essa bandeira veio em busca do que a terra ofertava, O Norte de Minas Gerais

²⁴ COSTA (1995, p.15) faz ainda comentário da formação de uma bandeira: “Para Cassiano Ricardo (1956), as bandeiras eram grupos sociais organizados por parentesco e compadrio e mantidos vinculados por relações de solidariedade e reciprocidade. Cada grupo social constituía-se como um corpo de guerra em luta contra sociedades indígenas e grupos quilombolas que se recusavam ao aprisionamento. Os vínculos por parentesco e por relações de solidariedade e reciprocidade propiciaram eficácia na

será espaço de encontro desses dois movimentos de ocupação²⁵, fazendo-se síntese desse encontro a mistura das três etnias para a formação de sua população e cultura. Ribeiro (1995) determina que

No curso desse movimento de expansão, todo o sertão foi sendo ocupado e cortado por estradas abertas pela batida das boiadas. Estas marchavam de pouso em pouso, assentados todos eles nos locais de água permanente e de boa pastagem, capaz de propiciar a recuperação do rebanho. Muitos desses pousos se transformariam em vilas e cidades, célebres como feiras de gado, vindo de imensas regiões circundantes (RIBEIRO, 1995, p. 344).

O Norte de Minas Gerais, para Pires (1984), foi a primeira área do estado a ser povoada numa ligação direta com a criação e com os currais de gado. Essa afirmação lança pistas acerca do povoamento do Estado, que, mais tarde, foram trilhadas pelo Antropólogo João Batista de Almeida Costa, que trata da construção identitária em terras mineiras e sua dualidade, percebendo, na ação efetiva das bandeiras²⁶, a ocupação e abertura de caminhos entre o litoral sudeste e o litoral nordeste do país por vias terrestres, adentrando ao sertão em uma ação de dominação das nações indígenas e extermínio dos quilombos. Para Costa (2003),

Esse impulso possibilitou que desde 1613, bandeiras anônimas vindas de São Paulo percorressem o curso do rio São Francisco e estabelecessem o chamado Caminho Geral do Sertão, que vinculava a cidade de Salvador à vila fundada pelos jesuítas Manoel da Nóbrega e José de Anchieta no planalto paulista. Enquanto conheciam a região, essas bandeiras lançaram-se incansavelmente no aprisionamento de índios para serem vendidos como

consecução da obra de ocupação e povoamento dos territórios invadidos, apesar de suas armas de fogo, que não faziam parte do arsenal dos inimigos.”

²⁵ COSTA (1995, p. 16) sobre a formação das povoações no Norte de Minas Gerais: “Cada bandeirante fundador de uma povoação norte-mineira não veio para a região sozinho. Ele era parte da bandeira capitaneada por Mathias Cardoso de Almeida. Os outros membros eram seus irmãos, cunhados e alguns compadres, além dos escravos indígenas e negros.”

²⁶ Mathias Cardoso de Almeida, nasce em São Paulo no período histórico em que o bandeirismo passou a constituir a opção primeira de qualquer paulista. Ser bandeirante constituía-se um impulso tão irresistível que arrastava a toda a população paulista de forma tão intensa que até às crianças contagiava. Filho do bandeirante Mathias Cardoso de Almeida, o filho do mesmo nome foi lançado desde pequeno à carreira para “buscar a vida e ‘os modos de lucrar’, mal atinge dez anos e quase não sai mais do sertão, no arraial paterno” (Taunay, 1948:90 T.7). Esse impulso possibilitou que desde 1613, bandeiras anônimas vindas de São Paulo percorressem o curso do rio São Francisco e estabelecessem o chamado Caminho Geral do Sertão, que vinculava a cidade de Salvador a vila fundada pelos jesuítas Manoel da Nóbrega e José de Anchieta no planalto paulista. Enquanto conheciam a região, essas bandeiras lançaram-se incansavelmente no aprisionamento de índios para serem vendidos como escravos ou postos a serviço das próprias bandeiras, assim como ao extermínio dos quilombos que se encontravam disseminados principalmente na área que denominaram Jaíba. Esse conhecimento dos caminhos do sertão e suas vitórias sobre índios e quilombolas propiciaram a que o Governo Geral pedisse auxílio às bandeiras paulistas, desde 1651, para combater os grupos indígenas e os grupos de escravos que fugindo de escravidão foram em busca de espaço onde pudessem viver a vida em liberdade. COSTA (2003, p. 229)

escravos ou postos a serviço das próprias bandeiras, assim como ao extermínio dos quilombos que se encontravam disseminados principalmente na área que denominaram Jaíba. Esse conhecimento dos caminhos do sertão e suas vitórias sobre índios e quilombolas propiciaram a que o Governo Geral pedisse auxílio às bandeiras paulistas, desde 1651, para combater os grupos indígenas e os grupos de escravos que fugindo da escravidão foram em busca de espaços onde pudessem viver a vida em liberdade (COSTA, 2003, p. 229).

O que Costa nos mostra é que o caminho para o sertão e dentro dele foi aberto também pelas bandeiras, em um movimento em sentido do sudeste ao nordeste, ao contrário do movimento da criação de gado e da cultura pastoril que se embrenha pelo sertão no sentido do nordeste ao sudeste. São dois movimentos de ocupação que, alimentados por interesses diversos, foram responsáveis pela ocupação e florescimento da sociedade sertaneja no território nacional. Em uma, o gado ia à frente à busca de bom pasto e água e fixava os vaqueiros, suas famílias e compadres a beira de rios; a outra a frente e em fuga, grupos indígenas e de escravos fugidos em busca de liberdade, seguidos por seus algozes.

A sociedade norte mineira se revela originária das bandeiras, mas, ao mesmo tempo, herda e se mistura a cultura pastoril, pois os bandeirantes, ao se fixarem nessa região, se tornaram criadores de gado. Mathias Cardoso de Almeida, seus parentes e componentes de sua bandeira se fixaram no médio São Francisco, fundando uma sociedade pastoril próspera, tornaram-se criadores de gado, e passaram a fornecer, para a capitania de São Paulo e Minas do Ouro, alimentos como o gado de corte, e, por isso, recebendo altos pagamentos em ouro. Segundo Costa (2003)

Vale notar que, com a descoberta do ouro nas margens do ribeirão Tripui e do ribeirão do Carmo, que deu origem às chamadas minas gerais e com a dependência de alimentos e animais de transportes dos mineradores, por sua escassez, os criadores de gado dos currais da Bahia passaram a suprir a nascente sociedade mineradora dos produtos imprescindíveis para a fixação da população nessa área, viabilizando a sua consolidação. A vinculação entre esta sociedade e a sociedade pastoril instituída por Mathias Cardoso propiciou a emergência da sociedade mineira. Mas como informa Antonil (1982), o custo dos animais de corte e de transporte, assim como de gêneros alimentícios era bastante elevado, propiciando a transferência, por meio do comércio de alimentos, de grande quantidade de ouro para o sertão sanfranciscano e daí para Salvador. Diante do que os cronistas metropolitanos chamaram de “contrabando de ouro”, o governo da Capitania de São Paulo e Minas do Ouro sugere à coroa portuguesa a interdição dos caminhos da Bahia e o bloqueio do comércio dos produtos do sertão para a região mineradora. A resposta da sociedade pastoril veio de imediato, até desaguar-se na conhecida Guerra dos Emboabas, cujos líderes eram o procurador da Casa da Ponte, Manoel Nunes Viana e diversos sacerdotes e criadores de gado baianos (COSTA, 2003, p. 234).

Este bloqueio feito pela coroa aos produtos do sertão se constituiu em início do isolamento do Norte de Minas do restante do estado, aí então capitania. Os moradores dessa região, a classe pastoril não aceitou pacificamente essa situação e se organizou para retomada da sua liberdade de comércio, em uma ação que tomou grandes proporções. Ao final, esse isolamento se perpetuou, foram vencidos e as gerações futuras sofreram e sofrem seus reflexos.

Anterior a este cenário de bloqueio, Mathias Cardoso funda a comunidade de Morrinhos e, em 1695, é determinado como freguesia de Nossa Senhora da Conceição, construindo ali a igreja matriz. Temos em Costa (2003) relato sobre a formação desse espaço social.

Como uma organização social, ao mesmo tempo política e guerreira, a bandeira de Mathias Cardoso dominou o cenário regional, que passou a ser conhecido como os Currais da Bahia. Essa região segundo Pedro Taques “era país fértil, de grande opulência, concurso de negócios e de outras muitas utilidades” (1980:145, T.1). Nesse tempo, dá prosseguimento à construção do arraial, elevado em 1695 à condição de Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Morrinhos e à construção da igreja matriz (COSTA, 2003, p. 233).

Esse dado comprova ser a cidade de Matias Cardoso, localizada a beira do rio São Francisco, ao norte do Estado, nos (campos) gerais, a primeira cidade do hoje Estado de Minas Gerais, e não a cidade de Mariana, localizada na zona mineradora. As andanças de Mathias Cardoso com sua bandeira demonstram que as atividades dos bandeirantes de captura e pacificação dos índios e combate aos quilombos no sertão são anteriores à descoberta do ouro na zona mineradora, e que, antes de pertencer a capitania das Minas, o Norte de Minas, pertencia aos Currais da Bahia e tinha se estabelecido neste território primeiramente uma sociedade pastoril, anterior à sociedade mineira. Anexada as Minas para maior controle por parte da coroa, esta região e seu povo permanecem ainda hoje, segundo Costa (2003), em uma situação de entre lugar identitário e geopolítico, sendo área de fronteira é acusada de baianidade pela hegemonia da mineiridade.

Essa percepção de Costa sobre a formação do Estado provoca uma desconstrução na então história oficial contada e registrada em várias pesquisas desenvolvidas anteriormente e que foram incansavelmente divulgadas na imprensa e estão presentes nos livros didáticos utilizados até hoje, onde imperava o olhar tomado pela identidade implantada nas primeiras três décadas do século XX.

Essa região originalmente não pertencia à mesma capitania que Ouro Preto, Mariana, Tiradentes, Sabará, São João Del Rei. Apesar de não ser “próspero” em ouro ou diamantes, o Norte de Minas Gerais se constituía por grandes propriedades utilizadas para a criação de gado e que abastecia de alimentos a região mineradora, possibilitando o surgimento de grandes fortunas.

Importante fazer todo este recorte para afirmar que o Estado de Minas Gerais tem parte da sua origem advinda de uma capitania com ponto de partida no nordeste e expandindo por todo o seu território, que antes configurava outras diferentes fronteiras, desenvolvendo um movimento diferenciado do atual, onde a maior concentração de poder se origina do Sudeste do país, irradiando-se para as outras regiões.

Outro aspecto que se reforça nesta reflexão é a influência não só política como também econômica e cultural do nordeste nesse período. Não se constituiu uma linha com escala simétrica entre tempo e espaço. Procurou-se, mais do que isto, traçar paralelo entre os três autores utilizados para a percepção da formação do Estado de Minas Gerais e, em especial, o Norte de Minas Gerais, que dialoga constantemente em todos os seus momentos históricos com o Nordeste e o Sudeste do país, sendo periferia e, ao mesmo tempo, eixo, por ser caminho e também lugar.

3.3. O Norte de Minas Gerais e a Ferrovia Central do Brasil: Alterações territoriais, políticas, econômicas e sociais

Em um território de tal proporção como o do Estado de Minas Gerais, ocorrem variadas manifestações identitárias que podem gerar dificuldades ao Estado na extensão e eficácia de seu domínio. Impor uma identificação de unidade à população, com valores, anseios e ideais comuns foi uma tentativa para solucionar tal conflito.

O Estado de Minas Gerais é um dos mais extensos do país, sua ocupação espacial e expansão territorial foram ocorrendo e se transformando ao longo do tempo, não constituindo naturalmente um sentimento de coletividade entre os grupos populacionais nele localizados. Era necessário construir um sentimento identitário. Segundo Arruda (1999 *apud* COSTA, 2005),

O termo Minas Gerais, assim, se não replica significados sobre o mesmo significante, constitui-se uma denominação que traz em seu campo semântico a antinomia entre a sociedade que se dedicou à exploração aurífera – mineira – e a sociedade dedicada à criação de gado e que se realizou nos campos gerais – a sertaneja, e, nela, a Norte Mineira. Tanto a paisagem quanto as denominações das Minas e dos Gerais informam que a imagem una de Minas é resultante de uma invenção social, que alguns querem apenas mitológica (COSTA, 2005, p. 25).

O Norte de Minas Gerais, por condições e situações geográficas, históricas, sociais mais complexas que o restante do Estado, - por sofrer constantemente com a seca, com os excessivos problemas de governos municipais que se inserem em vários processos de improbidade, grande distância de outras áreas onde a infraestrutura é mais desenvolvida, menor acesso aos benefícios e fomentos federais e estaduais – encontra-se, após o período de expansão do território e de sua ocupação, deixado ao esquecimento, não recebendo os mesmos incentivos dados a outras regiões para o seu desenvolvimento. Dividido por longas propriedades, essa região está ligada a produção pastoril e com pouca sinalização de industrialização. Esse longo trecho do Estado de Minas Gerais ficou relegado a um segundo plano, sendo perceptível o predomínio e desenvolvimento de outras regiões do Estado. É considerada por muitos como área de baixo índice populacional, o que justificava os parques e poucos investimentos.

Apesar disso e ao mesmo tempo em que dentro do projeto do Estado de Minas Gerais a região norte está nesta situação e era colocada como espaço não prioritário, no projeto de construção de unidade ideológica e estratégica do Estado Brasileiro, era considerada como área de transição entre as várias regiões do Brasil que só através de um projeto continental poderiam ser interligadas. Configurando nesse contexto, a instalação da Ferrovia se constitui como o grande empreendimento do Estado brasileiro no e para o Norte de Minas Gerais em toda a sua história.

A implantação e funcionamento da ferrovia em todo o mundo foram vistos por vários autores, entre eles Karl Marx, como um evento dinâmico e transformador, por ofertar um meio de transporte que levaria com maior rapidez a produção para várias distâncias ou eixos distribuidores, gerando um escoamento mais eficiente da produção, exigindo e impondo mudanças nas relações de produção, cultural, social e econômica. Como aparato modernizante, o trem de ferro possibilita e incrementa a ampliação do comércio, da produção, do povoamento e da interação territorial entre regiões longínquas e os grandes centros.

No Brasil, a história da ferrovia iniciou-se no período imperial, a princípio como objeto de interesse do governo na unificação do território, para adentrar e ligar regiões

afastadas de forma a constituir vias de circulação rápidas internas e mais seguras, buscando não passar pela costa litorânea, na perspectiva de proteger, em casos extremos de conflitos internacionais, facilitando o movimento de cargas e das forças armadas. Lessa (1995) afirma que

Desde o começo da era ferroviária no Brasil o governo participou ativamente do planejamento e da construção da rede ferroviária. No período regencial, apenas dez anos após a construção da primeira ferrovia na Inglaterra em 1825 e sete anos antes da lei ferroviária francesa 1840, o padre Diogo Antônio Feijó [...] sancionou a primeira resolução legislativa, autorizando o governo a dar concessão para a construção de estradas de ferro mediante certos privilégios. Esse decreto de nº 101 foi baixado em 31 de outubro de 1835. Foi a primeira tentativa de criar condições para a construção de ligações, por estrada de ferro, da corte com as capitais das províncias (LESSA, 1995, p. 59).

A instalação e a exploração da ferrovia no Brasil estiveram, a princípio, tanto nos planos do império como também da República, mas sempre se apoiaram no investimento privado, sendo exemplo disto a primeira estrada de ferro inaugurada no Brasil no século XIX. Este decreto estava imbuído do interesse em se ligar as capitais do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, construindo assim uma ferrovia central, com caráter continental, que ligasse o nordeste ao sul do país. O Norte de Minas Gerais entrava como adjacente nesse projeto de expansão e ocupação do território brasileiro, sendo espaço por onde se constituiria a ligação terrestre entre o sul e o nordeste, e um caminho possível por onde passaria a ferrovia.

No modelo atual já implantado, o desgaste e as despesas inerentes a infraestrutura ou organização do espaço territorial, para que este se torne mais atraente aos investidores, são responsabilidade do Estado, levando a uma série de disputas internas entre as várias regiões e/ou dentro de um mesmo território para receber tal aparato. Marx (1973 *apud* HARVEY, 2001) ajuda a compreender que, no caso da instalação dos trilhos da rede ferroviária Central do Brasil,

Embora a indústria do transporte seja, *potencialmente*, uma fonte de mais-valia, há boas razões para que o capital não se engaje em sua produção, exceto sob certas circunstâncias favoráveis. Desse modo, o Estado é, muitas vezes, bastante ativo nessa esfera de produção (HARVEY 2001, p. 49).

O Estado controla ou organiza a exploração dos transportes e comunicação, e estes investimentos, ao mesmo tempo em que são produzidos, também são consumidos por estarem já em uso, o que requer investimento constante para deter a sua

deterioração. Tornando o capital em capital imobilizado, ou seja, aplicado em infraestrutura que, ao mesmo tempo em que transporta mercadoria e gera retorno de capital, no uso se desgasta gerando despesas constantes, este investimento não retorna como lucro. O Estado entra como atuante nesse mercado para ofertar novos espaços ao capital para que este organize sua estrutura de produção. Sob essa lógica, o Estado é o promotor da instalação da rede ferroviária no Brasil no assentamento da Estrada de Ferro Central do Brasil no Norte de Minas Gerais.

A Lei de 1852 também dava a concessão de exploração ao capital privado para vários trechos. No Norte de Minas Gerais, foi dada a concessão de exploração de uma linha que ligasse Montes Claros a Extrema, que - como outros ramais que também foram concedidos a investidores privados - tinha como detentor o Barão de Jequitaiá, Tenente Coronel Cipriano de Medeiros Lima, que a vendeu para uma sociedade anônima com sede no Rio de Janeiro em 1889. PAULA (1970 *apud* LESSA, 1985) afirma que

“Em 1889, organizou-e uma sociedade anônima com sede no Rio de Janeiro para se construir uma estrada de ferro ligando Montes Claros a Estrema no rio São Francisco – Estrada de Ferro Montes Claros. O concessionário do serviço Tte. Cel. Cipriano de Medeiros Lima. O mais importante fazendeiro do Norte de Minas, Barão de Jequitaiá, passou seus direitos a sociedade, cujo capital era de três mil contos (LESSA, 1985, p.171).

O direcionamento da linha tronco da estrada de ferro não seria Montes Claros/Monte Azul, que seria um trecho ou uma linha ramal, mas, desde esse período, já se percebe concretamente essa possibilidade de expansão. A cidade que participava desse projeto como linha de centro no Norte de Minas era Pirapora, e, em 1910, tornou-se cidade ponta de trilho, situada às margens do rio São Francisco, indo ao encontro do projeto hidroviário elaborado no período imperial que tornaria o rio São Francisco em um centro de ligação entre o Sul/Sudeste com o Nordeste/Norte dentro do plano Rebouças.

Uma expedição do governo para mapear a expansão da rede entre Pirapora/Belém partiu em setembro de 1911 e chegou a Porto Nacional em dezembro, demonstrando a dimensão desta empreitada, abalando a possibilidade de execução desse plano de expansão. Epitácio Pessoa, em 1922, anuncia o fim da expansão desse tronco da ferrovia, que nunca saiu da cidade de Pirapora. Em 1925, esse trecho até Pirapora é rebaixado a ramal, sofrendo, então, a decadência destinada a qualquer aparato que entra

em desuso ou que não faz mais parte dos interesses do grande capital. Para Marx (1976 *apud* HARVEY, 2001),

Como a estrutura dos recursos de transporte não permanece constante, verificamos “uma mudança e um reassentamento dos locais de produção e dos mercados em consequência das mudanças em suas posições relativas, motivada pela transformação dos recursos de transporte” (MARX, 1967, vol.2:250). Essa transformação altera “as distâncias relativas entre os locais de produção e os maiores mercados” e, em consequência, provoca “a deterioração de antigos centros de produção e a ascensão de novos centros” (HARVEY, 2001, p.53).

Outra vertente do plano da FCB era ligar a Rede Leste Brasileira por terra, ou seja, ligar Minas Gerais à Bahia passando por Montes Claros/MG, saindo da cidade de Corinto/MG até a cidade de Monte Azul/MG. No ano de 1911, começou a construção desse trecho e, em 1914 foi paralisado. Em 1918, após fim da Primeira Guerra Mundial e do declínio da borracha, foi reiniciada, sofrendo alguns atropelos, como a gripe espanhola, em fins desse mesmo ano, febres palustres e endêmicas nos anos de 1919 e 1920. A malária também matou muitos trabalhadores da ferrovia – talvez a menor vulnerabilidade da malária pela população negra tenha sido um dos determinantes para que a maioria dos trabalhadores fosse desse grupo, na implantação da ferrovia. Em 1921, a dificuldade foi obter trilhos de uma mesma bitola²⁷ por causa da especulação mercantil. O processo se acelerou e com este também houve um incremento no comércio da região. Lessa (1995) salienta que

[...] a medida que a ferrovia chegava às cidades, principalmente aquelas de “ponta de trilho”, abria o mercado de consumo e a imaginação para o cosmopolitismo e seu mundo de imagens. Elas iam se modificando e expandindo o mercado para as regiões próximas (LESSA, 1995, p.164-165).

Em 1925, Montes Claros se transforma em linha de centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, e a cidade passa a sofrer com a intensificação das especulações

²⁷ Bitolas são a distância entre um trilho e outro, o que pode gerar a necessidade de troca dos carros na transição de uma bitola para outra como ocorre em Monte Azul onde se encontram os trilhos da antiga Ferrovia Central do Brasil com os da Leste Brasileira.

No mundo, existem cerca de 16 medidas diferentes de bitola em uso, fruto das opções tecnológicas de cada país. No Brasil, é possível encontrar quatro tipos diferentes de bitola: a bitola métrica, com largura de 1,000 m; a bitola larga, com largura de 1,600 m; a bitola internacional ou standard, com 1,435 m; e a bitola mista, que conjuga na mesma linha as bitolas métrica e larga. Na prática, as bitolas com medidas iguais ou acima de 1,435 m podem ser consideradas bitolas largas (broad gauge) e as bitolas com medidas em torno de 1,000 m são chamadas de bitolas estreitas (narrow gauge). No Brasil, no meio ferroviário, a bitola métrica é comumente chamada de “bitolinha” e a bitola de 1,600 m é denominada de “bitola larga brasileira”. (CURY, 2011, p.01)

imobiliárias. Em 1º de setembro de 1926, inaugura-se a Estrada de Ferro em Montes Claros. Em Lessa (1995),

A 1º de setembro de 1926, inaugurou-se a Estrada de Ferro Central do Brasil em Montes Claros. O neoclassicismo das luzes, a pompa, o cinema ao ar livre, preconizavam o horizonte técnico, a concepção de civilização, expressa pela elite sertaneja na organização das festividades. As novas relações sociais, pautadas pelo mundo-imagem do cinema e o mundo-cinematográfico da janela do veículo, colocavam o trem como o mensageiro do progresso (LESSA, 1995, p.192).

Ainda existia um grande desafio a ser empreitado pelo governo, construir 239 km de estrada de ferro que complementasse a ligação entre o sudeste e o nordeste. Faltava pouco para se concretizar a proposta da Lei Feijó, de 31 de outubro de 1835, projeto antigo de se ligar o sudeste ao nordeste do país.

O Regente, em Nome do Imperador o Senhor D. Pedro II, Ha por bem Sancionar, e Manda que se execute a Resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1º. O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro [ainda não era municipio neutro?] para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros.

Art. 2º. Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre ellas for construida, fica a companhia obrigada a construir outras em tudo eguaes ás que existiam, sem poder exigir por isso taxa alguma. (LEI FEIJÓ, 1835)

Em 1930, as obras da ferrovia param por conta das crises políticas dessa década e da Segunda Guerra Mundial, ficando, então, Montes Claros como ponta de trilho por mais 10 anos. Mas este impulso dado pela chegada dos trilhos e sua permanência constituíram esta cidade como um novo espaço urbano, administrativo e comercial, que não parou o seu desenvolvimento, mesmo após a retomada da construção da via férrea.

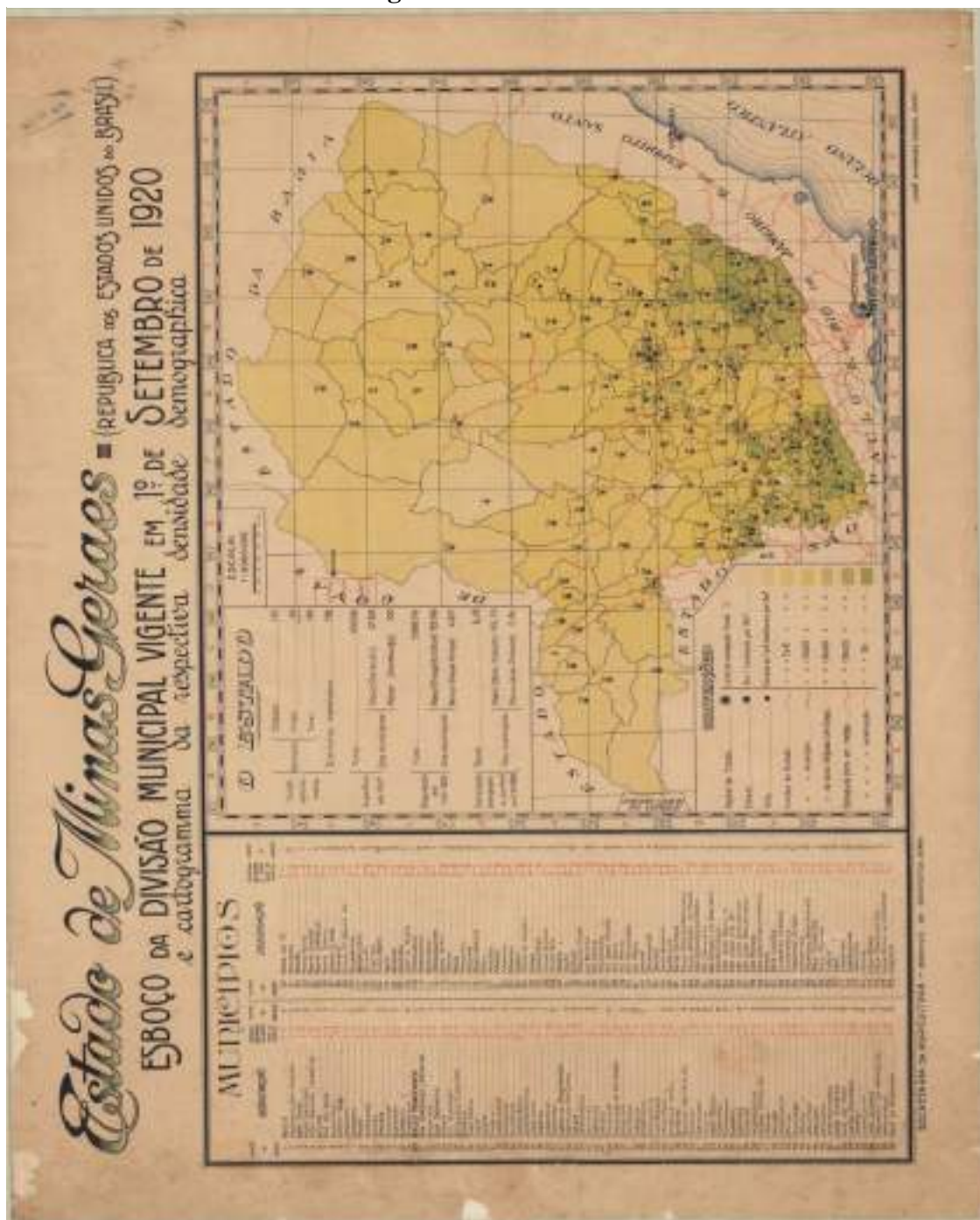
A história do trem de ferro na região Norte de Minas Gerais, desde a sua chegada a Montes Claros, em 1926, e durante seu prolongamento, a partir de 1941, até Monte Azul, cidade de divisa do estado de Minas Gerais com o estado da Bahia, foi responsabilidade da RFFSA e acompanhada por mudanças na paisagem, na organização, surgimento e dinâmicas das cidades e povoados.

Até 1941, Montes Claros se constituiu em um centro de recepção e envio de mercadorias e passageiros que pretendem atingir outras regiões ou localidades. Surgem

grandes armazéns, e sua rede urbana vai se estruturando em um movimento mais acelerado que no período anterior a 1924.

O mapa da divisão municipal vigente no Estado de Minas Gerais em 1920 dá-nos uma pista sobre a ocupação da região norte do Estado, da trajetória da ferrovia, detalhando onde já havia tráfego e onde ainda estava em construção e a densidade demográfica por município.

Mapa 4 - Esboço da divisão municipal e cartograma da respectiva densidade demográfica de Minas Gerais



Fonte: Arquivo Mineiro, 2012

Não constam ainda, nesse período, como municípios, cidades, vilas ou distritos os município de Capitão Enéas e Janaúba, que surgiram após a instalação da estrada de ferro. A região foi tomando o formato atual e sendo povoada mais intensamente a partir da construção da estrada de ferro e funcionamento do trem. Após a implantação da ferrovia em Montes Claros, viu-se a região como representada no mapa 2, onde não constam os municípios de Capitão Enéas e Janaúba.

Nesse período, o município de Capitão Enéas²⁸, denominado até então por Bururama, fazia parte do município de Francisco Sá e configurava como distrito. Está localizado entre Montes Claros e Monte Azul (neste mapa denominado de Boa Vista de Tremendal), e passou a município em 1962. Sua localização em coordenadas para a Ferrovia Central do Brasil

ENGENHEIRO ZANDER:
X=638127 Y=8194817
ELEVAÇÃO= 591 M
AZIMUTE; NE
23 K

O município de Janaúba²⁹, em 1923, é reconhecido como distrito Gameleiras, pertencente ao município de Francisco Sá e foi emancipado em 1949, momento de grande dinâmica da ferrovia no Norte de Minas Gerais. Posição em relação as distancias da linha férrea:

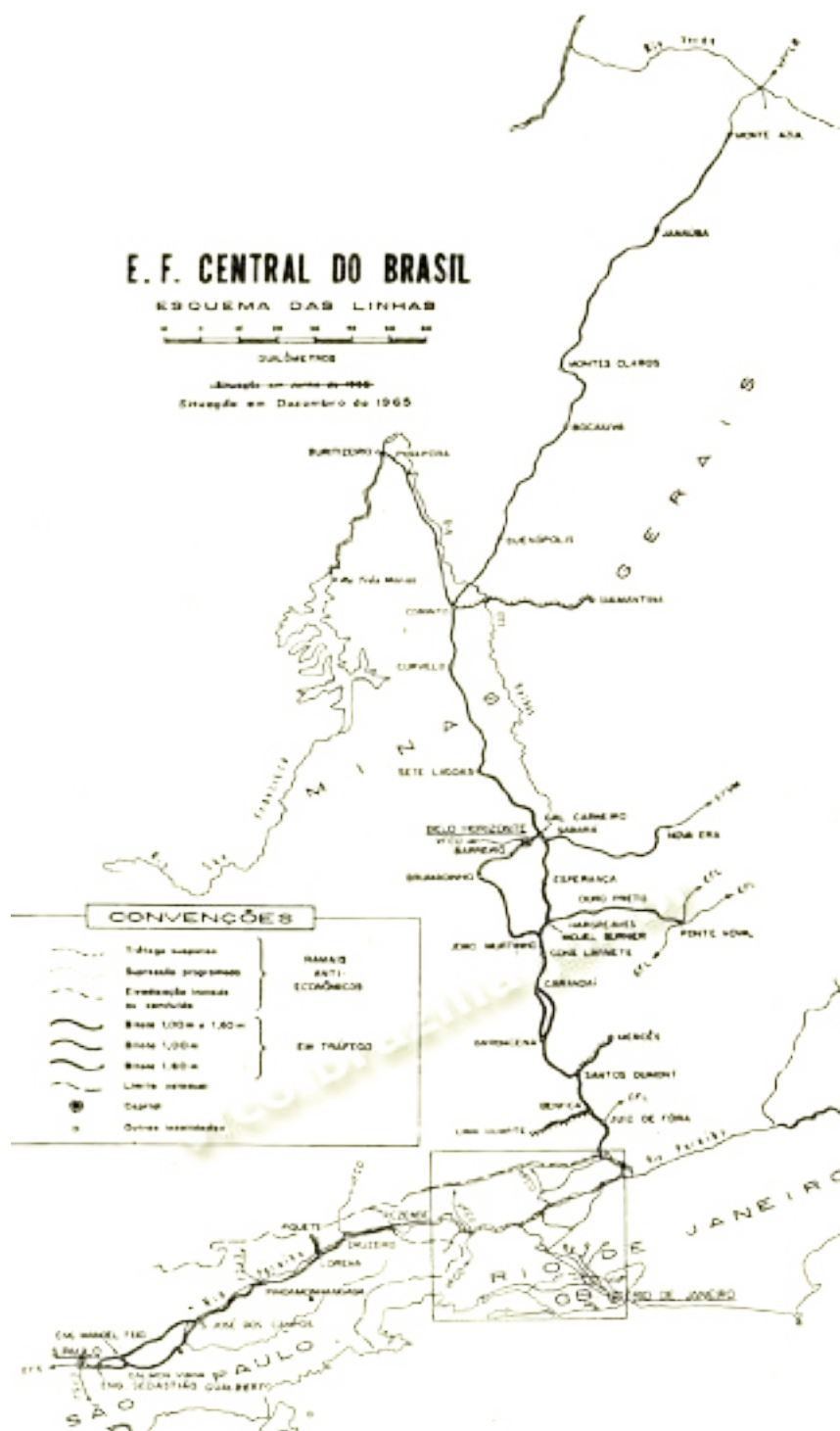
ESTAÇÃO DE JANAÚBA
X=680819 Y=8251928
ELEVAÇÃO= 535 M
AZIMUTE; NE
23 L

²⁸ Surgiu quando uma expedição organizada pelo capitão Antônio Gonçalves Figueira buscava ligar Montes Claros ao rio Gortuba e aos currais da Bahia. A expedição alcança a região próxima à serra do Catuni, às margens de uma pequena lagoa. Ali, o capitão e seus homens montam acampamento e erguem uma cruz, marcando o futuro município de Brejo das Almas, atual Francisco Sá. Quando Brejo das Almas possuía um distrito chamado Bururama.

(IBGE, <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/capitaoeneas.pdf>)

²⁹ Dados do IBGE: “Os primitivos habitantes, um povo cafuzo ou caboré, mescla de índios tapuias e quilombolas e de negros que, fugindo do cativeiro, se estabeleceram no vale do rio Gortuba, tornando-se conhecidos como gortubanos. Elevado à categoria de município com a denominação de Janaúba, pela Lei nº 336, de 27-12-1948, desmembrado de Francisco Sá. Sede no atual distrito de Janaúba ex-povoado. Constituído do distrito sede. Instalado em 01-01-1949.”

Mapa 5 - Esquema das Linhas da Ferrovia Central do Brasil



Fonte: Arquivo Mineiro, 2012

O embricamento entre ferrovia e desenvolvimento se configura como a inserção do Norte de Minas Gerais mais ativamente na economia nacional e possibilita ao Estado federativo um controle maior de seu território. Não se deve esquecer que neste contexto

ocorreram grandes transformações econômicas, sociais, culturais e políticas. Martins (2010) lembra que,

[..] nada era mais ansiado pelas comunidades interioranas do que a chegada dos trilhos e dos trens. Estar ou não na margem da ferrovia poderia significar, para essas populações, dádiva de vida promissora ou maldição de estagnação, quando não de decadência lenta até a morte (Martins, 2010, p.2).

Essa expectativa em ser local de aporte e parada para a ferrovia fez com que várias localidades vivessem momentos de efervescência política e social. Os municípios existentes anteriormente à instalação dos trilhos da ferrovia se prepararam para a corrida em busca de serem futuramente locais servidos pelo transporte modal, de forma que utilizaram de variadas estratégias políticas para garantirem ser contemplados por tal aparato. Temos como exemplo o município de Brejo das Almas, que alterou o seu nome em homenagem ao então Ministro dos Transportes de Minas Gerais, Francisco Sá, obtendo como resultado o trajeto dos trilhos não passar pela cidade, então já denominada de Francisco Sá, e sim, em Bururama ou Burarama, seu distrito.

A maior parte das cidades e povoados que se localizam à margem da estrada de ferro até os anos 1990 desenvolveram um modo de vida simples, de produção agrária e um tipo de comércio pequeno e constituído por pessoas que produziam alimentos e vendiam diretamente nas paradas do trem. Este grupo popular sempre esteve posicionado à margem do capitalismo e das políticas macroeconômicas e sociais.

A privatização da Rede Ferroviária nos anos 1996 extingue a RFFSA e leiloa a exploração do transporte modal no país, modificando sua estrutura de oferta. Privilegia-se a exploração do transporte de carga, que, então, foi leiloado, e aliena-se a oferta do transporte de passageiros por dez anos, período no qual seria então novamente estudada a sua viabilidade. O que surge, a partir daí, é uma nova acomodação a outros meios de transporte de passageiros, mas que causa também uma mudança no setor produtivo.

A interrupção do serviço de transporte de passageiros pelo trem de ferro não se deu de forma paulatina e, sim abrupta. Esta nova situação gerou, em uma grande parte da população que utilizava ou utilizou este serviço, um corte, uma desarticulação de costumes e meios de sobrevivência. Decretou, em muitos casos, não só no âmbito da região Norte de Minas Gerais, o esvaziamento de várias localidades. Braços jovens partiram, e ainda partem, para várias outras regiões ou cidades em busca de emprego e novas oportunidades. Portanto, pensar o Norte de Minas Gerais se constitui também em

um desvelador dos processos desencadeados pela política de privatização deflagrada nos anos 1990 e seus reflexos no cotidiano da população brasileira.

O fluxo populacional de migração e estabelecimento de residências durante a história recente dessa mesorregião tem em si características tanto de empuxo (afastar da órbita gravitacional, ou seja, enviar para fora) quando de repuxo (trazer para órbita gravitacional), como se pode perceber no gráfico da população recenseada desde a década de 1940 até a de 2010.

Tabela 7 - População por municípios (1940-2012)

Décadas	POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO					
	Montes Claros	Monte Azul	Porteirinha	Francisco Sá	Janaúba	Capitão Enéas
1940	61.532	15.148	24.250	23.419	X ³⁰	X ³¹
1950	71.736	20.169	25.570	23.432 ³²	13.219	-
1960	132.502	19.640	41.614	32.094	23.004	-
1970	116.486	27.462	41.748	26.726 ³³	31.608	11.252
1980	177.308	34.869	46.044	-	43.028	9.928
1990	250.062	24.221	37.849	-	50.132	11.731
2000	306.947	23.832	37.890	-	61.651	13.113
2010	361.915	21.994	37.627	-	66.803	14.206

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Anuários Estatísticos do IBGE e Atlas do Desenvolvimento Humano

Montes Claros, maior cidade do Norte de Minas Gerais, manteve o crescimento populacional de 1940 a 2010. A população cresceu num total de 253.37 habitantes (duzentos e cinquenta e três mil e trinta e sete), sendo a cidade que mais cresceu na região tanto em fluxo populacional como na economia, vagas de emprego. A área urbana está inflada e, na área rural, residem somente 4% da população.

³⁰ Fazia parte do município de Francisco Sá desde 1933 até 1949. Antes pertencia ao município de Grão-Mogol.

³¹ Fazia parte do município de Francisco Sá até 1962.

³² Janaúba já era município desmembrado do município de Francisco Sá.

³³ Capitão Enéas já era Município desmembrado do município de Francisco Sá.

As cidades de Monte Azul e Porteirinha tiveram crescimento populacional de 1940 a 1980 e, nas décadas seguintes de 1990 a 2010, decresceu a população. Monte Azul, na década de 1940 tinha 15.148 habitantes e Porteirinha, 24.250 habitantes. Em 1980, tinham respectivamente 34.869 habitantes e 46.044 habitantes, o que expressa o crescimento populacional das duas cidades. Monte Azul havia dobrado a sua população e Porteirinha havia aumentado em 21.794 habitantes, ou seja, quase dobrando a quantidade de sua população.

A instalação do trecho de linha férrea na região, no período de 1940 a 1950, e o funcionamento do trem de passageiros até 1996 proporcionou o aumento da população atraída a princípio pelo trabalho de assentamento da ferrovia e sua permanência justificada pela oferta desta modalidade de transporte, que garantia o sustento de várias famílias e facilitava a mobilidade dos usuários aos vários municípios na região e a outros Estados.

Os municípios de Janaúba e Capitão Enéas, surgidos a partir da construção da ferrovia - e obtiveram posteriormente a emancipação do município de Francisco Sá - tiveram aumento populacional gradativo, não ocorrendo decréscimo em nenhum momento. Janaúba saltou de uma população, em 1950, de 13.219 habitantes para 66.803 habitantes, em 2010, com um aumento de 53.584 habitantes. Capitão Enéas teve um crescimento menos acentuado e passou de 11.252, em 1970, a 14.206 habitantes, em 2010.

3.4. A Lei Feijó e a constituição do ideal ferroviário no Brasil

No Brasil, até o período da Regência de Diogo Antônio Feijó, não se ventilava ou se dava ouvidos à instalação de ferrovias no território imperial. Dentre os meios de transportes existentes nesse período, o mais difundido com tecnologia mais desenvolvida era o transporte marítimo ou pluvial.

Começamos este item desfazendo um erro conceitual. A então chamada Lei Feijó não é de autoria do regente, e, sim, dos deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos (Minas Gerais)³⁴, Manuel Paranhos da Silva Veloso (Rio Grande do Sul)³⁵

³⁴ Nasceu em Vila Rica/Ouro Preto em 27/08/1795 e faleceu no Rio de Janeiro em 01/05/1850. Formado em direito pela Universidade de Coimbra (1818); Conselheiro de Estado. Nomeado Juiz de Fora de Guaratinguetá, sucessivamente em Ouro Preto e mais tarde Desembargador da Relação do Maranhão.

e José Florindo de Figueiredo Rocha (Bahia). São, portanto, esses os demiurgos do sistema ferroviário no Brasil. O projeto de lei tramitou no Parlamento em 3 de outubro de 1835. Nele se constituía o direito do governo de conceder a exploração do transporte ferroviário em três trechos do país, partindo da capital. Tramitou sem muitos questionamentos ou percalços e, ao final do mês de outubro, foi assinada pelo regente Diogo Feijó.

Os trajetos aprovados como linhas-tronco foram do Rio de Janeiro (capital do império) a Salvador (capital da Bahia), do Rio de Janeiro a Ouro Preto (capital de Minas Gerais) e do Rio de Janeiro a Porto Alegre (capital do Rio Grande do Sul). Beneficiava os estados de origem dos três deputados que propunham, além delas, o trajeto de São Paulo e interior de Santa Catarina, se as ferrovias seguissem pelo planalto, ou Florianópolis e Vitória se fossem pelo litoral.

Diogo Feijó outorga a lei sem grandes problemas ou interesse. Segundo o Ministério dos Transportes (1974), não existia um planejamento elaborado, menos detalhado, que apontasse as diretrizes para a instalação. Somente se tinha o objetivo de ligar a corte às capitais. Planos desta natureza são classificados como ocasionais.

O Plano Ocasional seria o caracterizado pela ocasionalidade e falta de continuidade com que os problemas são encarados. Segundo esta caracterização, os nossos planos viários, elaborados na fase colonial, no Império e até ao término da primeira fase da República, mantêm a marca da eventualidade, e por isso seriam ocasionais (BRASIL, 1974, p.16).

Ainda não havia sido sistematizado nenhum plano de ação e, sim, ofertada, através de lei, a oportunidade de se desenvolver o sistema de transporte ferroviário no território imperial para a iniciativa privada. A lei Feijó, somente abriu a oportunidade para a instalação e exploração do transporte ferroviário no Brasil.

Assumiu a pasta da Fazenda, atendendo a convite do Regente Feijó. Na qualidade de grande realizador, executou a determinação da Constituição do Império, que mandava instituir um tribunal incumbido da administração da receita e da despesa, criando o Tribunal do Tesouro Nacional e as Tesourarias nas Províncias... Presidente da Província de Minas Gerais em 1833, representou Minas no Senado (1838). Foi Ministro da Justiça de 1837 a 1839 e do Império em 1840, por nove horas, para impedir a declaração de maioria de D. Pedro II. Criou o Arquivo Nacional em 1838 e fundou o Colégio Pedro II.

³⁵ Manuel Paranhos da Silva Veloso (Rio Pardo, 13 de outubro de 1803 — Rio de Janeiro, 11 de abril de 1859) foi um advogado e político brasileiro. Ouvidor em Desterro, em 1832. Deputado à Assembléia Geral do Império pela província do Rio Grande do Sul, de 1834 a 1837, deputado à Assembléia Legislativa Provincial de Santa Catarina (1835 — 1837), na 2ª legislatura (1838 — 1839), na 3ª legislatura (1840 — 1841), e na 4ª legislatura (1842 — 1843). Primeiro chefe de polícia do Rio Grande do Sul, nomeado em 12 de abril de 1842. Exerceu o cargo de 18 de maio de 1842 a 11 de março de 1844. Deputado à Assembléia Geral do Império pela província do Pará, 1845 a 1847. Presidente da província do Pará de 1844 a 1845 e de 25 de outubro de 1845 a agosto de 1846. Recebeu a medalha de comendador da Imperial Ordem de Cristo, por decreto de 25 de março de 1845.

O Regente, em Nome do Imperador o Senhor D. Pedro II, Ha por bem Sancionar, e Manda que se execute a Resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1º. O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro [...] para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros.

Art. 2º. Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre ellas for construída, fica a companhia obrigada a construir outras em tudo eguaes ás que existiam, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art. 3º. O Governo poderá conceder a estas companhias os privilégios concedidos á de navegação do Rio Doce nos arts. 5º, 6º, 8º, 9º e 13º do Decreto de 17 de Setembro do corrente anno, em tudo quanto for applicável.

Art. 4º. As companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

§ 1º. Não receber por transporte de arroba de peso mais de 20 réis por legua, nem por passageiro mais de 90 réis.

§ 2º. Dirigir a estrada pelas cidades e villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhes parecer melhor.

§ 3º. Começar a estrada no prazo de dois annos, a contar do dia em que concluírem o contracto com o Governo, e a fazer cada anno pelo menos cinco léguas de estrada.

§ 4º. Ficar sujeitas ás multas e comminações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos paragraphos antecedentes.

Art. 5º. Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Justiça e encarregado interinamente dos do Império, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessários. Palácio do Rio de Janeiro, em 31 de outubro de 1835, 14º da Independência e do Império. Diogo Antonio Feijó. Antonio Paulino Limpo de Abreu (LEI FEIJÓ, 1835).

A lei autoriza ao setor privado, ou seja, uma ou mais companhias, fazer as estradas de ferro ligando a capital do império às três capitais estaduais, e concedendo a exploração, por 40 anos, do transporte de cargas e passageiros. Determina sobre as obrigações e privilégios das companhias, equiparando-as à companhia de navegação do Rio Doce, e também impõe o prazo máximo de dois anos para a instalação da ferrovia. Legisla sobre valores e peso total de mercadorias e passageiros a serem transportados.

A escolha dos trajetos, cidades e vilas por onde a ferrovia deveria passar ficavam a cargo do governo. Determinando estes trajetos, o governo ainda se dá o direito de, para tais escolhas, possivelmente desenvolver ações políticas de distribuição destes privilégios.

Perceptível é a condição de não negociação entre a regência e as empresas que se aventurassem à instalação da estrada de ferro. As regras foram rígidas, o que denota o caráter impositor das monarquias, em que está instaurado o sentido de superioridade das vontades regenciais e a subalternidade de quem negocia ou com ela se relaciona,

determinando de prontidão que, se não cumpridas suas exigências, incorreriam em multas e penalidades outras.

O projeto de lei assinado por três deputados, que representavam com certeza o seu interesse pessoal e também o interesse de seus estados e das classes produtoras de gêneros, os inscreveu para sempre na história da ferrovia no Brasil, com a proposição de uma lei que não só beneficiou e desenvolveu seus estados e capitais, mas interligou regiões esquecidas das ações governamentais a espaços de poder concentrado e possibilitou a implantação de tecnologia e de infraestrutura nestes locais.

O que essa lei traz de essencial e de permanente é o início do ideal ferroviário, a possibilidade de um planejamento para as estradas de ferro no território em que constasse o entrelaçamento interno das várias regiões, em favor da circulação das mercadorias e dos cidadãos entre as urbes mais importantes do território, como também das várias localidades e paradas em todo o seu trajeto. Através dessa lei foram lançadas as raízes da ferrovia no Brasil, que se constituiu como objetivo na maioria dos planos de viação subseqüentes, mas a magnitude desse projeto só se concretizou totalmente no ano de 1950.

Em 1858, ocorreu a inauguração do primeiro trecho de ferrovia no Brasil, sob o nome de Ferrovia Dom Pedro II, que passou em momento futuro a ser intitulada Ferrovia Central do Brasil. Essa instalação foi executada por Cristiano Benedito Otoni.

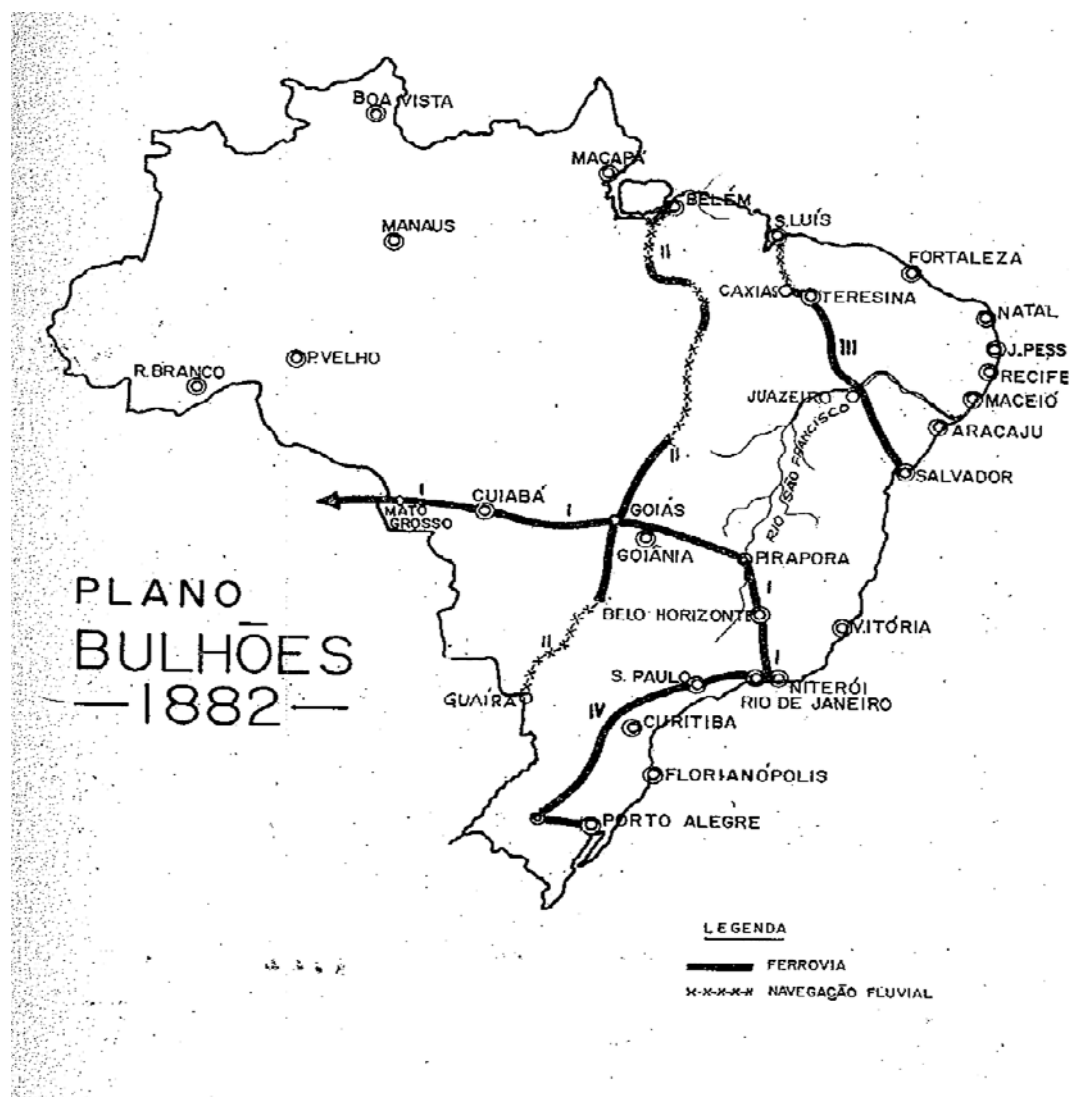
3.5. O Plano Bulhões 1882

O Plano Bulhões teve como diferencial a relevância dada à ligação por via terrestre ferroviária, determinando quatro grandes troncos Leste-Oeste, Norte-Sul, Noroeste e Central-Sul.

O tronco Leste-Oeste, partiria do Rio de Janeiro pela Central do Brasil até a divisa de águas entre as bacias do Prata e Amazonas, seguindo por Goiás, Cuiabá e S. Luís do Cárcere até Guaporé no Mato Grosso. O tronco Norte-Sul iniciaria em Guaíra, com ligação fluvial do alto Paraná até a navegação do Rio Tocantins ou Araguaia, que levaria até Belém por via terrestre, então cruzaria com o tronco Leste-Oeste, ligando-se ao Rio de Janeiro. O tronco Noroeste iniciaria em Salvador, indo por Juazeiro até Teresina e Caxias, de onde atingiria São Luís por navegação no Rio Itapecuru. O tronco

Central-Sul iria por via terrestre do Rio de Janeiro a São Paulo e, daí, até a ferrovia do Rio Grande do Sul, indo pelo território entre o rio Paraná e o oceano.

Mapa 6 - Plano Bulhões de Viação Férrea no Brasil



Fonte: BRASIL, Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Transportes

Nesse plano, o rio São Francisco seria ligação entre os troncos Leste-Oeste e Noroeste, servindo de interligação entre os quatro troncos. Esse plano é todo determinado por vias terrestres que ligavam o território brasileiro por terra e por navegação fluvial. As cidades privilegiadas com a ferrovia seriam aquelas banhadas por rios navegáveis, fazendo ligação terrestre entre suas bacias.

O Norte de Minas está (re)incluso por este plano e integrado formalmente ao processo de produção, consumo e circulação de mercadorias dentro do território

nacional e de fluxos migratórios. Estabelece-se um momento histórico de ligação entre as decisões do período colonial tomadas pela coroa portuguesa em relação ao território norte de Minas, em que o seu isolamento foi causado com a proibição do comércio de gado e outros gêneros alimentícios dessa região com as Minas de Ouro e com a capitania da Bahia pela denúncia de ser rota de evasão de ouro. Com esse plano de viação a reintegra, abrindo-a como rota de circulação e de entroncamento entre o Nordeste (Ferrovia Noroeste) e o Sul e Sudeste (Ferrovias Leste-Oeste e Central-Sul).

Dentro desse plano em que configuram os grandes troncos da ferrovia brasileira iniciando no Rio de Janeiro adentrava-se o estado de São Paulo, o Estado de Minas Gerais de forma a atingir o estado de Goiás. O ponto inicial desta ligação em Minas Gerais seria Belo Horizonte e, ao adentrar-se ao sertão, a estação de Pirapora³⁶ e seu porto fluvial.

Pirapora receberia cargas vindas da cidade de Juazeiro – ponto de ligação com a ferrovia Noroeste que partia de Salvador para Juazeiro – de onde escoaria em movimento de recebimento, despacho e recebimento de mercadorias para o Sudeste, Sul e a região central do Brasil. Mas essa situação só se concretizou em 1910 com a instalação da Ferrovia Central do Brasil em Pirapora, na inauguração de sua estação, após 28 anos da elaboração desse plano de viação nacional, de 1882, e já sob a orientação de um novo plano de viação.

Esse plano, elaborado no final do Período Imperial no Brasil, tem como sua maior dimensão a inclusão dos troncos ferroviários nos planos de viação e inovação na proposição de ligação e integração total dos territórios por essas vias. Para o Norte de Minas Gerais, é um marco importante e fundamental porque o inclui nos planos de distribuição e circulação de mercadorias e fluxos migratórios.

No território mineiro, a construção das novas linhas, em que se inclui a que liga Belo Horizonte a Pirapora, segue não só as diretrizes do plano nacional (1890) vigente na época, mas também os planos de viação do estado mineiro que induzem a perspectiva de sua extensão até Porto Nacional, em Belém, capital do estado do Pará. Lessa (1993) relata que

A construção dessas linhas seguem, no Estado de Minas Gerais, as diretrizes do plano de viação do Estado de Minas Gerias de 1908 e o Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais de 1923. A partir de 1911, foi dada a

³⁶ Como já descrita antes esta cidade localizada às margens do rio São Francisco teve seu impulso de crescimento com a chegada da ferrovia, se tornou município e se desenvolveu.

prioridade para a construção do trecho ligando Pirapora a Belém (LESSA, 1993, p.154).

Nesse novo contexto, a União toma para si a responsabilidade de sua efetivação, instaura o grupo de estudo de viabilidade desta empreitada. Uma expedição composta por estudiosos, engenheiros, fotógrafos e trabalhadores saiu de Pirapora em setembro e só chegou a Belém no mês de dezembro, o que demonstra a impossibilidade de tal obra.

Esse foi um plano inovador e mais sistematicamente amplo do período imperial que colocou na pauta das discussões a ligação entre a rede fluvial e ferroviária brasileira, como também chamou atenção do governo de que o evento da ferrovia deveria ser tratado com mais atenção e sistematização, de forma a promover o progresso do país ao facilitar a circulação de mercadorias e da mão de obra dentro do território nacional, ligando os estados mais longínquos aos considerados centrais, ligando as regiões fronteiriças com as regiões internas, os territórios de fronteiras e as terras sertanejas. Outros fatores importantes foram, a orientação para a retirada da concessão das estradas de ferro da outorga das províncias, o uso de um tamanho único de bitola de 1,00 mt a ser empregada nas estradas de ferro brasileiras, e também propõe a revisão deste mesmo plano por uma comissão que verificasse se este era o mais viável economicamente para a federação.

Em 1890, já na República, o governo provisório de Marechal Deodoro da Fonseca legislou sobre a necessidade de se construir um programa nacional de viação e, através do decreto número 159, determinou que se formasse um grupo de trabalho para avaliar e propor o plano de viação para o Brasil.

Considerando que é necessário discriminar em matéria de viação quais os trabalhos devem ficar a cargo do Governo Federal;

Considerando, além disso, que a boa execução de um plano concebido não só assegurará a pronta ação administrativa, mais ainda estabelecerá laços indispensáveis à manutenção da unidade política e a união comercial dos Estados;

Considerando que é imprescindível ponderar em objeto de tanta magnitude as considerações técnicas, estratégicas, e sobretudo econômicas, visando o povoamento e aproveitamento dos territórios até agora completamente desaproveitados;

Decreta:

Art. 1º - Será nomeada uma comissão de cinco cidadãos para estudar e organizar no menor prazo possível um plano geral de viação consultando para isso as memórias, trabalhos, todos os documentos, enfim, que julgar conveniente (BRASIL, 1974, p. 32).

Com esse decreto, o governo federal pretendeu que fosse determinada qual a sua função e encargos. Destaca também que este plano deveria ter como objetivo assegurar a ação administrativa, permitindo ao estado brasileiro em qualquer caso, governar em todo seu território, mantendo a unidade política e comercial entre seus estados, privilegiar o povoamento e aproveitamento dos territórios ainda não totalmente explorados, ou seja, que eram excluídos nos projetos do estado por falta de vias de ligação, e que conseqüentemente, também o eram dos projetos federais.

O momento era de construção de uma república, o início, o nascimento de um governo que se pretendia em novas bases, espelhando o ordenamento positivista de organizar o caos em que a sociedade se encontrava, através de sua filosofia de Ordem, Paz e Progresso. A então nascente república estava em ebulição e ocorria o reordenamento legal da sociedade brasileira, de organização ideológica, política e econômica. Dentro dessa perspectiva a unidade territorial só seria conseguida se o estado chegasse de fato a todos os recantos da nova república. A ferrovia é colocada como possibilidade de controle, unidade e progresso dentro deste panorama social, político e econômico.

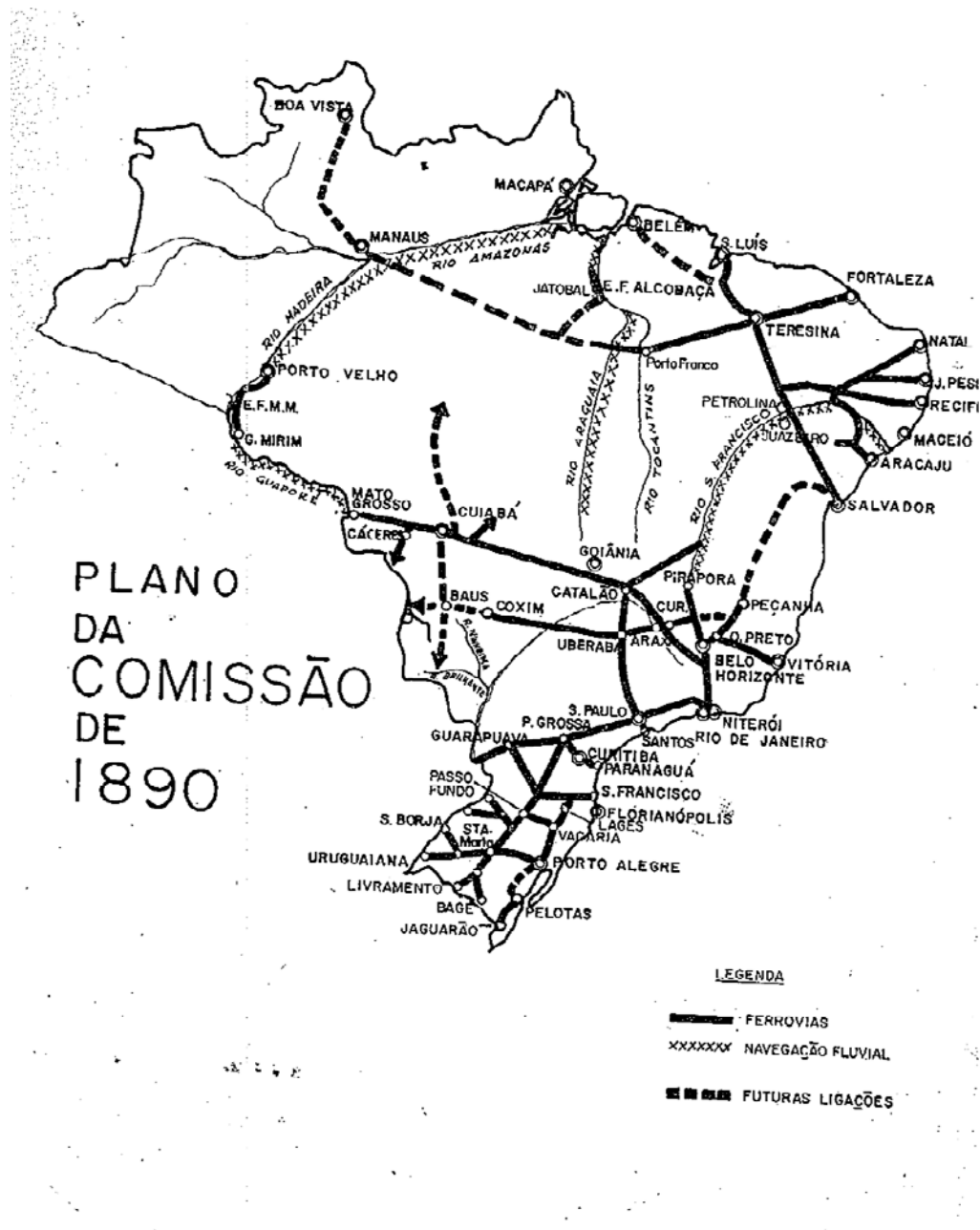
Segundo Brasil (1974), o governo provisório, em caráter de urgência, através de do Decreto 524/1890, estabeleceu as regras sobre a competência do Governo Federal e a dos Estados para a concessão das estradas de ferro, determinando a exclusividade da república na concessão das linhas e firmando a intenção de estabelecer comunicação entre o governo central e os territórios da república.

Esse Decreto também estabeleceu três itens como componentes de um plano geral de viação para a república, quais sejam, conciliar o fator econômico e o estreitamento de laços políticos da União, estabelecer a comunicação entre o seu território e o de países limítrofes, quando para fins estratégicos de defesa do território nacional. Nesse Decreto, configura a percepção do governo da necessidade urgente de elaboração de um plano nacional de viação tratando de forma sistemática sobre a questão ferroviária.

A competência dos Estados estava em legislar sobre as concessões de linhas férreas em seus territórios, desde que objetivassem a ligação entre os centros populosos e as regiões produtivas às linhas de viação ou a portos litorâneos. Os casos omissos nessa lei só poderiam ser concedidos se o Governo Federal decretasse necessário por ser ligação entre lugares, entre a viação geral e porto de mar, aos estabelecimentos militares

ou industriais e tudo isso seria custeados pelo governo. Foi instituída uma comissão para que se iniciasse estudo para imediata apresentação de um plano nacional de viação.

Mapa 7 - Plano da Comissão de 1890 de Viação Férrea no Brasil



Fonte: BRASIL, Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Transportes

O Plano de 1890 é o mais completo elaborado até então e é considerado como a base de toda a expansão e organização da rede ferroviária brasileira. A partir dele surgiram outros estudos que vieram aperfeiçoar suas proposições. O Plano foi aprovado

pelo Governo Provisório sem passar pelo Congresso, sendo o único ato feito dessa maneira neste período.

As bases do ideal ferroviário no Brasil, iniciadas com a Lei Feijó, tomam o rumo da organização e da sistematização da ação do governo, buscando a união ideológica, política governamental e a ligação de todas as regiões à capital do país - neste período o Rio de Janeiro -, favorecendo também, em suas regras, o estabelecimento de linhas férreas onde por ventura se assentassem bases militares.

Em planos seguintes, elabora-se a nova orientação da Ferrovia Central do Brasil em sua estrada de ferro no Norte de Minas Gerais, seguindo pela cidade de Bocaiúva e Montes Claros até a cidade de Monte Azul, sendo esta a nova via elo, nova rota do tronco central ferroviário entre o Sudeste e o Nordeste do país, entre Minas e Bahia.

Com o estudo “Constituição Definitiva da Rede de Viação Férrea Nacional”, do Engenheiro José Luiz Baptista, no ano de 1923³⁷, chegou-se a propostas de modificações no plano de viação de 1890, de forma a entrelaçar os vários troncos já efetivados e propostos, e de forma que com elas se diminuíssem os custos do assentamento da ferrovia e desvinculasse esse transporte modal terrestre do transporte fluvial.

Para tal entrelaçamento dos troncos ferroviários existentes, Baptista propôs que fossem feitas as ligações Rio-Bahia, Rio-Maranhão, ligação entre os Estados do Nordeste construindo trechos nos estados de Alagoas, Paraíba, Ceará-Piauí, Bahia. Projetava o acesso ao Planalto Central, através de Goiás e Minas Gerais, e com Florianópolis, através de São Paulo e Rio Grande do Sul.

A ligação Rio-Bahia estendeu a Ferrovia Central do Brasil pelo Norte de Minas Gerais seguindo da cidade de Montes Claros até Tremendal (Monte Azul) e daí até Bom Jesus dos Meiras (Brumado). É neste contexto de instalação da ferrovia no Norte de Minas Gerais, a partir de 1923, que se dá novo movimento de ocupação do território do Norte de Minas em sua dimensão geográfica leste, de Montes Claros no sentido à Bahia, passando por Monte Azul.

³⁷ O contexto histórico da década de 1920 à 1926 é de conturbação sendo que o poder federal governou sobre estado de sítio, no sertão a guerra corria livre entre os coronéis utilizando jagunços e cangaceiros e por outro lado a Coluna Prestes avança pelo interior do Brasil. A união federativa necessitava de meios de avançar rapidamente pelo território impondo o seu poder e garantindo-se. O avanço da ferrovia entra como papel de grande importância na facilitação da circulação e comunicação entre a capital e o sertão. Armado com o ideal de brasilidade, de progresso e integração avança pelo território.

O território Norte de Minas Gerais passou por mudanças profundas, desde o período colonial em que ainda compunha à capitania da Bahia e era espaço de ligação entre o nordeste e o sudeste. Com sua anexação a capitania das Minas de Ouro, ocorreu a interrupção de sua relação política com o Nordeste e, com o advento da instalação da ferrovia, foi incluso no projeto de unificação territorial e de avanço do domínio do estado. Assim restabeleceu-se como espaço importante na comunicação, fluxo de pessoas e produção entre as duas regiões do país.

Destes períodos até os dias atuais, ocorreram várias transformações no modo de vida da população regional, que se organizou e determinou uma identidade diferenciada do conjunto de mineiridade que se pretendia homogênea, fazendo-se, portanto, um espaço de relações sociais que se baseiam em valores - que não se submetem de todo aos do capitalismo - onde mesclam-se alguns e desprezam-se outros, para perpetuar costumes e tradições que perpassam as relações sociais e de produção. Dentro do fluxo temporal, é receptor de pessoas de todos os lugares, servindo de rota de passagem do Nordeste para o Sudeste e no movimento contrário. Também acolhe os que chegam em busca de trabalho e de novas esperanças para a vida, estabelecendo-se em suas terras que, como por um encantamento com esta complexidade de diferenças, mais os atraem do que os expulsam, seja em suas urbes ou em seus espaços menos povoados.

A interiorização do capitalismo ainda não está de todo internalizada pelo Norte Mineiro, mas já se instalou em suas terras através do assentamento de infraestrutura como a ferrovia, rodovias, indústrias, o grande projeto Jaíba de irrigação, de unidades de produção e organização do setor produtivo que garantem a sua inclusão no movimento de ocupação e expansão. A alteração na velocidade das transformações veio ocorrendo nesse tempo de ocupação e sujeição ao capitalismo, estando o Norte de Minas Gerais e a sua população inclusos no processo de produção em que os sujeitos não são mais vistos em sua condição humana e, sim, como apêndices da produção. Esses sujeitos são e foram desprovidos historicamente de suas propriedades e ferramentas e, sob essa condição produzem, para que o outro que dela se apropriou permaneça nesta posição, por causa da organização de um estado que fortalece esse processo ao avaliar e aplicar políticas que têm como fim a inclusão dos espaços territoriais no processo capitalista, instalando estruturas, arranjando, desarranjando e rearranjando os espaços sociais e produtivos, a fim de atenderem aos interesses do

capital, massacrando os trabalhadores, achatando suas necessidades às do capital e assim garantindo a perpetuação deste sistema.

CAPÍTULO IV

ASSENTAMENTO DA ESTRADA DE FERRO E ATIVAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO – EFEITOS NA OCUPAÇÃO, POVOAMENTO E RELAÇÕES DE TRABALHO

A partir do assentamento da estrada de ferro e ativação do transporte ferroviário, discute-se, neste capítulo, a ocupação do território norte mineiro, tendo como foco de estudo os sujeitos envolvidos nesta dinâmica, o povoamento e a construção das relações de trabalho.

Este capítulo se organizou na forma de um diálogo histórico, geográfico e sociológico em que se buscou refletir e tecer ligação entre fatos sociais e políticos mundiais com situações no Brasil nos âmbitos nacional, regional e local em que se focaliza a ferrovia, ocupação e povoamento ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil no Norte de Minas Gerais, de 1940 à 1996; O Norte de Minas Gerais em transformação: O assentamento da Estrada de Ferro e o surgimento de povoados e cidade; Dois lugares/comunidades surgidos pela expansão da ferrovia e percepções sobre o trem de passageiros.

A situação econômica internacional e a possibilidade da Segunda Guerra Mundial fizeram com que a instalação da ferrovia fosse acelerada no país de forma a garantir agilidade e proteção no fluxo das tropas do exército dentro do território e garantindo a chegada administrativa do Estado na vasta região ainda não totalmente controlada.

Os proprietários de terra, nesse período, asseguravam sua força e propriedades com registros em cartoriais e uso dos vários bandos de jagunços que andavam à solta empunhando arma e mantendo a ordem sob os (des)mandos do “coronel” que mais pagasse pelo seu serviço. O fenômeno do cangaço no Nordeste do país em muito se assemelhava à jagunçagem. Em outra perspectiva, com a intenção de se instaurar no Brasil um governo comunista para derrubar o governo de Getúlio Vargas (1935), o poder das oligarquias, o fim do autoritarismo e do imperialismo reinantes no país, o PCB – Partido Comunista Brasileiro – através da ANL – Aliança Nacional Libertadora – instaura a Intentona Comunista, uma tentativa de, através da luta armada, se fazer romperem os laços até então vigentes na sociedade brasileira. Ocorreram levantes em vários quartéis onde se organizaram as próprias ações da Revolução Vermelha de 1935. Mas rapidamente foi abafado o levante e, como resultado, o Presidente Getúlio Vargas

declara estado de sítio e detona o Golpe de 1937, aproximando-se da Aliança Integradora Nacional de caráter fascista, e funda o Estado Novo.

Em 1939, foi deflagrada a Segunda grande Guerra Mundial. O Presidente Getúlio Vargas, a partir do contexto interno de pressões e oposição de forças políticas, se aproxima dos ideais fascistas que o impulsionava a agir em favor da aliança formada pela Alemanha, Itália e Japão, que assinaram tratado anticomunista, mas que escondia, na verdade, o interesse real de avançar as fronteiras da Alemanha sobre a URSS, e do Japão sobre a China. A intenção dessas duas nações estava no domínio de matérias-primas bélicas, no ópio e no controle da maior estrada de ferro do mundo, a trans-siberiana.

Nesse contexto, Getúlio Vargas, pressionado pelo grupo dos aliados integrado pelos Estados Unidos, União Soviética, Inglaterra, França e outros, permaneceu neutro oficialmente até o ano de 1942, quando navios mercantes brasileiros foram bombardeados e afundados por navios alemães no oceano Atlântico. A partir desse evento não mais pôde manter-se nessa posição cômoda e teve que enviar tropas para lutar junto aos aliados, bem como fornecer borracha para esses países e ceder espaço para bases militares das tropas aliadas em seu território. Neste panorama, era necessário que se fizessem ligações terrestres internas que possibilitassem um deslocamento rápido e seguro por dentro do território dessas forças militares. A ferrovia se constituiu, nesse período, como arma estratégica e complementar na guerra contra os países do eixo nazi-fascistas.

A partir desse cenário em ebulição e caos nacional e mundial, o governo brasileiro retomou as obras da ferrovia que se expandiram pelo interior do país, com o objetivo de ligar os últimos trechos da FCB aos últimos trechos da FLB, ação que só se concretiza em 1950. O território norte mineiro entra em transformação acelerada a partir do ano de 1940. A instalação da ferrovia e a oferta deste transporte serviram de força de atração à região de trabalhadores vindos de vários estados do nordeste do país em busca de trabalho. Nessa trajetória da ferrovia, surgiram várias localidades e, com o tempo algumas se transformaram em cidades e outras em distritos.

A ferrovia atraiu mais trabalhadores de diversos estados para região do que qualquer outro campo da produção, como também trabalhadores de outras localidades norte mineiras que nunca tiveram uma oferta de ganhos tão acentuada, segundo Chaves (2009) Até funcionários de prefeituras abandonaram seus empregos para trabalhar na

instalação da linha da FCB. Foi um período diferenciado, que alavancou a região, incluindo-a nos processos de produção do país.

Aos poucos, a população foi chegando, formando residência e construindo as relações sociais de trabalho que, em sua maioria, eram baseadas na oferta do transporte ferroviário de passageiros e de cargas. Várias localidades sobreviviam com a água que chegava transportada pelo trem como também outros víveres. Alguns moradores tiravam o sustento da família de suas relações com os passageiros, e outros, com a própria ferrovia no sentido institucional, sendo funcionários dela. A passagem do trem era motivo de movimentação e efervescência nas localidades e paradas ao longo de sua estrada.

Muitas famílias que se estabeleceram nessa região permaneceram ligadas à ferrovia por conta de terem alguns de seus membros se tornado seus funcionários. Os homens compunham este corpo de trabalhadores nas áreas de manutenção das estradas, oficinas, serviços de embarque e desembarque de carga e passageiros, maquinistas e etc. Havia, por parte da FCB, e a RFFSA perpetuou, a construção de um sentimento de familiaridade, de pertencimento, onde as famílias dos trabalhadores eram chamadas de famílias ferroviárias, porque as várias gerações de um mesmo grupo familiar trabalharam ali.

A Rede não era somente um espaço de trabalho, como também de laços fraternais. Essa construção de laços afetivos com a instituição garantiu que este povo permanecesse na região. Geralmente o pai trabalhava na ferrovia e, quando os filhos estavam em idade de trabalhar, eram admitidos na empresa, como também se admitiam outros parentes. Assim resolvia-se a questão da sobrevivência.

A RFFSA era a possibilidade de trabalho formal para os moradores da região. Mas, não havia lugar para todos, e o que se percebeu foi que uma grande parte não inclusa se dedicava a atividade de lavrador, trabalhando nas fazendas da região, ou os homens se deslocavam para outras regiões, levados por agenciadores para trabalharem em plantio e colheita em frequência sazonal.

A dinâmica do trabalho informal executado pelas mulheres desafia a uma contextualização e análise que enquadre esse exercício de atividade laboral com o qual alimentaram suas famílias. No início, pensava-se na organização de dados independentes de sexo, mas o contato com o campo nos proporcionou a necessidade de discutir conceitos sobre trabalho informal e formal e sobre a atividade laboral feminina

na área rural, nas décadas de 1940 a 1996. Aos poucos, as vozes femininas foram tomando conta da construção dos dados coletados e de sua análise.

No decorrer da coleta de dados, foram apontadas para esta pesquisa algumas formas de trabalho que surgiram com a oferta da ferrovia. Destacando-se o trabalho informal desenvolvido por mulheres que se mudaram para a região ou que viviam nas diversas localidades quando do assentamento da ferrovia e ao longo do funcionamento do trem de passageiros, elas constituíram uma modalidade de trabalho durante este período com a qual comercializavam com os passageiros dos trens, ofertando produtos produzidos, na busca de garantirem o sustento da família ou mesmo para complementar a renda familiar. Seus maridos, em sua maioria, eram funcionários da ferrovia ou trabalhavam no assentamento dos trilhos. Algumas também executavam trabalho na lavoura, contratadas sob empreitada ou diária.

O trabalho doméstico, durante muito tempo e ainda hoje, permanece na maioria dos casos, sob a responsabilidade das mulheres. Na área urbana, elas deviam e devem cuidar das crianças, dos afazeres domésticos e da coordenação da casa ou lar. Para Vivas (2012), no espaço rural, a mulher também exerceu, durante séculos, essas funções agregadas, o cultivo de lavoura de subsistência, a comercialização de produtos excedentes e todo o funcionamento interno e não visto pelos de fora do lar. Ao homem couberam as relações externas, as decisões sobre o destino dos membros da família, da produção e das negociações no mercado. Parece-nos que a função da mulher no espaço rural era mais amplo, a ela incumbia não só o cuidado com a família como também participar dos rendimentos e sustento imediato da prole.

A função da mulher no contexto rural é de alimentar a família, de forma completa, assim produz, colhe e prepara os alimentos e o homem negocia a produção. No Norte de Minas Gerais, em seu espaço rural, a exemplo de outras regiões do mundo, as mulheres são totalmente envolvidas no processo produtivo de víveres e na manutenção da família. A maioria das entrevistadas informou que, no período da instalação e funcionamento do trem de passageiros, viveu em um ambiente castigado pela seca, não possuía bens, terra, formação escolar e se direcionava ao trabalho na lavoura das grandes fazendas, além disso, ainda eram donas de casa. Algumas tinham maridos que trabalhavam na ferrovia, o que garantia que somente elas cuidassem diretamente de sua família e de sua casa.

Em Marx (2007), o trabalho feminino é visto como condicionado aos interesses do marido, senhor das coisas e da família, onde a mulher e os filhos são seus escravos,

constituindo-se em uma primeira forma de propriedade ou do direito legal em dispor da força de trabalho de outros. A propriedade privada e a divisão do trabalho estão em um mesmo nível ou tem um mesmo significado, em que o interesse individual supera o do coletivo. Atualmente a mulher não é mais subjugada legalmente, mas o é veladamente. As relações são iguais na forma da lei, mas à mulher se impõe a vontade do homem e seus direcionamentos. A ela se permitem as relações internas em família e a um seleto grupo próximo ainda comandado e determinado pelo homem, que ao contrário, tem seu espaço marcado nas relações externas, nos grandes negócios e na condução dos caminhos da família. Separa-se o trabalho da mulher em seu domicílio, na propriedade familiar, da categoria do trabalho assalariado no qual o homem está em maior escala inserido.

No período inicial da instalação da ferrovia, ocorreu a formação de várias comunidades em seu trecho, fincavam residência ali famílias numerosas às quais o salário recebido pelos homens - considerados então como chefes ou cabeça da família e responsáveis diretos pela sobrevivência de todos - nem sempre era suficiente para a sua manutenção. O componente moral e ideológico desse ambiente, sob a perspectiva dessa sociedade, percebia o trabalho como uma riqueza em si. Os jovens eram incentivados e muitas vezes colocados para trabalhar no espaço da propriedade ou em outras atividades fora, porque assim se formava um homem. Mas a grande força dessa situação era realmente a fuga da total penúria que poderia ser par constante no cotidiano dos sujeitos componentes de famílias despropiadas de meios de produção e condições econômicas que lhes permitissem se furtarem ao trabalho. Desse modo, sujeitavam-se a uma atividade laboral não assalariada e de baixa remuneração. Nessa situação de pobreza se incluem jovens e mulheres.

O trabalho é hierarquizado podendo ser classificado em valoração, como ocorre na sociedade atual, na qual alguns são considerados pela sociedade em mais alto grau de importância e necessidade e outros, em menor escala. Os trabalhadores e seus ganhos são determinados a partir do mérito pessoal, mas também pelas categorias sexo e idade. Assim os indivíduos estão postos tanto no exercício da atividade quanto no valor percebido. Na ponta da linha estão e sempre estiveram em maioria as mulheres e jovens. Inversamente, nos espaços privilegiados e de maior remuneração, posiciona-se uma maioria de homens. Atualmente há a ocorrência de situações diferenciadas, mas, no mercado de trabalho indivíduos exercendo a mesma função podem ter seus ganhos determinados pelas categorias citadas, como também existem setores marcadamente

masculinos e outros femininos. Mesmo com toda a análise e discursos a respeito do tema, ainda existe essa organização de espaços, o avanço na desterritorialização é lento e constante.

O trabalho informal é o maior espaço de entrada destes dois grupos – mulheres e jovens – alijados em grande número do mercado formal, seja por escolha ou por ser ali ofertado espaço que os privilegiam porque socialmente a informalidade não muito interessa ao grupo masculino, de uma forma preferencial. Em uma escala de desemprego estrutural, os espaços mais afastados das áreas centrais de produção, as periferias do capitalismo, sofrem reflexos dos movimentos do mercado de trabalho, a disponibilidade de mão de obra especializada leva grupos não especializados a atividades “menos” específicas que atendam a suas necessidades e às de outros indivíduos. A vertente social de análise do trabalho informal percebe que a “informalidade tampouco é um setor estático da sociedade, mas uma das formas mediante as quais os trabalhadores excluídos do mercado formal encontram possibilidades para não cair na marginalidade social” (FERREIRA, 2007, p. 45).

No contexto focado por esta pesquisa, o espaço de atuação dessa força informal se constituiu a partir da necessidade de ambos os atores envolvidos no processo, os passageiros dos trens que viajavam horas, dias, até semanas, e necessitavam se alimentar, e a oportunidade dos moradores de ganharem um valor a mais ou garantir um ganho para a família estava aí colocada. A conjunção destas necessidades deu forma ao fornecimento de alimento pelas mulheres dessas várias localidades ao longo da estrada de ferro, pois cozinhar era função da mulher e ela era quem sabia como processar os alimentos. Para a distribuição destes produtos também se envolviam os mais jovens independentemente de sexo, assim como as mulheres. A ferrovia indiretamente deu a uma parte destes sujeitos a possibilidade de sustentarem suas famílias, garantindo aos filhos e cônjuges muitas vezes o alimento à mesa todos os dias.

A política de privatização da RFFSA sacrificou essas mulheres e suas famílias. Algumas ficaram sem um ganho para o sustento, outras se obrigaram a trabalhar na lavoura enfrentando um trabalho mais pesado e cansativo por ser executado em baixo do sol escaldante. Algumas viram seus filhos partindo e outros tendo que se dedicarem a um trabalho mais extenuante que a venda de alimentos nas estações.

4.1. A Ferrovia chegou: Ocupação e povoamento ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil no Norte de Minas Gerais de 1940 a 1996

A inauguração da Estação Ferroviária de Montes Claros, em 1926, é o marco da determinação de efetivação do Estudo de José Luiz Baptista, que apontou ser este o caminho menos distante, menos dispendioso economicamente e muito necessário para o entrelaçamento da malha ferroviária no Brasil, executando a indicação da Lei de 1835 sobre a construção de estradas de ferro. A proposta de Baptista era a conclusão da estrada de ferro sobre 239 km dentro do território norte mineiro, concluindo a FCB, de Montes Claros a Monte Azul.

Para Marx (2007 *apud* Harvey 2009) o papel do Estado na oferta de infraestrutura para o capital favorece a acumulação de capital e a perpetuação do sistema capitalista ao construir aparatos de atração para o investimento e como estes últimos determinam o espaço geográfico. Expõe, portanto a forma como se relacionam estado e capital, como também espaço, tecnologia e tempo. Esta relação se concretizou no Norte de Minas Gerais, na expansão da estrada ferreada da FCB. Em um ato de unificação, controle e desenvolvimento regional, possibilitou a oferta de trabalho para mão de obra excedente e não especializada, a formação de povoados e o acesso entre os estados, que, até então, se comunicavam por estradas precárias por onde circulavam pessoas a pé, em montarias ou em carroças e carroções. Várias famílias que vieram do nordeste do país para a região, nesse período, chegaram a pé ou vindo por outro caminho, pelo transporte fluvial, através do rio São Francisco.

Este trecho partindo da estação ferroviária de Montes Claros (1926) em direção à Bahia não foi concluído de um só fôlego. As obras de prolongamento ficaram paralisadas até o ano de 1940, período no qual a cidade cresceu como todas as outras que viveram o posicionamento de ponta de trilho ou “boca do sertão”. Desse ponto, continuaria o adentramento da ferrovia ao mais profundo sertão de Minas Gerais, ligando-o ao mais profundo sertão da Bahia, porta de entrada do nordeste.

O Governo Federal, se viu pressionado pela eminência da Segunda Guerra Mundial e, mais ainda porque navios brasileiros passaram a correr o risco de serem atacados pelas forças aliadas a Alemanha, tornando urgente a necessidade de se construir canais de circulação internos para as tropas brasileiras. Nesse contexto, o transporte ferroviário era o mais viável, por já ter vias construídas, faltando somente

alguns trechos de conexão entre as várias ferrovias existentes no território. O prolongamento entre Montes Claros e Monte Azul se torna urgente para viabilizar o projeto de circulação das tropas por via terrestre. Então, era urgente a continuidade da FCB com o prolongando do trecho entre Montes Claros/MG e Bahia e também do trecho sentido Bahia/Minas a ser construído pela FLB. Nesse trajeto, a cidade de Monte Azul/MG seria o eixo dessas duas estradas que se interligariam.

No ano de 1941, foram retomadas as obras e, aos poucos, localidades começaram a surgir no mapa do Norte de Minas Gerais pelas mãos de trabalhadores oriundos de vários estados do nordeste brasileiro e da própria região. A imigração³⁸ incentivada pelo Estado de São Paulo, a partir da década de 1930, levou não só nordestinos como também norte mineiros, a migrarem para suprir a mão de obra da lavoura no interior do estado, substituindo a força de trabalho do imigrante europeu, que não conseguia sair da Europa, que estava mergulhada na Segunda Grande Guerra Mundial.

O Estado de São Paulo passou a financiar a vinda dos trabalhadores pagando despesas com passagem, bagagem e salário para famílias nordestinas, incentivando a migração. Essa transação era feita, a princípio, através de firmas particulares, até que, em 1939, o Estado organizou a Inspetoria de Trabalhadores Migrantes, que as substituiu. As famílias, ao chegarem a São Paulo, ficavam na Hospedaria do Imigrante até serem direcionadas para as localidades onde iriam trabalhar na lavoura. Muitas famílias, no meio desse trajeto, ao chegarem a Pirapora/MG, eram agenciadas por intermediários da empresa ferroviária, ocorrendo aí um desvio de parte desta mão de obra para trabalhar na implantação da ferrovia no Norte de Minas Gerais.

³⁸ Conforme dados da Secretaria da Agricultura de São Paulo, no ano de 1937 passaram 72.144 nordestinos pela Hospedaria dos Imigrantes.[9] Destes, 1.379 foram chamados por agências de migração e 10.639 foram matriculados na Hospedaria como migrantes espontâneos.[10] A industrialização da década de 1930 com as políticas do Estado Novo e posteriormente as políticas desenvolvimentistas concentraram o desenvolvimento industrial em um único pólo, o estado de São Paulo. O subsídio do governo para migrantes e a concentração econômica industrial foram importantes para o aumento do número de trabalhadores espontâneos que através de redes sociais, seja membros da família ou conhecidos, vieram para o estado de São Paulo. Contudo, durante 1935 a 1939 a Secretaria da Agricultura distribuía os migrantes para o interior do estado, mas depois de 1939 muitos migrantes eram destinados à capital e posteriormente houve uma migração mais intensa de moradores do interior do estado para a capital, São Paulo. Na revista especial lançada em 2008 sobre o centenário de Penápolis está registrado que 50,95% dos trabalhadores que a cidade recebeu entre 1936 e 1940 vieram do estado da Bahia.[11] De acordo com a mesma revista e as informações do censo do IBGE de 1970, entre os dados mais relevantes do número de pessoas não naturais está 11.255 do próprio estado de São Paulo, 821 vindos da Bahia, 604 de Minas Gerais, 426 vindos do exterior. Nesta revista é apresentado os dados do censo demográfico de 1925, dos imigrantes 5,9% eram italianos, 2,9% espanhóis, 1,1% portugueses e 2,9% de outros países.

Preferencialmente, as famílias envolvidas nesse fluxo migratório de trabalhadores para São Paulo eram compostas por três pessoas prontas para o trabalho, na faixa etária de 12 a 55 anos. Parentes e agregados também poderiam migrar juntamente com essas famílias, independentemente de sexo, faixa etária ou estado civil. O valor pago para as famílias era de R\$60.000 (sessenta mil réis) e para os solteiros, R\$25.000 (vinte e cinco mil réis).

Nesse fluxo migratório, a senhora Maria Romão chegou ao Norte de Minas Gerais com toda a sua família - mãe, pai, irmãos, marido, sogra, sogro, primos, tios. Estavam indo em direção a São Paulo, quando, em Pirapora, foram interpelados para trabalharem na instalação da ferrovia e resolveram ficar no Norte de Minas Gerais.

Nóis ia pra São Paulo, nóis veio de pau de arara até Petrolina e Juazeiro de Bahia. E lá, não sei se nesse tempo cê era nascida, se era pequena. Era de amigação, a pessoa não tinha condição de viajar, tinha amigação, o governo dava a passagem [...] em Petrolina nóis parou, por que cabou amigação, nóis ficou lá parece 15 dias só comeno o trocadinho que tinha. E o povo fazia a agência de gente pra cá né, mas o meu pai não queria vim pra cá, ele queria ir pra São Paulo, depois ele aresolveu vim pra cá... de Petrolina até Pirapora foi de vapor... né. Nóis vei do Norte de pau de arara, até Petrolina, lá nois pegou um vapor até Pirapora. Em Pirapora nóis ficou que era para ir pra São Paulo, ai foi agenciado pra cá. E ai a gente vei de trem até Montes Claros e prá cá de pau de arara (Sra. Maria Romão - Entrevista em Tocandira/Porteirinha, 2013).

A sra. Maria Romão é o elo humano entre dois planos de viação, o de 1882 (Bulhões) e o de 1923 (Baptista) e os fluxos migratórios da década de 1940 do Nordeste para sudeste em direção a São Paulo. Para chegar ao Norte de Minas utilizaram como meio de transporte terrestre o conhecido pau de arara da cidade, de Bodocó (PE) a Petrolina (PE) e daí a Juazeiro (BA), onde pegaram o transporte fluvial – vapor cruzando o rio São Francisco, de Juazeiro (BA) a Pirapora (MG) – e retornaram ao transporte terrestre utilizando a ferrovia - Maria Fumaça - de Pirapora (MG) a Bocaiúva (MG) e daí a Montes Claros (MG). Vieram com objetivo de atingir o estado de São Paulo, mas fincaram pé em terra norte-mineira e ajudaram a construir uma nova realidade, povoando-a e trabalhando.

Essa força de trabalho foi empregada primeiramente no assentamento da ferrovia, no prolongamento que ligou a região norte de Minas à Bahia, o Sudeste ao Nordeste, efetivando a finalização desse tronco da Ferrovia Central do Brasil, elevando em determinados aspectos esse território da posição marginal em que se encontrava em relação ao restante do estado e do país. Sem perceber a importância de suas

informações, a senhora Maria Romão é prova viva do fluxo migratório nordeste/sudeste e coloca a situação desse trecho do território Norte de Minas Gerais como área de passagem e, ao mesmo tempo, de permanências.

4.2. O Norte de Minas Gerais em transformação: O assentamento da estrada de ferro e o surgimento de povoados e cidades

A ebulição retornou ao Norte de Minas a partir de 1941. Com o início da construção do prolongamento da estrada de ferro ocorreu um aumento na oferta de trabalho na região, os trabalhadores chegavam de toda parte, principalmente do nordeste brasileiro e consigo traziam suas famílias. Lugarejos, na região por onde se assentaria a ferrovia, esperavam com grande expectativa receber os que chegavam. As terras a suas margens se tornaram mais valorizadas e seus proprietários e de outras propriedades se vêm envolvidos na possibilidade de ofertar madeira para a fabricação de dormentes, além do benefício da ferrovia passando na região, que facilitaria o deslocamento de pessoas entre as localidades na região como também no transporte de mercadorias e outros serviços.

Próximo a Sapé, uma pequena localidade do município de Francisco Sá, Enéas Mineiro de Souza fixou sua Fazenda Burarama/Bururama, onde instalou estrutura de produção, comércio composto por serraria, algodoeira, matadouro, açougue, armazém, salgadeira, farmácia, igreja e escritórios de administração de seus negócios. Este senhor comercializou, em grande escala, dormentes com a ferrovia. A mão de obra utilizada deu origem a uma nova comunidade, incentivada pela existência dessa estrutura instalada a partir de 1940, quando o “Capitão” Enéas Mineiro chegou com um grupo de pessoas. Informações dão conta de que seriam em torno de duas mil pessoas e todas teriam trabalho nessas terras.

As relações sociais, de trabalho e de produção fundadas neste espaço se orientavam sob a égide do coronel, o dono da propriedade que desenvolveu em suas terras uma cadeia de comércio e trabalho, um sistema no qual os trabalhadores compravam as mercadorias nos estabelecimentos de sua propriedade e lá deixavam o valor ganho em seu trabalho. Sobre o panorama econômico e social de países subdesenvolvidos, Rey (1973 *apud* DOWBOR, 2009) afirma que

As condições concretas dos países subdesenvolvidos são, pois caracterizadas pelo “tipo de articulação” que neles se realiza entre o capitalismo dominante e os outros modos de produção. Trata-se, pois, de “uma formação social capitalista onde o capitalismo é o modo de produção dominante, onde os outros modos de produção se reproduzem ‘sobre a base’ do modo capitalista, no quadro do próprio processo de produção capitalista” (DOWBOR, 2009, p.41).

Não se pode, portanto, especificar que esse modo de produção não seja capitalista, mas percebe-se, em sua ocorrência, a manifestação de outras relações de produção que se baseiam sob o modelo de exploração do capitalismo em uma fase transitória ou anterior à que já dominava e comandava a produção de maneira global nesse período. A produção estava ligada às determinações de um mercado externo e suas demandas; no caso a construção da ferrovia e a formação e ocupação de espaços territoriais ainda não efetivados totalmente, baseava-se formalmente nas relações de produção determinadas pela posse dos meios de produção, mas a forma como se efetivavam as relações de trabalho é que se diferenciavam do capitalismo global.

Na concretização da instalação do capitalismo no Norte de Minas Gerais, foram utilizadas outras formas de exploração da mão de obra visando à acumulação de capital. A lei, nesse território, era a dos coronéis. Esse espaço era dominado por relações que se baseavam na total dependência dos trabalhadores aos que lhes davam trabalho e moradia. Esse trabalhador lavrador ou camponês não tinha o seu valor respeitado, era um indivíduo sem “conhecimento social”, ou seja, não possuía relações sociais que lhe garantissem benefícios por si só, não possuía relações pessoais com políticos, não pertencia a classes privilegiadas ou possuidoras de um *status* social que o protegesse de alguma forma, como também era desprovido de estudo e propriedade, o que o colocava em uma situação de total dependência do seu patrão, que era o possuidor de todos estes atributos.

Os trabalhadores alocados nesse território eram desprovidos de qualificação que os levasse a participar do mercado de trabalho em qualquer espaço que não este ou que tivessem as mesmas características. Assim se sujeitavam ao trabalho e às regras impostas por aquele que era o proprietário dos meios de produção, que “ofertava generosamente” oportunidade de trabalho. Sob a posse de uma propriedade de terra e de várias modalidades comerciais, o Capitão Enéas Mineiro de Souza, como outros mandatários da época, na região, efetivou um sistema de produção e consumo em que, partindo da figura do proprietário, volta a ele mesmo ao final do ciclo produtivo.

O Capitão instituiu o sistema de vales, que serviam como moeda circulante dentro da localidade. Com ela os trabalhadores compravam produtos no comércio do “Capitão”. Geralmente, ao final do mês, a grande maioria dos trabalhadores não recebia nada, ao ser feito o acerto dos vales, com o valor do pagamento a receber. Esta estrutura garantiu a acumulação de capital para quem possuía a terra e os estabelecimentos comerciais e, ao mesmo tempo, o patrão recebia elogios que o colocavam como um visionário.

Essa organização tem características do modo de produção pré-capitalista. Não há trabalho escravo formalmente e legalmente instituído, mas há um assalariamento não livre, porque os trabalhadores eram “incentivados” e “obrigados” a comprarem nos estabelecimentos comerciais do patrão, em um sistema conhecido como barracão, que se caracteriza por relações de produção pré-capitalistas, escravocratas. A base em que se davam as relações de trabalho na região se constrói sob este quadro descrito. São evidências do despreparado para a inclusão dessa área no modo de produção capitalista dominante e possibilitava a construção de sistemas de produção que privilegiavam claramente os proprietários de terras. Chaves (2009) relata que,

[...] Na região ainda reinava o clima de “jagunços” e coronéis. Existiam duas classes sociais: os patrões e os agregados que gozavam de certo privilégio, mesmo assim, ainda eram dependentes dos coronéis. Os grandes fazendeiros da região determinavam o poder, sistema que perdurou até há pouco tempo (CHAVES, 2009, p.23).

A futura cidade de Burarama dividia espaço e poder com a ferrovia. Em um lado se localizavam as moradias e os trabalhadores da ferrovia e, do outro, o pessoal do “Capitão” Enéas, que morava e trabalhava em seus empreendimentos construídos em sua fazenda. De um lado mandava a FCB e do outro lado mandava o “Capitão” Enéas. Normalmente se encontravam circulando tranquilamente pela localidade homens armados com espingardas penduradas nos ombros e mulheres chamadas pela população de “mulher da vida”, sentadas às portas de casas, vestidas de roupas de dormir, esperando clientes e olhando a circulação dos moradores do lugar. O sertão abria as portas para todo o tipo e forma de ganhos, sendo todos instalados com o aval do “Capitão” e dos engenheiros da ferrovia, expandindo nesse lugar os modos de vida urbanos, mesmo que em suas formas mais estereotipadas e promíscuas, numa mistura desordenada entre o “permitido”, lícito, e o “marginal”. Chaves (2009) conta que,

Ainda hoje eu vejo na minha memória transparente, onde guardo tudo minuciosamente, o dasbrochar desta cidade chamada Burarama, vizinha da pequena vila chamada Sapé, meu lugar de nascimento. Lembro-me de cada árvore ali derrubada, chorei pelos pés de Tingui de onde minha mãe apanhava frutos para fazer o sabão de bola. Vi cair por terra as caigateiras daquele pedaço de mata virgem onde meu pai caçava zabelês nas tardes silenciosas dos dias quentes. Naquela época ninguém possuía carros motorizados, nem mesmo os Rocha, donos de muitas fazendas. Estática vi desaparecer a fatura do araçá, do murici, do araticum, pois os recantos foram invadidos, saqueadas as madeiras de lei que eram transformadas em dormentes para a via férrea. Profissões diferentes apareceram: marcador de dormentes, apontador, chefe de pessoal. Conheci as primeiras máquinas de escrever, rádios, vitrolas. Era a verdadeira corrida do ouro. Antes, o dinheiro tão escasso para os pequenos moradores, o que depois apareceu num abrir e fechar de olhos. Os produtos regionais foram valorizados pelos forasteiros. Era uma revolução nos costumes e nas tradições do lugar (CHAVES 2009, p. 22).

A pequena e pobre comunidade de Sapé se viu envolvida no olho do furacão. De repente, milhares de sujeitos diferentes, “esquisitos”, de costumes estranhos chegaram à localidade e ali instalaram um modo de vida nunca visto ali. A inocente Sapé, que tinha um fraco comércio baseado na venda de cachaça, fumo de rolo e querosene, se viu tomada por nova relação de produção. Vários trabalhadores deixaram suas antigas funções para trabalharem na ferrovia ou complementavam sua renda com atividades que eram essenciais para atender essa nova demanda.

Nesse período, ocorria a organização de uma sociedade, que, no momento, se fazia provisória em espaços vizinhos para o qual seus componentes foram atraídos pela possibilidade real de trabalho, de grandes ganhos que os fizeram deslocar-se de suas distantes e variadas localidades. A proposta de trabalho que não havia em suas localidades, e a oferta financeira melhor do qualquer outra no mercado para pessoas desprovidas de qualificação, fizeram com que trabalhadores do próprio lugar e da região norte mineira deixassem seus trabalhos para serem contratados pela ferrovia. Muitos fincaram permanentemente suas vidas nessas terras, constituíram família e se deram a viver no entorno da ferrovia para sempre. Um grande número dos entrevistados ferroviários é composto por aposentados ou esposas e filhos de ferroviários. Chaves (2009) relata que,

Eu ficava horas e mais horas no meio dos trabalhadores vendo pregar, prego por prego, na linha que cortava a cidade. Foi uma grande festa quando correu o trem de ferro pela primeira vez até a cidade de Montes Claros. Eu estava lá. A Rede Ferroviária da Central do Brasil. O nome soava forte porque era coisa do governo federal. Os engenheiros transitavam livres em todos os recantos,

carros nunca vistos pelos pobres moradores levantavam poeira num vai e vem sem fim (CHAVES, 2009, p. 23).

No dia 10 de julho de 1944, a primeira parada de trem após a estação de Montes Claros foi inaugurada, a de Mestre Albino (antiga Igapira) e juntamente e seqüenciadas, nesse mesmo trecho ferroviário, já adentrando o município de Brejo das Almas (Francisco Sá), as paradas de Canaci, Uratinga, Suassú e a Estação Engenheiro Zander (Burarama ou Capitão Enéas³⁹), segundo dados da Nominata⁴⁰ das Estações da Estrada de Ferro Central do Brasil. Desse espaço já cravado no caminho da ferrovia, partiu-se com a sua construção, avançando no espaço em busca do município de Monte Azul e, a exemplo de Burarama/Capitão Enéas, outras localidades foram surgindo com a instalação das estações e paradas ao longo do trecho.

Em 12 de julho de 1945, foram inauguradas as Estações de Orion⁴¹, Quem-Quem⁴², Jaíba (Solidão) e da cidade de Janaúba (Gameleira). Todas essas localidades faziam parte do município de Francisco Sá. Essas estações eram do mesmo porte da Estação Engenheiro Zander, em Burarama.

Realmente, Orion foi puxado pela ferrovia, tinha uns fazendeiro e tal, mas era uma mata não tinha nem estrada, quando a ferrovia desceu, veio a estrada de ferro, veio a estrada que passa nesse padrão, acompanhando a estrada, veio a estrada pra dar manutenção a central, a estrada de ferro, porque senão não tinha como, era aberta a mão, carregada num burro, era um couro amarrado no burro, fazia aquele tipo duma sacola e despejava no local onde era pra por a terra, meus parente mesmo trabalhou, eu tenho parente que morreu, trabalhando, fazendo esse tipo de serviço (Sr. Antônio - Entrevista em Orion, 2013)

Orion, localidade do município de Capitão Enéas, surgiu à força da instalação da ferrovia, lugar previamente demarcado pelos engenheiros da FCB para receber uma estação. A estrada foi aberta à força braçal e apoiada com tração animal, em sua construção trabalharam vários moradores da região, hoje já falecidos. A família do Sr. Antônio é originária do município de Francisco Sá e esteve presente na instalação da ferrovia. Segundo seu próprio relato, um de seus parentes até morreu durante o trabalho.

³⁹ O povoamento de Burarama, pertencente ao município de Francisco Sá, a partir de 1962 se torna município e após a morte do Capitão Enéas Mineiro de Souza passa a ter o nome de Capitão Enéas em homenagem a ele.

⁴⁰ Documento da RFFSA elaborado no ano de 1953 que relata a data de instalação, latitude, longitude e altitude de todas as estações da FCB.

⁴¹ Orion após 1962 se torna parte do município de Capitão Enéas juntamente com a localidade Santana da Serra. Os dados desta localidade encontrados no IBGE o coloca como componente do Distrito de Santana a Serra no referido município.

⁴² Quem-Quem passa a ser distrito do município de Janaúba a partir de 1949, quando este é emancipado.

Sr. Antônio chegou a Orion já nos anos 1960 e talvez seja dos moradores o mais antigo da localidade e conta, com satisfação, sobre tudo o que participou e viu no correr do tempo na comunidade, desde coisas corriqueiras do cotidiano a situações políticas e sociais do lugar.

Em Orion, casas se estendem de um lado a outro da ferrovia. De várias delas pode-se ver diretamente a estrada de ferro. Do bar de senhor Antônio, da casa da senhora Percília, da casa da senhora Conceição, presencia-se toda a vida da comunidade. Elas se localizam próximas à linha férrea e na parte mais antiga da localidade, após a própria estação.

Isso aqui que de casa que tinha aqui era aquela casa que tinha ali e outra que tinha lá na frente e lá o finado Valdomiro, que era o fazendeiro. Era as casas que tinha. E depois o povo foi fazendo casa e eles fez até bem casa. Mais casa mesmo tem ali pra cima. E finado Valdomiro morreu, Odak comprou na mão da fia dele e foi proibindo o povo de fazer casa brigando com o povo, depois os Sem Terra e tomou conta de tudo. (Sra. Percília – Entrevista em Orion, 2013)

A sra. Percília viu o crescimento de Orion e afirmou que a localidade surgiu com a chegada da ferrovia. A grande fazenda a que pertencia a área onde se localiza Orion foi cortada pela linha férrea. O proprietário, o senhor Valdomiro Fernandes Pena, cedeu lugar para que novos moradores fizessem suas casas. O seu sucessor na propriedade da terra proibiu a construção de mais casas, até que suas terras foram abarcadas pela reforma agrária e passaram às mãos de pequenos produtores.

A situação da comunidade não era em nada diferente da realidade de outras na região. Desde sempre se desenvolveram e viveram sob as ordens dos proprietários de terra e seu poder político e econômico. É perceptível, na fala de vários moradores, a satisfação pela ação da reforma agrária, como se fosse uma resposta que eles não puderam dar, mas que alguém a aplicou ao proprietário. Em outros, percebe-se uma subalternidade e docilidade em relação a esse poder, até mesmo um encantamento com atitudes tirânicas e exploradoras sobre aqueles que estão em posição de despropriação. Mas é frequente na fala dos moradores, a informação que a fazenda originária local é hoje dos “Sem Terra”.

No cruzamento da rua que adentra a comunidade com os trilhos, localiza-se um pequeno comércio, onde três estabelecimentos funcionam resistindo ao tempo, remanescentes dos gloriosos dias da ferrovia, em que se transportavam mercadorias e passageiros dando sentido ao dia, à vida e ao comércio local. Hoje é lugar pacato,

parado, em que os moradores mais antigos contam histórias do trem para quem quiser escutar. Muitos moradores daquele período morreram e os que ficaram sentem a falta do movimento que o trem trazia em sua parada por ali.

Era dia de movimento, o povo vinha pra estação, já vinha desde mais cedo, mesmo os que não era passageiro, igual eu tô falando pr'ocê, a gente encontrava os amigos é tipo uma feirinha, vinha pra debaixo dessa gameleira aqui, o povo ficava debaixo, o pessoal vinha trazia os carrinho de banana, laranja, só via cesta e mais cesta de coisa, vendendo na beira do trem, pro povo que chegava da estação (Sra. Dilma – Entrevista em Orion, 2013)

A dinâmica da localidade mudou após a parada do trem. Todo o movimento do dia ocorria na rua abaixo e de frente para a estação, em sentido horizontal. Ali os moradores e pessoas de todas as localidades próximas que iam pegar o transporte circulavam. Era um movimento intenso nos horários de embarque. A rua era bem cuidada apesar de ser de terra, os buracos não existiam. Hoje uma das percepções mais contundentes é exatamente a grande quantidade de buracos e a grama alta que a separa da estrada de ferro e da estação, deixando perceber o seu abandono e falta de fluxo.

O movimento diário agora ocorre em outra rua, que corta o lugar em sentido vertical, onde as pessoas chegam à busca do ponto de ônibus. Ali se aglomeram e o comércio acontece em cinco estabelecimentos: uma lanchonete, um bar (que funciona a noite e nos finais de semana), uma “venda” nos moldes da região, e dois pequenos armazéns. Alguns desses comerciantes estão ali desde a época da circulação do trem de passageiros e, ao falarem desse período, deixam claro que para eles era melhor. Ganhavam mais, mas não desistiram após a parada. Para os outros que tinham comércio no entorno da estação a coisa foi diferente, fecharam as portas e mudaram de atividade.

A chegada do trem na estação era o momento de euforia e de congregação da comunidade. Todos iam para as margens da estrada de ferro para ver quem partia, quem chegava e para escutar as novidades do lugar.

Era bom demais, vinha comprar as coisas, vinha aqui, tinha uns menino que vendia as coisa no trem pra gente, mas os passageiro também vinha, moça... Na época do trem todo mundo vinha ver o trem, era aquele movimento. Essa rua aqui era a principal, antes por causa do trem, a estação todo mundo vinha ver o trem passar, agora que é lá em cima, mas antes era aqui... hoje é lá em cima, na época do trem todo mundo vinha pra cá (Sra. Dilma – Entrevista em Orion, 2013).

A circulação do trem de passageiros possibilitava que alguns moradores, em sua maioria mulheres e crianças, ofertassem produtos aos passageiros garantindo o alimento à mesa de suas famílias.

Ficava cheio de gente e na estação. Aqui em casa o povo da roça vinha tudo aqui pra casa. Todo mundo, vinha primo meu trazia bicicleta e largava ai. Trazia trem largava ai. Tudo largava ai. Quando é num dia ou dois de voltar, vinha pegar... Tem um compadre meu que vendia era queijo em Montes Claros. Toda sexta-feira ele passava com duas cestas de queijo. Toda sexta-feira ele vinha. Largava a bicicleta ai, pegava o trem com as duas cestas de queijo. Quando era no domingo voltava. Pegava os trem e ia embora. Toda sexta-feira. (Sra. Izailda – Entrevista em Orion, 2013)

Na cidade de Montes Claros, em frente à estação ferroviária, todos os dias, no horário de chegada do trem, se organizava imediatamente uma pequena feira em que os moradores da cidade compravam os produtos trazidos pelos moradores dessas comunidades. Estes vinham e ficavam até o outro dia ou mais, para poder voltar a seus lugares, a suas casas.

Usava, cansei de sair daqui sete hora da noite com criança doente, a segunda fia minha tinha um problema de bronquite e tal, de vez em quando dava aquelas crise, por causa de mudança de tempo, tinha que sair as carreiras com ela lá pro São Lucas, outra hora Branca de Neve, ali né. (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013)

Para comprar mercadorias ou mesmo fazer a feira do mês, fazer consultas médicas e outras necessidades, os moradores se deslocavam para Janaúba, Capitão Enéas ou Montes Claros utilizando o transporte modal ferroviário. Os relatos é de que a locomoção para esses lugares era mais fácil e mais barato. Todo mundo conseguia utilizar o transporte modal.

Morava aqui, eu inclusive pus até a música do trem, eles gravou assim a pesquisa sabe? Vem a cantiga de quando o trem passava, o povo correni, tudo correni pra pegar o trem... Eita que fez uma falta pra nós... êia era pra Sete Lagoa... a menina minha, que é a mais véia, Rita, morava lá. Aí, nisso quando Rita morava em Sete Lagoa e nós ia lá ver ela, esse Lorival aqui que tem um bar aqui, é fio meu, é o mais veio, morava lá, nós ia no trem. (Sra. Santa – Entrevista em Orion, 2013)

Os entrevistados nesta localidade, em sua maioria, comercializavam com os passageiros do trem e com os que estavam esperando o transporte. Os produtos ali comercializados eram bananas, doces, tira gosto - pedaços de carne de boi, frango

inteiro ou pedaços, lingüiça - geladinho - suco congelado condicionado em um saquinho plástico - biscoitos, milho verde cozido, bebidas, umbu ou outras frutas do cerrado.

Tira gosto, geladin, doce, biscoito... tem gente que até manga, goiaba. Os menino vendia na beira do trem, na época o povo da rua vendia, muito lá, eu não, mas o pessoal da rua o que tivesse o povo vendia, imbu, milho verde, tudo o que tivesse vendia, era tipo uma feirinha. (Sra. Dilma –Entrevista em Orion, 2013)

Pequenos comerciantes com estabelecimentos abertos ou vendedores ambulantes que comercializavam tudo o que percebiam ter valor de troca. Alguns tinham barraquinhas à beira da linha onde comercializar e colocavam crianças para ir à estação ou aproximarem-se de passageiros que apareciam nas janelas do trem, ofertando seus produtos.

Eu até inclusive trabalhei na rede, na época, uns quatro, quase cinco ano, eu mexia sempre assim, matava um porco, vendia pro povo da turma do trem, vendia o queijo, plantava uma hortinha vendia o quiabo, o movimento era assim, vendia e era uma época boa... (Sr. Antônio –Entrevista em Orion, 2013)

O que conseguiam garantir com esse comércio era pouco, mas colocava alimento em suas mesas.

Era pouco. Era pouco dinheiro. Inclusive, naquele tempo as coisas já era mais barato que ta hoje né, tinha hora minina que ocê num conseguia comprar as coisas que tava cabano, que comprava pra vender, banana e os doces. Tinha hora, tinha vez que as coisas nem dava sabe, assim nem dava aquele dinheiro pra pagar as pessoa que comprava na mão delas, que eu comprava pá revender né... Os fornecedor. Não dava nem mais ou meno pra dar. Inclusive ó, quando ele mexia com esse negócio aí ó, que eu comprava as coisa pra vender, eu... Ó minina, tinha veiz que eu trabaiava e pegava o meu dinheiro e tinha hora que precisava cobrir um negócio pá ele. É que o dinheiro num dava pra pagar e comprar as coisinhas... (Sra. Santa – Entrevista em Orion, 2013)

O pouco que vendiam assegurava a alimentação diária, o que permitia que essas pessoas não se integrassem ao trabalho nas lavouras na região, em que a maioria dos moradores trabalhava, onde seriam contratados como diaristas e receberiam pouco mais em um trabalho era duro e exaustivo.

Quando eu trabalhei aí, quando nós trabalhamo ai nessa área de trocar durmente, inclusive nós tiramo a maioria dos durmente, que talvez pra empresa que Vale do Rio Doce hoje ela não sente falta, por que ela tá pondo

uma madeira aí, que principalmente é um tipo assim, é uma madeira mole, que ela não tem muita duração sabe e arueira, e essa arueira mesmo que a gente coloca ela na terra, cê sabe que arueira a gente fala que ela é forte na terra, mas a terra também come arueira, ai confome que... tem a brita hoje... que naquela época era abafada com terra, hoje é abafada com brita, então ela tem a proteção da terra e a terra não chega nela, que tá calçada de pedra, que ela tem uma duração, inclusive esses dormentes que eles tão fazendo hoje ela tem maior duração por causa disso, por que ela está em cima de uma brita, mas como era naquela época cê só via o trilho dentro da terra, os durmente tava tudo abafado, pra linha não sair do rumo, senão descarriava o trem (Sr. Antônio –Entrevista em Orion, 2013)

Em Orion, encontramos dois senhores que trabalharam na ferrovia. O sr. Antônio trabalhou na década de 1970, sendo de quatro a cinco anos em atividades de manutenção da estrada ferreada. O sr. Luís trabalhou para empreiteiras na manutenção de via e, depois, como ronda de linha, já no período pós privatização. Nenhum dos dois se aposentou por estas funções. A percepção deles sobre a ferrovia é marcada pelo orgulho de ter feito parte de seu quadro funcional e pelo não entender o porquê da extinção do transporte de passageiros.

O Sr. Antônio, após esse tempo na ferrovia, foi para São Paulo em busca de trabalho, mas, logo que pôde, retornou ao seu lugar, onde casou e constituiu família. Como forma de sustento abriu um comércio e utilizou o trem como transporte dos produtos que vendia em seu armazém.

... a rodovia foi tomando conta, inclusive os acidentes, eu tava pensando muito, por causa dos acidentes que ocorreu aqui no norte de Minas, foi isso, que tirou uma coisa que dificilmente, cê sabe, que o trem de ferro eu nunca vi falar aqui no norte de minas que teve um acidente de trem que morresse pessoa, e carro, moto, toda hora na BR tem dois, três, dois, três, porque tumultuou tudo na nas BR, foi tirando até o transporte pra mercadoria, já cansei de comprar em Montes Claros naquela época a gente comprava o querosene, a gente, não existia, que tinha geladeira a querosene, tinha a candeia a querosene, fogão, tinha os dias marcado que, pra gente trazer a mercadoria, porque era mercadoria inflamável, arame, jornal, então tinha que vim separado, ficava lá prontim, no dia cê era só esperava mercadoria chegava toda aqui. Aqui pro Norte de Minas foi uma grande perca, que teve (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013).

O trem era utilizado pelos moradores como transportador de mercadorias. Segundo eles, quando os produtos a ser transportados eram poucos, a empresa não cobrava e que, somente se fossem maiores volumes, que ocupassem espaços maiores ou exigissem cuidado especial em seu transporte, eram cobrados. O sr. Antônio, a Sra. Conceição e seu marido também traziam produtos pelo trem para venderem no comércio que tinham. A entrevistada informou que, naquele período em que o trem circulava, eles comercializavam cereais, enlatados, querosene e até tecido. Assim,

muitos de seus fregueses que moravam ao longo da estrada de ferro encomendavam a feira que era enviada pelo trem. A urbanização da localidade demorou muito e, durante muito tempo, usou-se querosene em grande quantidade para abastecer candeeiros, lamparinas e lampiões, que, até então, em todas as casas da comunidade eram utilizados. As ruas eram escuras e o povo dormia cedo, para cedo acordar e retomar a lida diária. A energia elétrica só foi inaugurada em Orion no final da década de 1970.

A sra. Conceição relata um momento antes da parada do trem de passageiros em que não utilizavam o trem no transporte de mercadorias para seu comércio: “Antes o transporte era mais difícil, trazia as coisas para a “venda” na carroça, depois veio o trem, usamos o trem”.

A facilidade de locomoção que o trem ofertava também está presente na fala dos entrevistados.

Hoje fica mais difícil porque se pegar um ônibus desse aqui, tem que sair daqui pegar um ônibus ir lá pro asfalto, eu tenho uns menino meu que trabalha fora mesmo, eles vão ter que pagar um carro pra ir lá pro asfalto, pegar um ônibus fica mais difícil pra gente e o trem não o trem passava aqui ninguém preocupava, hoje tem que preocupar até com o horário do ônibus (Sr. Luís – Entrevista em Orion, 2013).

O senhor Luís afirma que, pelo fato de a comunidade ficar afastada do asfalto três quilômetros, estes tem que ser vencidos para pegar os ônibus que transportam os passageiros até Montes Claros ou Janaúba, para dali pegar outro ônibus ou transporte para chegarem até o destino. Ao fazer este trajeto da localidade até o asfalto para esta finalidade, os moradores sempre têm muitas malas e sacolas para carregar e, portanto, necessitam de um carro que os levem até a rodovia estadual.

Por muitos anos, a comunidade utilizou a ferrovia para todo tipo de transporte. Agora, após a extinção da oferta do trem de passageiros, somente são transportadas grandes cargas. Para a população não existe mais o transporte ferroviário. Que antes era um serviço que atendia a todos, hoje é somente para grandes empresas e não sediadas na região.

4.3. Dois lugares surgidos na expansão da ferrovia e as percepções dos moradores sobre o trem de passageiros

As localidades de Quem-Quem e Tocandira surgiram a partir da demarcação das estações que ali se assentariam. As duas possuem várias características que as identificam, mas também outras que as diferenciam. Primeiramente são distritos de dois municípios e ficam distantes da cidade sede, sendo Quem-Quem próxima a cidade Janaúba, a 30 quilômetros e a 10 quilômetros da estrada MG-122. A comunidade de Tocandira é mais distante da cidade de Porteirinha, 40 quilômetros, e 20 quilômetros da estrada MG-122.

Formadas a partir da ferrovia como o distrito de Orion, estão alocadas no espaço rural dos municípios. Os moradores são comumente, e em sua maioria, oriundos de outras regiões do país, com uma predominância de nordestinos, acentuadamente do estado da Bahia. A maioria dos moradores chegou a essas localidades porque seus pais, ou avós vieram trabalhar na instalação da ferrovia. Alguns se tornaram ferroviários e os que faleceram legaram a suas esposas a pensão da RFFSA. A maioria dos entrevistados destas duas localidades tem nível de escolaridade baixa, existindo um grande número de moradores que se encaixam no semi-analfabetismo, pois não terminaram sequer o ensino básico e somente sabem assinar o nome e fazer as quatro operações matemáticas básicas.

A estação de Janaúba, diferentemente das demais, - excetuando as de Montes Claros e Monte Azul - tem um porte maior, denotando que os engenheiros da ferrovia já prenunciavam que o lugar se tornaria um centro comercial forte, que a futura cidade seria das maiores da região e abrigaria não só a ferrovia, como seria a ponta de entrada para o projeto de irrigação no vale do Gortuba e o grande projeto Jaíba. É atualmente rota de ligação ferroviária e rodoviária entre várias cidades e de pequenas localidades com grandes centros comerciais e produtivos do estado de Minas Gerais e o restante do país. De acordo com Pires (1979),

A cidade que surgia, descortinada pela ferrovia, passou a ter vida trepidante. Atraiu milhares de forasteiros, sendo que centenas ali se deixaram ficar, com suas famílias, dando nova dimensão de progresso para toda região gorutubana (PIRES, 1979, p.146).

Esse espaço foi primeiramente habitado por um povo de origem indígena, os tapuias, e por negros fugidos, que se estabeleceram no vale do rio Gorutuba, conhecidos como Gorutubanos, um povo miscigenado determinado como cafuzo. Em 1872, chegou à região o sr. Francisco Barbosa e sua família e fundou sua fazenda na terra da Caatinga Velha. Assentou moradia ao lado de uma frondosa gameleira que dá origem ao povoado de Gameleira, que, em 1949, se transformou na cidade sede do município de Janaúba.

O desenvolvimento dessa cidade se deu por ser espaço de trânsito da ferrovia e por integrar o projeto de irrigação no Vale do São Francisco. A sua localização na bacia do rio Gorutuba e sua proximidade com a região do Projeto Jaíba a fizeram rota de passagem rodoviária. O crescimento da população, bem como a diversificação das atividades econômicas que possibilitaram o crescimento econômico, acompanhou o desenrolar dessas duas ações de planejamento do governo. O desenvolvimento e sua independência em relação à ferrovia com o passar do tempo no município são latentes. Dentro dos limites da cidade sede Janaúba, o distrito de Quem-Quem, que surgiu com a chegada dos trilhos da ferrovia e de seus trabalhadores, não teve a mesma sorte. O lugar parou, apesar da afirmação de seus moradores de que o lugar não sofreu com o final da oferta de passageiros e transporte de pequenas cargas.

Quem-Quem se localiza próxima ao rio de mesmo nome e, originalmente, pertencia à fazenda Bom Sucesso. A construção da estação da FCB deu origem ao povoado.

Pai chegou aqui em 1941. Pai veio trabalhar pro Zé Esteves Rodrigues que era dono de quase tudo, até no fim do mundo ele era dono, quando ele chegou aqui em 41 não tinha nada, ele veio tirar madeira pra estrada de ferro, esses durmente e assim por diante. Aí foi um jeito fizeram aqui foi em Montes Claros conversar come esse Zé Esteves, que Zé Esteves falou que ia dar 3 alqueire de terra, a mulher de Zé Esteve foi e falou: “não Zé, ao invéz de ser 3 vamo dar 5”. aí eles deram 5 alquere de terra pra Santa, a documentação aqui é no nome de Nossa Senhora da Candelaria (Sr. Dito – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

O primeiro morador dessa comunidade foi o senhor Manoel Foguista⁴³ - pai do sr. Expedito ou “seu Dito”, como é conhecido na comunidade -, instalando-se por lá no ano de 1941, pois percebeu que ali era um bom lugar para morar por causa da construção da estrada ferroviária e da estação. Assim, em terreno doado por um grande

⁴³ Manoel Foguista como todo e qualquer morador do Norte de Minas Gerais que desprovido de propriedade trabalhava para grandes latifundiários, proprietários de terra na região, fosse na criação de gado, na lavoura ou na retirada de madeira para fabricação de dormentes, se sujeitavam aos ditames de seus patrões.

proprietário de terras e deputado estadual, para quem trabalhava tirando madeira para fazer dormentes para a estrada de ferro, construiu sua moradia. A doação de terras permitiu que se formasse uma comunidade ali.

Os moradores da localidade foram se ajuntando aos poucos. A sra. Zefinha, moradora das mais antigas do lugar, chegou aos 17 anos com seus pais e irmãos, vindos da Bahia e, tomaram um choque ao verem onde iriam morar. Queriam voltar para sua terra.

Isso aqui era um nadinha, era um lugar só tinha uma terrinha vermelha, um casco, meu Deus do céu sair de lá pra trazer nós pra qui. Mas nós chorou viu, quando nós chegou aqui nós chorava, eu queria porque queria voltar. [...] Tava com 17 anos, mas aqui era um nadinha, só tinha essa ruinha aqui, de casa mesmo só era umas casinha saltiada, que derrubou elas que fez essas outra e aquela ruinha dali da onde é a casa de Dito, donde Dito mora hoje (Sra. Zefinha – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Não só o apego à terra natal, mas a amplidão e falta de estrutura local deixava mais difícil e desgastante a chegada à região. Era um lugar no meio do nada, uma comunidade que ainda se formava, sem oferta de educação, de saúde, de infraestrutura só a estrada de ferro e o trabalho nela, para ela ou na lavoura.

Outros moradores chegaram com o tempo. Hoje tem escola que atende a comunidade até o ensino médio, e o trabalho não alterou muito, ainda é na lavoura e no pequeno comércio. Mudaram somente os donos da terra, que não são mais pessoas da região. Hoje a propriedade rural é uma empresa que contrata com carteira assinada e dispensa quando é de interesse próprio, não tem mais a ligação com as comunidades locais em sua maioria. A concentração da extensão destas propriedades continua nas mãos de poucos.

Eu vim de Janaúba. Eu morava em Tocandira, mudei de Tocandira pra Janaúba, de Janaúba eu vim pra qui, mas lá em Tocandira também eu vendia biscoito né. Biscoito, bolo... (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

A sra. Isabel lembrou como chegou a Quem-Quem, foi morar perto da família do marido. O sogro Sr. José Peixinho havia vindo de Pai Pedro - distrito de Mato Verde nesta época - e explorava ali o café da estação por vários anos. Ao se mudar para Quem-Quem passou a exercer a mesma atividade. Quando ela chegou à localidade, já estavam instaladas várias famílias. Passou a fazer biscoitos para vender aos passageiros do trem,

como já havia feito em Tocandira, lugar em que havia morado muitos anos com os pais, antes de se casar.

Eu vim de Janaúba. Eu morava em Tocandira, mudei de Tocandira pra Janaúba, de Janaúba eu vim pra qui, mas lá em Tocandira também eu vendia biscoito né. Biscoito, bolo... (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

A sra. Isabel e seus filhos foram identificados, reconhecidos pelos moradores da localidade como os únicos que vendiam produtos aos passageiros em Quem-Quem, e o “Sr. José Peixinho”, como quem explorava o café da estação. Na percepção dos entrevistados, a relação familiar entre os dois é que possibilitava a venda aos passageiros do trem dos biscoitos e doces sem concorrência. Hoje, aposentada, não mais comercializa biscoitos e diz que não foi afetada economicamente pelo final do trem de passageiros.

Dava pra comprar algumas coisa, que todo dia que ia vender já trazia a feira. Já trazia a feira. A comida já tava pronta, tava garantida né. Era coisa pouca moça. Que a gente fazia era coisa pouca mesmo, e tinha que deixar o dinheiro pra tornar comprar, pra tornar fazer. Era difícil viu (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

A sra. Isabel afirmou que a passagem do trem ali não deixava muito dinheiro, mas que era suficiente para alimentar os filhos diariamente, pois sempre tinha alimento à mesa, e por isso se dedicava a produzi-los. Ruim era o dia em que o trem parava rapidamente e não dava para vender nada aos passageiros. Eles retornavam para casa com os produtos intactos e guardavam os prejuízos. Essa situação não era constante. Só ocorria quando os trens atrasavam por causa de descarrilamento ou fatores associados ao embarque. No mais, o trem não atrasava nem deixava de passar.

Pra gente era muito divertido. Pra mim era né. Que a hora que a gente via, a gente ia lá, pra lá pra estação e ficava lá. Tinha hora que ele atrasava. Então o divertimento era lá né. A estação superlotada de gente pra viajar... Então era muito alegre né (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Como em todo lugar, o momento da parada do trem era uma efervescência. Mesmo entendendo a diferença dos períodos em que circulava o trem e agora, quando isso não mais acontece, ao tentarem lembrar um dia com ele, ainda o fazem com muita clareza e se emocionam.

Vixe, era aquela alegria, era aquela alegria. Cê via todo mundo espichano assim, caia tudo ali naquela praça ali, ó. A criançada, os menino. Era bom demais, hoje acabou a graça de tudo (Sra. Zefinha – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

A sra. Neuza, outra moradora de Quem-Quem, relatou algo próximo a fala da sra. Izabel, que nos demonstra esse momento no local.

[...] era um divertimento, toda hora do trem o pessoal ia lá... Ia lá pra ver o trem. Ver o pessoal que vinha da Bahia... e depois voltava. Vinha gente diferente, inclusive essa dona Isabel... ô dó. Ela fala que criou os filho ali, vendendo docinho, sustentava uma família, ela era muito lutadora... e aí, Fez falta, a gente tem muita saudade do trem, nos não sabemos se um dia vai voltar, o que vai acontecer... (Sra. Neuza - Entrevista em Quem-Quem, 2013).

A sra. Nilza afirmou que ia à estação ver os baianos que estavam viajando no trem, que não vendia nada lá e quem o fazia era a sra. Izabel e os filhos. O trem nem sempre deixava muito dinheiro nas comunidades, mas movimentava-as de outra maneira, seja pela curiosidade de ver os passageiros seja para embarcarem pessoas da própria comunidade ou de lugares próximos em busca das cidades de Montes Claros ou Janaúba. Todos os entrevistados disseram que o horário de passagem do trem era um momento em que uma boa parcela da comunidade se movimentava para ir a estação ver quem estava chegando, quem estava partindo e quem estava passando.

Não era suficiente, porque realmente o trem parava pouco, era muito rápido, então mas pra nó naquela época era suficiente era o que nós vivia, cê entendeu?! Se ali nós vendesse, vamo supor hoje, na época se nós fosse lá rapidin e vendesse 10 real, nós vivia daquilo, cê entendeu?! Nós vivia daquilo então. [...] Tinha dia que não vendia nada, porque muitas vezes o trem atrasava, e aí quando o trem atrasava ele não parava, não fazia a parada certa, só passava na carreira, parava pegava os passageiro e ia embora (Sr. João Xavier – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

A maioria dos entrevistados afirmou que a extinção da oferta do transporte de passageiros não afetou muito a vida da comunidade em termos econômicos, porque não eram muitos os que trabalhavam para a ferrovia e também que comercializavam com os passageiros. Mesmo esta tendo sido a ferrovia o motivo do surgimento da localidade, hoje os moradores percebem a comunidade totalmente desligada dela.

Uma interrogação está na fala da maioria dos entrevistados “será que o trem volta? E, se voltar, as pessoas utilizarão como faziam antes?”. Muitos afirmam que não voltará e que a extinção do trem de passageiros não alterou a dinâmica da comunidade,

que não influenciou a economia local, porque as pessoas não comercializavam muito com os passageiros do trem⁴⁴.

[...] Até ontem nós tava ali, nós citou o nome da senhora também aí o pessoal falando sobre o trem,. Um tal de Pedro falando que o trem naquela época era bom demais. Mas aí eu falei que o trem ficou no século 20. “Ah, Pedro, por que se era hoje não funciona não”. E ele: “ah! Funciona”. Quem é que vai deixar de andar de carro pra andar de trem, pra andar de ônibus... Não mas, bateu o pé no barrando que ele tava certo, eu disse “mas Pedro daqui em Montes Claros era quatro horas e meia. Hoje cê vai a Montes Claros com uma hora e trinta, uma hora e quinze, e do jeito que todo mundo tem uma vida corrida...” Mas, ele não aceita não, quando o trem andava era bem melhor (Sr. Expedito – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Finca-se nesta comunidade a certeza de que o trem de passageiros hoje não seria o meio de transporte mais usado pelos moradores, porque a rapidez e a maior oferta de outros meios mudaram a realidade local. Mesmo assim, alguns ainda se apegam à saudade e à relação construída entre a comunidade e a ferrovia. De qualquer forma, não puderam negar a importância do transporte modal em suas vidas e na formação da comunidade.

Todos os moradores entrevistados afirmaram que utilizavam o trem de alguma maneira, fosse para tirar o sustento da família ou fosse transporte de pessoas de uma localidade margeante a outra, para trazer encomendas e compras que faziam em sede de municípios próximos.

[...] Só mesmo assim quando a gente precisava de ir mesmo em Janaúba, sabe. Ai a gente ia. Agora, eu mesmo quando eu mudei pr’aqui, porque eu morava ne Tocandira né. Ai quando eu mudei pr’aqui eu vim no lastro. Senhora sabe? Já ouviu falar do lastro? O lastro é que carregava os ferroviário pra trabalhar... Mas pra trabalhar na estrada, na linha da ferrovia. Certo? Chamava lastro... Ai, a mudança minha trouxe foi nesse lastro. Como é que é? É lastro. Trazia água, trazia uma caixa assim, cheia de água, pra por nas turma (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Dona Isabel, como outros, relatou como chegou a Quem-Quem, demonstrando a importância deste serviço para a população da região, e, ao mesmo tempo relatou quando veio de sua cidade natal, Carinhanha/BA, para Tocandira/MG, aos três anos de

⁴⁴ Juntando as informações de todos os entrevistados, mais a da própria Dona Isabel de que o que vendia não dava para sustentar a família, esta pesquisa ficou exposta a um momento de dúvida que poderia ter causado um redirecionamento na coleta de dados. Este dado encontrado arrefeceu um pouco os ânimos da pesquisa, pois se parte de um pressuposto de que as cidades e comunidades surgiram e perseveraram por causa da chegada e existência da ferrovia, da oferta do trem de passageiros, sendo esta a mola de desenvolvimento da região. Mas se preferiu manter o caminho traçado e trilhado até então e tentar a partir desses mesmos entrevistados a identificação de outros indivíduos da comunidade que efetuavam esse comércio ou mesmo da comunidade de Tocandira, para prosseguir com a coleta de dados.

idade, com a mãe e o padrasto a pé, porque não havia transporte terrestre nesse trajeto de Minas Gerais para a Bahia. Não havia estradas, nem carros, e quando e se havia, eram particulares, e não tinham dinheiro para pagar.

Ah! Eu tinha três ano... Nós veio de pé [...] Nós vei de pé, ai por Guanambi. Esse tempo nem carro não tinha dona minina. Tinha nada, tinha só aqueles caminho[...] De premero tinha aqueles carrão grande mais fei, né. Eu num sei nem é como que chamava, mas era muito pouco e também num dava carona, num dava nada e a gente num tinha condição de pegar carro né. Então nós veio de Carinhanha de pé [...] Eu andava, mãe panhava [...] Eu era caçula. Porque minha mãe ficou viúva. [...] Ai foi e casou com esse moço, e ele trabalhava na estrada de ferro, aí foi ele tinha pedido umas férias e foi lá pra Carinhanha e chegou lá casou com minha mãe. Aí ela pegou os filho e deu tudo. Os quatro ela deu tudo e ai ficou, a mulher ficou com a prima, o outro ficou com a madrinha, o outro com a madrinha também e outro ficou com a tia [...] E eu só que vim. Agora mesmo esses tur'dia minha irmã a derradeira que tinha morreu, faleceu, depois que a senhora veio aqui.

ALMEIDA: E não veio de trem, por quê? Não tinha jeito?

Dona Isabel: Não, num tinha, num corre trem pra lá não, pro lado da Bahia não. Corre trem pro outro lado da Bahia que tem. (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013 – grifo nosso)

A ligação entre esse território no Norte de Minas Gerais e o Sul da Bahia por estradas de rodagem só se deu depois dos anos 1940, e a FCB só voltou a ser instalada nesse mesmo ano, atingindo a cidade de Monte Azul em 1947. A Ferrovia Leste Brasileira só chegou à cidade de Espinosa, em Minas Gerais, na divisa com a Bahia, em meados do ano de 1950. A senhora Isabel chegou em Minas Gerais há 70 anos, no ano de 1943, e a ligação terrestre só se dava por estradas cavaleiras ou por onde passavam transporte de tração animal. A ferrovia veio suprir essa necessidade, cobrir estas distâncias, abrir o sertão para o sertão.

Eu sou da Bahia. Ô moça, ó sei lá quando meu pai saiu com nós mudou com nós, carregou nós foi dentro de um... não sei como é que chama... aquele negócio de cipó? Acho que é balaio que chama, só que tem alça, pendurava assim na cangaia... têm cangaia também mais é de pendurar, um balaio. Era deferente, não tinha alça, ele têm alça... ah! Eu me lembrei, ele chamava jacá. É porque meu pai falava: “traz o jacá, pega o jacá aí, eu me lembro”. O lugar que nos morava, parece, nasci, eu sou de longe, o lugar que eu nasci, meu pai falava, chama Irará [...] Eu nasci lá, eu não esqueço não, eu não tenho leitura, mas tá tudo aqui ó. É longe... depois nós saiu desse Irará. Meu pai acabou de criar nos foi cá, que nem cigano andando, era assim, era hora miorava, outra hora piorava. (Sra. Alice Ana – Entrevista em Tocandira, 2013)

As distâncias eram muitas e as pessoas fugindo da seca ou mesmo da falta de trabalho buscavam outros lugares para reconstruírem sua vida. A sra. Alice Ana, hoje com 77 anos, moradora de Tocandira, também afirma que foi transportada junto com os

irmãos dentro de jacás, ou seja, cestos feitos de palha de coqueiro que se pendurava em jumentos, a rota era feita por força animal entre picadas no meio da mata.

A transformação regional causada pela instalação da ferrovia é afirmativa da vitória da tecnologia aplicada em infraestrutura pelo homem sobre o tempo e os espaços, que passaram a ser percorridos com maior rapidez, facilitando o transporte de pessoas e cargas, integrando regiões longínquas e totalmente fora das rotas de grande comércio aos espaços privilegiados, incluindo-as ao capitalismo vigente. Marx afirma que as transformações causadas pela instalação da infraestrutura, fará a insurgência de novas necessidades e ofertas para a população.

A sra. Isabel identificou duas outras senhoras da localidade de Tocandira que, em seu tempo morando por lá, também comercializavam com os passageiros no trem, a sra. Duzinha (falecida) e a sra. Olerinda, sendo a última a única possível de ser encontrada, porque ainda morava na localidade. A identificação dessas duas mulheres pela primeira e por vários moradores na própria comunidade de Tocandira se dá porque elas faziam um comércio mais volumoso com os passageiros, e isto as destacava.

Em Tocandira encontramos, andando pela comunidade, a sra. Alice Ana que também comercializava com os passageiros do trem em menor proporção e não se dedicava exclusivamente a essa atividade. Ela era lavradora e voltava antes do horário do trem para preparar seus produtos para comercialização. Assim do mesmo modo que ela, existiam outras tantas que não localizamos mais na comunidade, quer parecem tenham ido embora ou falecido, mas também não foram indicadas pelos entrevistados.

As Estações de Tocandira e de Pai Pedro,⁴⁵ no município de Porteirinha, foram inauguradas em 10 de setembro de 1947, mas as obras da ferrovia já levavam moradores para esse espaço distante, agora atingido por uma poderosa via terrestre que liberava e fortalecia a comunicação desse espaço, até então desabitado, com outras áreas mais desenvolvidas. Os espaços vazios passam a ser objeto de interesse de pessoas em busca de trabalho e condições de vida, influenciados pela riqueza anunciada com a formação da estrada de ferro.

Pois é, então nós ficou em Arrozal, depois viemo para Solidão. Solidão viemo pra cá. Daqui trabaieimo, trabaieimo. Nós fiquemo aqui até quando

⁴⁵ Pai Pedro ou Pai Pedro cidade emancipada em 1995, que pertencia ao município de Porteirinha/MG, surgiu com a chegada da Ferrovia em suas imediações em 1944, tornado distrito de Porteirinha em 1976. Com população em 2010 de 5.934 hb e um território de 839,805 km², as margens do Rio Serra Branca, Dados do IBGE.

cabou o serviço braçal, que ficou só o movimento das máquinas pra outra, aí nós foi embora pro norte (Sra. Maria Romão – Entrevista em Tocandira 2013).

A efervescência causada pela chegada da ferrovia até aquele local do trecho da estrada estimulou seu surgimento e povoamento. Lugar pequeno, afastado da estrada rodoviária MG-122 por mais de 20 km em estrada de terra, cheia de percalços naturais derivados do tipo de solo, bancos de areia e buracos grandes que, em época chuvosa, dificultam a chegada até o local. Na maior parte do ano, Tocandira sofre os castigos da seca, a terra cheia de sol e uma claridade incômoda, provendo um calor altíssimo e provocando a morte de várias cabeças de gado, que, ao longo da estrada, vão sendo devoradas por urubus. Estes detalhes do ambiente trazem a luz à reflexão de qual o sentido destas pessoas ainda continuarem por ali após a desativação do transporte ferroviário de passageiros, que, nos bons tempos da ferrovia, juntamente a possibilidade de trabalhar no prolongamento da estrada de ferro, se tornou atrativo para que a aglomeração humana se formasse e aumentasse naquele local específico.

A localidade de Tocandira é identificada por seus moradores como o lugar que surgiu provocado pela instalação da ferrovia, pois foi determinado pelos engenheiros da como local de uma estação e impulsionou a formação de uma comunidade em seu entorno. Pertencente ao município de Porteirinha e distante da cidade sede, ali está como uma pedra fincada às margens da ferrovia. O acampamento de trabalhadores foi erguido em um ponto do trecho anterior ao local onde hoje está estabelecida a comunidade. Rapidamente as casas de turma foram levantadas afastadas à distância de um quilômetro após a estação e posteriormente, outras casas foram construídas frontalmente à estação. Segundo relato da sra. Maria Romão o total delas chegava a quatro unidades.

Quando nós chegou aqui na segunda vez, tinha mais 3 ou 4 casa, acho que é essa vez agora a segunda vez. (Sra. Maria Romão – Entrevista em Tocandira, 2013).

As mulheres de Tocandira são citadas por todas as pessoas entrevistadas quando se pergunta sobre a relação da comunidade com a ferrovia. Elas comercializavam com os passageiros do trem vendendo gêneros alimentícios como biscoitos - produto mais importante nesse comércio - roscas, café, bolos, tira gosto - frango ensopado em pedaços, com farinha, para ser consumido imediatamente.

Tocandira era uma beleza, quando o trem funcionava as mulheres aqui tinha mais dinheiro que os homens. Os homens tomavam dinheiro emprestado das mulheres. Aqui era bom demais, pode dizer que era rico (Sr. Henrique – Entrevista em Tocandira, 2013).

Em um mundo masculino de ganhos em dinheiro, através de uma atividade laboral, as mulheres da comunidade de Tocandira conseguiram ganhá-lo através do comércio de alimentos com os passageiros do trem e assim asseguravam a alimentação dos filhos e de todos os que com elas viviam. Em muitas destas famílias, estes ganhos podiam ser até maiores que os dos maridos e companheiros, chegando a ser expresso nos depoimentos dos homens da comunidade, expondo o poder econômico atingido por elas naquele período em uma quantidade maior, talvez, que em todo esse tempo de existência da comunidade.

Essas mulheres, juntamente com a ferrovia, garantiram o sustento de várias bocas, mesmo que em posições muito diferentes e distantes uma da outra. Uma representante institucional, com um planejamento fundado no interesse da formação de um espaço de ligação de um extremo ao outro do país em benefício da segurança nacional, da circulação de mercadorias e ocupação administrativa do território brasileiro, e, a outra, em uma forma relacional mais imediata e concreta aos seus olhos, com a qual garantiam o sustento e a sobrevivência da família.

É condo, era de tarde, a estação ficava igual sardinha, cheia de muié, tudo vendeno. Uma vendia café, outra biscoito, vendia bolo, tira gosto, tudo em quanto. Aquele tempo era um divertimentão. Eu me lembro... eu fazia bolo na panela, uma caçarola que eu tinha aqui, bolo de panela, café, tira gosto, milho cozido, é só... Menos biscoito (Sra. Alice Ana – Entrevista em Tocandira, 2013).

As senhoras Olerinda e Alice Ana faziam parte do grupo de mulheres que esperava o trem chegar, munidas de seus produtos para vender aos passageiros do trem. O trem passava quatro vezes por dia e fazia o movimento maior na localidade. Os moradores iam ver quem chegava até ali, receber notícias, e as mulheres, em sua maioria, iam comercializar. Segundo elas, nunca sobrava nada, voltavam sempre com dinheiro para casa. O trem alimentava muitas bocas, não só das famílias de ferroviários, como as das mulheres comerciantes.

Apertô pra mim... até que pra mim não era tanto... mas pras muié que vendia, que fazia biscoito apertô... Tinha casa... tinha casa... aqui em casa não, não mexia com o biscoito. Só com café, tira gosto, bolo, eu mesmo fazia o bolo, e

cortava, tinha hora que a banda já ia pronta, o café não dava. Faísca, tira. Levava um bule desse tamanho (Sra. Alice Ana – Entrevista em Tocandira, 2013).

A Sra. Alice Ana relata que o dinheiro era bom e que ajudava bastante em casa, não passava falta das coisas, valendo o esforço de ir de um trabalho a outro. A vida no lugar era boa e animada demais pelo trem, era bom ir ver o povo que chegava ou passava por ali.

Tocandira parou. Um mocado foi embora, um mocado morreu. Esmoreceu né. O povo tinha aquela alegria do trem, ia pro trem, o trem trazia gente de fora, levava e o povo ia. Aquela alegria acabou, esmoreceu depois que o trem parou. Cabou, Tocandira cabou. Aqui Tocandira cabou, quando o trem parava todo mundo corria... Vinha aquele povão pra ver o trem, receber o trem, agora cabou (Sr. Henrique – Entrevista em Tocandira, 2013).

Para a sra. Olerinda, quando o trem parou, foi muito triste. Aproximadamente, 40 famílias foram embora de Tocandira por não ter mais com que se sustentarem por ali. Saíram em busca de trabalho e esperança de vida em outros lugares.

Eu tinha uma mala pequena que eu não usava e coloquei em cima do guarda roupa, eu chegava e jogava o dinheiro dentro. Era quatro vezes no dia que o trem passava. No fim de semana estava cheia, junto com Adão, meu marido, separava o dinheiro em montes assim e contava. Era muito dinheiro... (Sra. Olerinda – Entrevista em Tocandira, 2013).

A sra. Olerinda se tornou uma comerciante próspera, montou uma pequena loja, como um armarinho, e vendia de tudo, hoje já fechada. Mas, não se esquece do tempo de trabalho com a ferrovia, época em que, além de produzir os biscoitos, ainda criava porcos e galinhas junto com o marido e os filhos para vender.

Na produção dos biscoitos gastava em média 70 quilos de goma ou araruta e muitos ovos, que eram produzidos por sua criação de galinhas. Segundo ela, ao contar semanalmente o dinheiro que estava na mala⁴⁶, atingia em valores a média de R\$2.000,00 a R\$3.000,00 por semana, o que daria o total de mais ou menos R\$8.000,00 a R\$15.000,00 por mês. Para ela era um tempo bom e de fartura. Nunca faltou nada para os filhos e ensinou muitas pessoas a fazerem o biscoito. Até hoje uma das pessoas que ela criou produz biscoitos e vende para os moradores da comunidade, mas nada comparado ao que ela comercializava.

⁴⁶ Esses valores foram determinados pela entrevistada e, não foi feita, mudanças ou correções na transcrição, podendo apresentar distorções de proporção ou de conversão. Esta pesquisa foi fiel a fala da entrevistada.

Cê ta doido! Diferente demais, porque aqui tinha movimento que eu vou te contar, oia era um movimento. Ô tinha carro para Porteirinha duas vezes por dia. Parava os trem, os carro encostava. Na hora que chegava o trem, o pessoal vinha, descia e ia para Porteirinha, era mercadoria, que tudo era aqui é, era bem mais fácil... E não tinha luz aqui não, a água vinha de trem, a água vinha naqueles vagões. Enchia as manilhas na verdade... hoje tem tudo, é que eu falo, naquele tempo era muito melhor Tocandira... (Sr. Henrique – Entrevista em Tocandira, 2013).

A dependência da comunidade local em relação à ferrovia era total, até o abastecimento de água era feito pelo carro do trem que carregava água potável, que era colocada nas manilhas para a comunidade e na caixa d'água da ferrovia. Além dessa forma de abastecimento, havia um motor, chamado na comunidade de “burrinho” que puxava água do córrego Amargoso, próximo a Tocandira. A parada do trem de passageiros e o distanciamento na relação da FCA com as comunidades que margeiam a estrada de ferro colocaram esse abastecimento em decadência e extinção. A seca nesse biênio de 2012/2013 castiga a região e, na comunidade, está faltando água. Para os moradores, a comunidade ficou desprotegida e a sua própria sorte. A ferrovia era um aporte importante que, além de tudo, justificava a sua existência em tais situações de agruras.

Que quando colocou essa ferrovia, nem sei quem foi o presidente que colocou essa ferrovia, Getúlio Vargas, Juscelino Kubistchek que botou essa ferrovia, e botou esse trem. Esse trem era ambulância do povo, ela levava o povo para Montes Claros consultar, tratar, comprar remédio pro povo, era... (Sr. José Estevão – Entrevista em Tocandira, 2013).

O trem era utilizado para o deslocamento dos moradores para cidades maiores como Janaúba, Montes Claros, Monte Azul e para pequenas localidades como Pai Pedro, Catuti, para fazer compras, visitar amigos e consultarem médicos. O trem transportava as pessoas doentes, levando-as para as cidades onde havia hospital. Como expressou o Sr. José Estevão: “esse trem era a ambulância do povo”.

A importância social desse meio de transporte para a população era enorme e sua relação com o seu cotidiano e suas necessidades de subsistência foram enredadas na sua concepção e em sua efetivação. Deslocando o papel determinado pelos planos de viação que pretendiam somente a ocupação e construção de rotas terrestres internas, proporcionou a organização de um modo de vida em que a ferrovia fazia parte fundamental em sua ocorrência.

Ô moça o trem era muito difícil de ser empregado, porque vinha aquela posentagem né de empregado que já tinha lá, de trabalhar na solda, no durmente, no carregamento, e pros passageiro mesmo, passageiro mesmo. Eu não tinha nenhum, tinha só um que empregou na estrada, pro carregamento, pra por durmente, Pra ajudar a fazer né. E os outros sempre trabalhava por conta própria.... com fazendeiro, com cumpadre, o finado cumpadre Anízio, fazendeiro (Sra. Maria Romão – Entrevista em Tocandira, 2013).

O emprego mais extensivo de trabalhadores se deu no assentamento da estrada de ferro, momento no qual trabalhadores de outros locais e regiões foram empregados. Toda esta obra foi feita com força humana, sem utilização de guindastes ou outra tecnologia. Eram muitos homens para assentar os lingotes de ferro, os dormentes e os pregos que seguravam a estrada. O desmate e a abertura do espaço em que esta se assentaria também foi feito com força braçal. Nesse período, o país não tinha acesso a muita tecnologia e isto gerava vagas para os excluídos do mercado de trabalho e que buscavam fugir da fome, da seca e da extrema pobreza em que se encontravam. A ferrovia se situava como um aporte de esperança e possibilidades para a sociedade brasileira.

Após o assentamento da estrada de ferro, muitos trabalhadores foram embora da região buscando outros espaços onde havia possibilidades de trabalho. Dos que ficaram, alguns foram empregados na FCB em várias funções, mas, em sua maioria eram destinados para a manutenção e limpeza da estrada. Outros não conseguiram trabalhar na ferrovia e foram empregados em lavouras na região ou se estabeleceram como comerciantes.

O marido da sra. Maria Romão se tornou ferroviário, seus filhos foram na maioria trabalhadores de outras áreas. Na afirmação dela, faz-se o retrato da maioria dessas famílias migradas para a região, que tiveram alguns de seus filhos também empregados pela empresa em atividades braçais. Esse trabalho os alimentou por muito tempo, nele muitos se aposentaram. Para aqueles que não tiveram a mesma oportunidade, a solução foi ir embora para São Paulo e outros lugares. Alguns retornam a suas localidades nos intervalos entre a plantação de lavouras e colheitas. Outros se empregaram em lavouras na região ou em outras atividades.

4.4. O fim do transporte ferroviário de passageiros e as comunidades margeantes

O atendimento às comunidades pelo transporte ferroviário de passageiros e de pequenas cargas ocorria normalmente nesse trecho da ferrovia entre as cidades de Montes Claros e Monte Azul, no Norte de Minas Gerais, até o ano de 1996, ano em que acabou a oferta do trem de passageiros e as comunidades ficaram, de um dia para o outro, sem este transporte modal. Esta pesquisa formulou perguntas sobre este momento de ruptura e aplicou-as a comunidade: *1) Se a atividade econômica que exercia estava ligada ao transporte ferroviário, de que forma sentiu o corte do transporte, ou como substituiu esta renda? 2) Como ficou sabendo que o trem de passageiros iria parar de circular? 3) Como foi resolvido o problema do transporte para outros lugares, na época em que foi retirado o trem de passageiros?* Neste item, tratamos dessas questões que se referem à informação sobre o processo de privatização da RFFSA e de como se dava a comunicação com a população, ou seja, como os moradores das localidades ficaram sabendo que o trem iria parar de circular. As outras duas questões serão tratadas no capítulo seguinte, quando se analisa o pós processo de privatização e os efeitos da extinção do transporte ferroviário de passageiros. A questão analisada neste item pretendeu explicitar a relação, a atenção e o nível de comunicação estabelecidas entre governo e população e daí tentar construir qual o efeito da privatização para a população.

O transporte ferroviário teve efetivada a privatização da concessão de exploração da oferta do serviço de cargas no ano de 1996. A RFFSA foi incluída no plano de desestatização no ano de 1992 e, a partir de então, a comissão de desestatização analisou a situação da empresa e determinou que o transporte ferroviário de cargas mais resultava em volume de transporte e de lucro para a União, sendo anunciada, então, a pretensão de colocá-la em leilão. Este fato foi anunciado nos canais de imprensa falada, escrita e televisada até a sua efetivação.

O acesso dessas comunidades margeantes com a ferrovia às informações através de rádio, alguns tinham aparelhos de televisão, e através da leitura - a situação da maioria de semi-analfabetos ou analfabetos funcionais - será que permitia que concebessem e entendessem o que estava acontecendo no país e o que se anunciava?

Porque saiu a notícia né. Saiu a notícia que o trem ia parar, que num ia ter trem maisi. Todo mundo pegano com Deus pra num deixar ele parar e só ouvia a conversa “o trem vai parar”. “o trem vai parar...” e nós vai, ta andando, ta andando... E quem precisava sair, saía... Até um dia que nós... que foi o derradeiro dia (Sra. Izailda – Entrevista em Orion, 2013).

Os entrevistados das três comunidades, ao serem questionados, se lembravam como e se foram avisados sobre o fim do transporte ferroviário de passageiros. Muitos afirmaram que não sabiam, outros que achavam que era só conversa do próprio povo, que não entendiam como podia acabar com o trem de passageiros.

Ué muié, eu não posso te informar porque eu não sei, porque quando parou foi de uma vez, não explicou porque, ninguém não... Pro povo foi uma coisa muito ruim, errado né, porque ficou tudo sem poder viajar, sem poder sair. O ordenado pra pagar era mais barato, os outros trem, era mais era aquele dinheirão (Dona Zefinha – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

A incredulidade estava presente e latente na população. Muitos se lembram como foi a chegada do último trem em sua comunidade. Alguns viajaram nele para outras localidades e tiveram que voltar por outro meio de transporte.

Olha um tempo atrás, quando esse plano de Fernando Henrique, ele foi o presidente do Brasil, que parou esse trem... O presidente era Fernando Henrique, chegou e tirou, botou o cargueiro aí... deu na cabeça deles lá, que ia parar e parou, lá em Brasília no Congresso e tirou... falou que ia cabar, parar com o trem, aí cabou.... não falaram que ia acabar com o trem, e parou o trem ninguém falou não, foi Fernando Henrique (José Estevão – Entrevista em Tocandira, 2013).

O alheamento em relação às ações do Estado e de suas instâncias é total na região. Na maioria das respostas é perceptível um estranhamento total sobre essa ação que extinguiu o trem de passageiros. Alguns, com um pouquinho mais de atenção, detectam que há uma relação com o Congresso, com o Presidente, mas ao mesmo tempo constroem o entendimento de que é a vontade de alguém, que essa vontade se concretiza em ação, uma atitude que não está ligada às reais necessidades da comunidade.

Ele ia parar porque oooo... Seu menino aqui, que era o maquinista, ai ele conversou com Seu Ciosa, que morava aqui, que é mais velho que o trem aqui... que disse que o trem ia parar. Ai inclusive ele tava no Monte Azul sabe. Ai eles ficou sabendo lá. Ai ele ligou aqui pra família dele... não demorou muito não. Não demorou nem um mês pra parar... (Sra. Santa – Entrevista em Orion, 2013)

Percebe-se esse sentimento de desvalorização, colocada como uma questão de tamanho, de humildade e de impotência. Um Presidente fez a instalação da ferrovia e outro veio e simplesmente tirou. A população não se sentiu avisada de maneira oficial. Via pelos canais de televisão e rádio falar de privatização, mas não entendia o que era e, como ainda demonstram, vivem um alheamento a essa situação. Não foi preparada para o fim do serviço de transporte ferroviário de passageiros e a privatização do transporte de cargas, ainda não compreende o porquê e o para quê de tal ação.

Eu não sei. Eu não sei o que deu. Depois fica essa maluquice ai que o governo tinha vendido a ferroviária né. O pessoal então que falava e ai parou logo. (Sr. João – Entrevista em Tocandira, 2013)

A adaptação do Estado brasileiro à política neoliberal, em seu formato de enxugamento da máquina estatal e na redução das áreas de atuação, desarticulou a vida destas pequenas comunidades.

Eu fiquei sabendo quando passou o povo despedindo ai dentro dele ai, fazendo aquela maior festa, o povo chorano, uns chorando e outros rindo, que foi uma coisa. Que foi um abalo muito grande pra nós né, porque era um transporte muito bom. Cabou assim rapidinho, sem a gente ficar nem sabeno, num manifestaro pra gente não. Passaro aqui informando que o trem num ia voltar mais e foi e num voltou mesmo não... Até hoje num voltou mais não. (Sr. Luis – Entrevista em Orion, 2013)

As ações do Estado, na perspectiva dessas populações, parecem totalmente desligadas da realidade em que vivem. Como retirar um transporte que amparava e dava sentido à vida nestas localidades? Qual a razão de tal atitude? Expressada pela sra. Zefinha, quando perguntada sobre o seu entendimento sobre a extinção do transporte de passageiros, “Não, não tem noção porquê. Já pensou né, mas ninguém entende”.

Ieu vou falar com a senhora, ieu vi, esse trem passou tão cheio de gente. Mas, tão cheio de gente e o povo tudo gritando dentro desse trem. Tudo gritando. Quando chegou aqui na estação, perto da estação que tava cheio de gente. Tava cheio de gente pra despedir do povo, pra despedir do maquinista. Mais minha fia do céu, mais lotou tanto! E soltou foguete, e um soltava foguete. Os daqui soltava foguete, os de dentro do trem soltava foguete. Maisi vou falar com a senhora que foi triste viu... (Sra. Izailda – Entrevista em Orion, 2013).

A resposta de todos os entrevistados em relação ao entendimento da ação de extinção foi a mesma. Não pensaram sobre o porquê dela, somente sentiram e tiveram que acomodar suas vidas à nova realidade.

Eu nunca parei pra pensar nisso, nunca. Nunca parei porque eu sempre eu penso assim, que eu acho que o presidente, o governo, que governa o nosso país eles realmente eles acharam assim, que vendesse o trem e a rede, se eles vendesse pra eles era bom, mas não olhou para o povo, né! Eles não olharam para o povo, a necessidade do povo, eles não olhou para a carência do povo. Cê entendeu?! Então foi uma parte difícil pra nós (João Xavier – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Implantar a ferrovia foi uma ação que originou trabalho e migração para a região, e o Estado se preparou para ofertar assistência aos trabalhadores nesse processo, então havia atendimento médico, fornecimento de água, vacinação e certa segurança. Mas, no momento da privatização, o Estado tinha um projeto que se opunha à ampliação de suas responsabilidades ou a interferência na oferta de proteção social e serviços públicos que, por causa dessa perspectiva, passava por transformações. Ali o importante era o mercado e este é quem ofertaria tais serviços a população.

Até a notícia pra nós não chegou não, especulação assim a pessoa falava o trem vai parar, o trem vai parar, até que parou de uma vez, mas ninguém ficava sabendo de nada não (Sr. Expedito – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

A extinção do transporte de passageiros e a privatização do transporte de cargas ferroviário não vieram acompanhadas de assistência, apoio às comunidades ou de uma atenção especial em seu anúncio. A informação não veio de um órgão oficial diretamente ao povo que seria atingido por essas mudanças. Não houve demonstração de preocupação por parte da União em apoiar especialmente essas comunidades, não se direcionou para a região financiamentos, fomentos especiais para suprir esse transporte e para o emprego da mão de obra ali instalada.

Comprova-se que o estado neoliberal não tem realmente preocupações com o que sobra para a população, quando retira um serviço de utilidade pública. O objetivo não é atender as comunidades e, sim, atender as demandas do mercado e seus anseios. E assim concretizou-se a privatização da RFFSA. A proposição é de um estado mínimo que objetiva o menor custo em sua ação. Não é permitido, dentro dessa perspectiva de estado, oferecer à população amparos econômicos, porque estes geram, segundo este viés, maiores gastos e paternalismo, que se constitui como prática do modelo social democrata ao qual o neoliberalismo se opõe e propõe substituir.

O descuido com a região Norte de Minas Gerais é constante. A união só a incluiu na área mineira da SUDENE porque sofreu uma determinada pressão de

políticos proeminentes na época. Mas, no período da privatização, não existiram ações concretas e compensatórias que assegurassem ao povo e à região garantias após a desarticulação da RFFSA. Na conjuntura daquele período, ocorria a reorganização do Estado e de sua estrutura, a própria SUDENE estava em processo de extinção.

Eu até inclusive trabalhei na rede, na época, uns quatro, quase cinco ano, eu mexia sempre assim, matava um porco, vendia pro povo da turma do trem, vendia o queijo, plantava uma hortinha vendia o quiabo, o movimento era assim, vendia e era uma época boa, a rodovia foi tomando conta, inclusive os acidentes, eu tava pensando muito, por causa dos acidentes que ocorreu aqui no norte de minas, foi isso, que tirou uma coisa que dificilmente, cê sabe, que o trem de ferro eu nunca vi falar aqui no norte de minas que teve um acidente de trem que morresse pessoa, e carro, moto, toda hora na BR tem dois, três, dois, três, porque tumultuou tudo na nas BR, foi tirando até o transporte pra mercadoria, já cansei de comprar em Montes Claros naquela época a gente comprava o querosene, a gente, não existia, que tinha geladeira a querosene, tinha a candeia a querosene, fogão, tinha os dias marcado que, pra gente trazer a mercadoria, porque era mercadoria inflamável, arame, jornal, então tinha que vim separado, ficava lá prontin, no dia cê era só esperava mercadoria chegava toda aqui. Aqui pro Norte de Minas foi uma grande perca, que tive (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013).

Com a privatização do setor de transporte ferroviário, as rodovias passaram a suportar um tráfego intenso e sempre estão necessitando de reparos que custam milhões aos cofres públicos e, se a meta era gerar desoneração, talvez esse custo não tenha sido incluído na operação matemática e contábil de soma e rentabilidade. Do destino dos valores atingidos pelo leilão da concessão não se tem clareza. O que poderia ter sido feito era o direcionamento de parte deles para serem aplicados na melhoria da vida ou na preservação das comunidades atingidas pela extinção do trem de passageiros e privatização do transporte de cargas, que continua a atravessar a região e nada deixa de contribuição.

CAPÍTULO V
OS MOINHOS SATÂNICOS DO CAPITALISMO E O CONFLITO CULTURAL
A PARTIR DA EXTINÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE
PASSAGEIROS NAS COMUNIDADES DE ORION, QUEM-QUEM E
TOCANDIRA

No Capítulo V, foram analisados os efeitos da privatização da RFFSA no desenvolvimento da região Norte de Minas Gerais e quais as mudanças causadas pela desativação do trem de passageiros nas atividades econômicas das cidades e o modo de vidas das populações locais. Para tanto é utilizado o conceito de modo de vida determinado pelo modo de produção apresentado por Marx (2007) e também a percepção de destruição social e o "conflito cultural" em Polanyi (2000). Analisaram-se os dados coletados junto aos atores sociais determinados por esta pesquisa, grupo composto de moradores e ex-funcionários da RFFSA, em que expressam a sua importância na vida cotidiana de suas comunidades.

Este capítulo está distribuído nos seguintes itens: O período pós-privatização da oferta do serviço de Transporte Ferroviário nas comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira; Vivendo em tempos pós-privatização da RFFSA: Três localidades no Norte de Minas Gerais e seu cotidiano.

O termo “modos de vida” tem uma longa literatura que o discute e define-o como ambíguo e de difícil definição, sendo conceitualmente complexa a sua determinação. Pretendeu-se aqui tratá-lo como a maneira pela qual os indivíduos das comunidades pesquisadas tinham suas vidas organizadas anteriormente à desativação da oferta do transporte ferroviário de passageiros e à privatização do transporte ferroviário de cargas e como se reorganizou posteriormente a esse evento ocorrido no ano de 1996. As relações sociais construídas no entorno da ferrovia pelas comunidades se organizaram tendo-a como referência, subsistência e atração. O sentido de modo de vida se funde com ao conceito de modo de produção. A produção, nessas comunidades, é agrária, e se constituem, em seu entorno, grandes fazendas produtoras em sua maioria de hortifrutis, nas quais se emprega pouca mão de obra local, o que gera a fuga dos mais jovens para outras regiões em busca de emprego.

Nas comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira, após a privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção da oferta do transporte de passageiros, transformou-se a vida de um momento para outro. Muitos tiveram que reorganizar ou

redefinir sua área de trabalho, outros não viram alternativas e foram embora para outros locais maiores que ofertassem vagas de emprego.

O capitalismo no Brasil, neste momento, vivenciou um grande impulso. Esse modo de produção, segundo a perspectiva do próprio Marx, veio através dos tempos alterando-se, aperfeiçoando a si e as forças produtivas para que pudesse sobreviver. Nesse seu processo, envolto em várias crises, o sistema capitalista arrebanha para si todo e qualquer instrumento, espaço e forças de produção necessárias. Não há em seus objetivos a manutenção da vida, a preservação das condições sociais de produção e as relações sociais, se não forem úteis ou interessantes para seu desenvolvimento e manutenção.

A reorganização do Estado brasileiro, na década de 1990, não foi planejada e executada pensando em políticas que beneficiassem as questões sociais, a defesa da população, bem como a manutenção das relações de produção que respeitassem as peculiaridades regionais, mesorregionais e locais. Muito pelo contrário, a proposta foi construída baseada nos objetivos do Consenso de Washington e na virada política para o neoliberalismo. Justificaram-se para a população, através de forte propaganda, as mazelas do serviço público, a incompetência gerencial da União, das unidades federativas e a eficiência do setor privado.

Nesse panorama, as comunidades focalizadas foram surpreendidas com a privatização da exploração do transporte ferroviário de cargas e, em grau maior, pela extinção da oferta do transporte de passageiros. Deixadas à deriva, de forma que nem os municípios a que pertencem tinham noção da gravidade da situação, muitos representantes dos legislativos não acreditavam na possibilidade dessa ação privatizadora da RFFSA e extinção do transporte ferroviário de passageiros, não se mobilizaram e ficaram esperando o momento da efetivação da ação, confiando que talvez ele nunca chegasse. Para Polanyi (2000),

É fora de dúvida, que uma calamidade social é basicamente um fenômeno cultural e não um fenômeno econômico que pode ser medido por cifras de rendimentos ou estatísticas populacionais. Catástrofes culturais que envolvem amplos estratos do povo comum não podem ser frequentes, naturalmente. Mas também não o são acontecimentos cataclísmicos como a Revolução industrial - um terremoto econômico que em menos de meio século transformou grandes massas de habitantes do campo inglês de gente estabelecida em migrantes ineptos. Todavia, se desmoronamentos destrutivos como esses são excepcionais na história das classes, eles são uma ocorrência comum na esfera dos contatos culturais entre povos de raças diferentes. Intrinsecamente, as condições são as mesmas. A diferença está

principalmente no fato de que uma classe social é parte de uma sociedade que habita a mesma área geográfica, enquanto o contato cultural ocorre geralmente entre sociedades estabelecidas em diferentes regiões geográficas. Em ambos os casos o contato pode ter efeito devastador sobre a parte mais fraca. A causa da degradação, não é, portanto, a exploração econômica, como se presume muitas vezes, mas a desintegração do ambiente cultural da vítima. O processo econômico pode, naturalmente, fornecer o veículo da destruição, e quase invariavelmente a inferioridade econômica fará o mais fraco se render, mas a causa imediata da sua ruína não é essa razão econômica - ela está no ferimento letal infligido às instituições nas quais a sua existência está inserida. O resultado é a perda do auto-respeito e dos padrões, seja a unidade de um povo ou uma classe, quer o processo resulte do assim chamado "conflito cultural" ou de uma mudança na posição de uma classe dentro dos limites de uma sociedade (POLANIY, 2000, p. 192).

A discussão sobre conflito cultural na qual se determina que os desmoronamentos maiores na história das classes sociais ocorrem raramente e, quando ocorrem, são originados no contato entre os povos de raças diferentes e no processo de subjugo de um grupo social por outro, porque cada grupo é fruto de um ambiente geográfico e, na ocorrência do contato cultural entre eles, ocorrerá um efeito destruidor da classe ou grupo menos desenvolvido, menos adaptado as constantes evoluções tecnológicas, ou mais distante delas, sendo, portanto, considerado mais fraco e menos denso em sua tessitura. A causa fundamental dessa destruição, segundo Polaniy (2000) não é a exploração econômica, mas a dilaceração do ambiente cultural do grupo. Nesse sentido, o processo econômico é veículo dessa destruição e, permite a concretização do domínio do mais desenvolvido. Mas, o efeito provocado por esse processo no cotidiano do grupo subjogado, é o desarranjo ou o desajustamento de sua organização, que resulta na destruição de seus padrões comportamentais, laborais e valorativos, instituindo-se um conflito cultural em que os indivíduos não mais conseguem entender o seu próprio ambiente, gerando percepções negativas sobre si mesmos e a sociedade.

Os grupos sociais atingidos pelo fim do transporte ferroviário de passageiros tiveram seu cotidiano desarticulado, a garantia de sobrevivência para alguns de seus componentes até então foi eliminada, os momentos de encontros e de interação foram suprimidos, as pessoas tiveram que redirecionar seus caminhos e costumes sem saber, ao certo, porque estavam passando por tal transformação. A ferrovia não era o único modo de sobrevivência e de locomoção possível, mas já ocorria há muitos anos, e permitiu a acomodação de determinadas necessidades a esta oferta. A partir da privatização tiveram que se reorganizar de forma a sobreviver nesse espaço geográfico e social.

5.1. O período pós-privatização da oferta do serviço de Transporte Ferroviário de Cargas e a extinção do transporte ferroviário de passageiros nas comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira

A sociedade se vê perdida e atônita, não entende o que sobre ela se abateu, o fim de um tempo, a dissolução do encantamento e a execução sumária do trem de passageiros. O incrível acontecia, era a última viagem do “Misto” e do “R”⁴⁷, anunciado por faixas, foguetes, apito e muita agitação dentro dos carros que circulavam sobre os trilhos assentados há 56 anos e que, até então, nunca mais haviam deixado de circular.

A extinção do transporte ferroviário de passageiros em Tocandira foi mais sentida que nas outras duas localidades. Ela causou uma desestruturação na comunidade. Segundo moradores, aproximadamente 40 famílias foram embora logo que ocorreu a desativação. Este fato pode ser entendido por seu afastamento maior da rodovia MG-122, que amplia a dificuldade de chegada e de saída da localidade, e a falta do trabalho feminino e infantil de produção e venda de víveres alimentícios aos passageiros, a falta de condições de vida não há médico na localidade, escolas somente de ensino básico. A falta de emprego para os jovens incentiva a sua saída e, ambigualmente, favorece a permanência de pessoas idosas e crianças. O trem dava sentido maior de existência à localidade, movimentava-a. Moradores afirmam constantemente, “o lugar entristeceu, não tem sentido”.

Cada criador procurou, então, fazer-se também lavrador de mocó, ocupando nessa tarefa as famílias de seus vaqueiros e, depois, gente especialmente atraída para os novos cultivos, povoando ainda mais os sertões semi-áridos. Os cultivadores de algodão ingressam no latifúndio pastoril como meeiros, vale dizer, recebendo uma quadra de terra para cultivar o alimento que comeriam e outras para produzir colheitas de mocó, de que deveriam entregar metade ao proprietário. Assim, em cada fazenda, além da casa de telhas do criador, avarandada e provida de portas e janelas, e das rancharias singelas de seus vaqueiros, se acrescentavam as palhoças miseráveis que abrigavam os lavradores de mocó. (RIBEIRO, p. 345, 1995)

⁴⁷ A população das três comunidades identifica os tipos de composição do transporte ferroviário ofertado, o MISTO ou MUCHILA eram compostos de carros de passageiros e de carga e o R somente de passageiros. O LASTRO era o transporte de trabalhadores da ferrovia, de água e de equipamentos e ferramentas.

O cultivo do algodão, até na década de 1980, era forte na região, herança de outros tempos em que no sertão se plantava e colhia em todos os pequenos lugares. Segundo Darcy Ribeiro, ao homem, ao ocupar o sertão e chegando em terras mais pobres, nas quais poucos gêneros se adaptavam, era-lhe, permitido pelos donos de terras, o cultivo do algodão. A tradição, o conhecimento de manuseio da produção, o grau de adaptação do algodão ao clima e a qualidade da terra fizeram com que se difundisse, resultando em uma produção significativa. É identificado o cultivo e a importância do algodão na fala da sra. Maria Romão que, ao mesmo tempo em que fala do fim do transporte de passageiros pela ferrovia, fala das antigas plantações de algodão.

Ô moça, não ficou muito boa não, porque tinha muita gente que escapava mais com o problema de um trocadinho, era com um dinheiro da estação. Quando acabou a estação, o povo sempre plantava o algodão, né, e todo mundo ia catar, catado da roça dos outro. Cabou o trem, cabou o algodão, o povo veve aqui com as graças de Deus. Quer dizer, tem serviço mais é fora (Sra. Maria Romão – Entrevista em Tocandira, 2013).

O trabalho na colheita de algodão, na percepção da sra. Maria Romão, foi o substituto do trabalho para aqueles que antes comercializavam com os passageiros e, após a diminuição das áreas plantadas na região, por questões de mercado, corte de incentivos e da extinção do transporte ferroviário de passageiros, vivem somente pelas bênçãos divinas, porque não há mais oferta de trabalho para a maioria. Os que têm forças para o trabalho vão para outros lugares onde se ofertam mais vagas.

Como se organizar agora para o dia-a-dia sem esse transporte? A perspectiva para muitos foi tenebrosa. Alguns tiveram que mudar de atividade para garantir o pão de cada dia, outros, como João Xavier, perderam o sentido de si mesmo.

... Quando o trem parou, eu me senti neutro, eu comecei carregar lenha na cabeça... Eu me senti incapaz, porque não tinha outro serviço pra fazer, eu agi, foi carregando lenha na cabeça, carregava também água pro povo também, porque na época aqui a água não era ligada nas casas, canalizada (João Xavier – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

O morador, a exemplo de outros, tiveram que redirecionar seus afazeres. A maioria foi trabalhar em fazendas da região, outros foram embora. Sentir-se “neutro” é a palavra que se encaixa na perspectiva de Polanyi (2000) sobre a percepção de destruição social e o "conflito cultural". O modo de vida da população estava sendo desarticulado.

Suas certezas estavam sendo destruídas, neste contexto até então existente, João Xavier e outros tantos tinham uma atividade laboral, se percebiam como sujeitos produtivos e com a certeza de trabalho todas as manhãs. O trem de passageiros estava presente todos os dias. As pessoas da comunidade e, para chegar a ela, se deslocavam utilizando-o, traziam suas compras e bagagens. Davam um sentido aos lugares. De repente, essa dinâmica foi rompida, não havia mais fluidez, mais movimento. Então, os moradores tiveram que reconstruir suas referências e um novo cotidiano sem a participação do trem de passageiro, sem os passageiros do trem e sem os trabalhadores da ferrovia.

As pequenas localidades, as comunidades e seu povo, dentro de uma produção capitalista, se situam à margem dos grandes centros produtores e dos interesses de investimento. Ao focar-se especificamente nessas comunidades do Norte de Minas Gerais, percebe-se um agravamento maior desse desinteresse por estarem localizadas em uma região caracterizada, pela seca, baixos PIB, Renda *Per Capta* e IDH. Nesse contexto o indivíduo buscará sobreviver da maneira que conseguir, em sua relação não só com o ambiente físico e natural, mas, com as necessidades oriundas das relações de produção e aliados dos processos do Estado neoliberal e, do interesse do mercado. Soltos à própria sorte, viveram com essa ação da União, o conflito cultural de desmantelamento do seu cotidiano. O que fazer de agora em diante? Perguntas que todos que estavam com a sobrevivência ligada ao trem de passageiros se fizeram.

Olha naquela época, eu imagino hoje, na época que nós tá e no passado, naquela época era uma crise muito difícil, a gente pensava que não ia vencer, por que era uma miséria cê entendeu?! era uma miséria que lutava, lutava pra conseguir ao meno meio quilo de arroz pra comer, cê entendeu?! E quando conseguia ao meno meio quilo de arroz, eu lembro que era ali arroz cheio de semente, ai era alegria porque nós num tinha esperança de outras coisa (João Xavier – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Em Orion e em Quem-Quem, os moradores que comercializavam com os passageiros passaram a garantir o sustento nas fazendas da região, quando havia oferta de trabalho. Reconstruíram suas relações de produção com os fazendeiros da região, oferecendo sua mão-de-obra de acordo com os critérios do proprietário e aos poucos reacomodaram-se ao modelo de oferta local. Em Tocandira, o movimento de chegada e partida do trem trazia pessoas para embarcar e desembarcar e movimentava o lugarejo, era garantia prosperidade.

Quando eu parei de vender ai eu comecei trabaiano foi na roça.... Depois que o trem parou, eu comecei a trabalhar na roça, os menino já tava maior (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

À época da extinção do transporte ferroviário de passageiros, os moradores que estavam em atividade a ele integrada se conduziram para o trabalho na lavoura ou, como dizem “na roça”, trabalhar de diarista, ganhando por dia, ou se mudaram.

Ai parou cabou né, porque vivia assim, comprava as coisas, nós vendia no trem. Agora depois que ele, agora liquidou né. Agora fomo trabaiaí na roça, trabaiaí no diarista sabe... Com esses caras, com esses fazendeiros aqui, Beto que faliceu, Seu menino aqui, Seu Darcy Bessa que nós trabaiaiva. Ele tinha plantio né, de feijão, essas coisas... Era só com o trem, era. Ai depois que cerrou o trem nós foi obrigado a trabaiaí né (Sra. Santa – Entrevista em Orion, 2013).

Os moradores da localidade de Quem-Quem têm uma perspectiva diferente, não tão poética ou visceral como os das outras localidades e, apesar de não mais perceberem sentido na oferta do transporte ferroviário de passageiros nos dias atuais, determinando-o como um modelo superado por se locomover em um ritmo mais lento, aumentando o tempo gasto no deslocamento em relação ao transporte rodoviário, afirmaram que ele não mais se encaixa na atualidade. Em contrapartida, relataram a sua falta na época e a importância, no período em que era ofertado para a população. Nas falas desses cidadãos, manifesta-se o entendimento da ocupação do território na década de 1940, uma ocupação que se sabe incentivada pela instalação da ferrovia, sendo ela o meio de atração para os que estavam em busca de trabalho e de condições melhores de vida.

Agora acho que o povo, mesmo que o trem voltar, eles num vai mais viajar de trem igual viajava antes. Fez falta da data que parou, fez falta. Mas se tivesse continuado... Mas agora num... Foi complicado. Mas agora eu penso se voltar num... o povo num viaja mais igual viajava, não. Pra mim eu acho que não. Se bem que a passagem era mais barata, mas mesmo assim (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Em Orion, percebe-se a saudade e a expectativa de uma possível volta baseada nos dias vividos nas décadas anteriores e na falta de conhecimento do que foi o processo de concessão da exploração do transporte ferroviário de cargas.

As explicações sobre a exclusão do transporte ferroviário de passageiros, nas palavras destes moradores, demonstra como eles processaram essa interrupção e a quem e a que imputam a responsabilidade da ação.

O governo largou o trem pra lá, disse que num dava lucro não, o de passageiro. Cortou tudo... Mais o caso era esse, porque tinha muito empregado e num tava dano renda. A renda que dava, dava era para os empregado... Eu vi a conversa, sei não (Sr. João – Tocandira, 2013).

O entendimento de privatização encontrado é como o do Sr. Luis, como foi explicado para eles por meio de funcionários da RFFSA na época.

[...] Eles sempre falava privatizar, eu acho, pra mim, na minha maneira de pensar, privatizou é que parou. Igual era antigamente, era a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima né. Que aí passou pras empreiteira, eu entendo isso. Eu não sei a privatização igual eles fala, que passou a ser o momento de empreiteira, passou a ser empreiteira que mexe, que parece que arrendou não sei como é que esse trem... Eu sei que eles fala privatizou, pra mim também eu não sei o que vem a ser. Mas privatização do jeito que eles tão falando eu tô seguindo privatizou (Sr. Luis – Entrevista em Orion, 2013).

Somente o ato da privatização foi mais ou menos esclarecido, mas o porquê dessa ação ficou fora do alcance de entendimento da população, demonstra o nível de desinformação da população, que, na maioria das vezes, facilita as negociações de serviços e patrimônio do Estado e União sem que se faça entender os processos. O que é privatizar? No entendimento expresso é de que significa “parar”, não mais existir.

São valores e propósitos feitos de fora para dentro, são transformações que se baseiam segundo Souza (2000, *apud* ARENARI e TORRES JÚNIOR, 2006), nos anseios de outro grupo social, aquele que domina, que se beneficia da distribuição de renda e recursos econômicos, baseados em valores ocidentais. Ainda segundo Souza (2006), existe, por parte dos dominados e dominantes, um entendimento tácito, não explícito, mas que sempre está presente nas diversas situações sociais, onde a diferenciação entre os benefícios e ônus oriundos de tal acontecimento é permanente. Portanto, para que ocorram mudanças e que essas sejam asseguradas, é necessário que o grupo dominante não tenha seus *habitus* e interesses modificados ou abalados e, sim, reforçados para que a apóiem. Nesta relação cabe ao dominado aceitar respeitosamente, perpetuando os acordos sociais previamente instituídos, recolhendo-se a sua posição de subalternidade social.

...Falar no rádio fala, veio tanto de verba pra Janaúba. Mas eu sou doída de ir lá e falar que'les?.. Mas o povo fazer greve faz não, o povo daqui não é igual lá pra cima, né. Que quando tem que fazer as coisa faz. Mas aqui? Ô meu Deus! Passa um ano, passa dois e Quem-Quem tá do mesmo jeito (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Quem ordenou? Quem decretou o fim deste serviço? Será que não tem jeito? Será que não volta? E agora, como vou fazer para garantir o pão de cada dia? Porque privatizou? Perguntas que, com certeza, passaram pela cabeça dessa gente humilde e despretensiosa que povoa o Norte de Minas Gerais, mas que não se acha em posição de questionar e acredita que sua mobilização não serviria para mudar as políticas que interferem em seu cotidiano diretamente.

Quem que sabe? Ninguém sabe. Ninguém sabe por que que parou... Ninguém sabe... ninguém sabe porque que parou, ninguém intende né. Nos ano que ele andava... e pará né... Ninguém sabe por que que parou. Só sei que ele parou. Quali é o motivo, que eu não sei. Ninguém sabe... Não falou com ninguém né. Que o maquinista devia saber né, mas eles num falou com ninguém (Sra. Izailda – Entrevista em Orion, 2013)!

Não acostumados a confrontar as determinações dos “grandes” como dizem, dos políticos que comandam o país e suas vidas sempre acataram as determinações, posicionando-se como em situação de aceitação de todas as mazelas a eles impostas pelas políticas estatais. Calaram-se e sofrem as conseqüências sem entender muito bem o porquê de tal situação.

E tinha muita gente, muita gente no dia que eles fez o aviso de que o trem num ia andar mais. Ê mais foi choro... mais foi gente, mais foi gente, mais foi gente e foguete, ô Deus... isso aqui era bom demais minha fia no tempo do trem, eu mesmo ia na estação vender trem, pegava mio verde, banana ia na estação vender, era mar bom! Era mar bom! (Sra. Izailda – Entrevista em Orion, 2013)

Os moradores dessas localidades fazem parte de uma classe que, durante a formação da sociedade brasileira, foram colocados como subalternos, gente de terceira classe ou mesmo como uma ralé sem educação, sem conhecimento e, portanto, sem direitos. São um povo que não conta para as tomadas de decisão, porque são manipuláveis e exigem pouco.

E não sei o porquê não. Eu não faço a mínima idéia porque que esse trem parou. Foi assim muito repentino, ninguém sabe o quê que foi que aconteceu, eles não ia explicar pra gente, eu não sei por que não... A gente às vezes queria entender, mas cê não tem quem te explica, então fica uma coisa neutra, a gente tem que ficar quieto porque não sabe por que quê um trem que rodava a muito anos, para de repente. A gente fica sem saber o quê foi que aconteceu. (Sr. Luis – Entrevista em Orion, 2013)

A conformação histórica é o que faz desse povo, em determinadas situações, uma massa que parece disforme e sem desejos, que está nas mãos dos grupos que governam o país.

Oia, eles fala que a empresa, a ferrovia era antiga, tava gastando muito e com muito empregado e que o retorno do transporte e o que vinha, não dava pra manter, né. Inclusive tinha muito funcionário mesmo, acredito que cada turma dessa era com oito homi, Cê entendeu?!, cada trem daquele era, seis homi, oito funcionário. Hoje transporta 40, 50 vagões carregado com um maquinista só (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013).

Quando perguntados se pensaram sobre o porquê da exclusão do transporte ferroviário de passageiros, todos responderam que não haviam pensado, que quem decide são pessoas que não estão ligadas ou próximas a sua realidade concreta. O Estado é um ser onipotente que, quando age, é irreversível, o povo não é ouvido e essas ações são coisas de gente “maior”, ou seja, pessoas com poder e diferentes das que fazem parte do convívio com a população.

Não cheguei a pensar. Por que quem deve ter parado é as pessoa maior, porque não tinha jeito né. E o povo passava moça com bandeira, só si vendo. No dia mesmo que o trem parou, veio o trem com um tanto de bandeira, aquele tanto de gente pidino, pra o trem voltar, num teve jeito... Não. Teve jeito não. Então era uma coisa que era o povo maior, e que nós pobre num podia fazer nada, né... Já veio gente até de a pé (Sra. Isabel – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

O isolamento e o abandono, são sensações sentidas nas entrevistas. Todos expressaram descrença na possibilidade de ocorrerem alterações nas decisões. Mesmo quando a maior parte do povo pede, a voz escutada é somente de grupos mais fortes, em situação social mais avantajada. Ao povo resta acomodar-se à nova situação, reorganizar sua vida, adequando-a à nova realidade.

A ação de extinção da oferta do transporte ferroviário de passageiros deixou as comunidades em suas margens, por um bom tempo, isoladas e descrentes do que viviam. Situadas em meio a grandes propriedades, só conseguiam transporte andando até a estrada de asfalto ou se pendurando em carrocerias de caminhões que transportavam leite. Foi assim que, a princípio, resolveram o problema da locomoção.

Ne Ônibus. Nesses carrinho pequeno, tinha uma Toyota véia do Seu Toni Colina. Que ele viajava nela e ia pegando o pessoal que ia viajar... ô deferente disso a gente pegava carona era no caminhão pra ir, depois que o trem parou. Era o Leitero mesmo (Sra. Izailda – Entrevista em Orion, 2013).

Os mais jovens iam rapidamente vencendo o caminho até a estrada para pegar uma carona ou ônibus que os levassem aonde queriam. Os mais velhos se submetiam a ficar em casa, a não mais visitar parentes que moravam em outras comunidades vizinhas seguindo a estrada de ferro. Ir a pé à cidade de Capitão Enéas era se sujeitar a andar por 48km, coisa que muitos fizeram para tentar conseguir alguma coisa para o sustento. Levavam sacos de mamona na cabeça por uma estrada interna que liga a localidade à sede do município, enquanto outros iam em busca de atendimento médico, banco, prefeitura, etc.

Não eu achava, que realmente se o trem tivesse continuado eu acho que tinha melhorado, porque naquela época nós ficamos aqui sofrendo mais de seis anos atrás de transporte e não conseguia. E aqui tinha o trem, nós entrava dentro do trem. Aqui dificilmente tinha muitas coisa igual hoje tem, supermercado, açougue e se a gente quisesse ir ne Janaúba, ia cedo voltava de tarde. Capitão Éneas da mesma forma, Montes Claros da mesma forma. Cê entendeu?! Então isso ficou muito difícil, durante uns seis anos nós sofreu demais (João Xavier – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Essa situação de isolamento foi muito sentida no princípio, pelas comunidades. Todos dizem que a condução foi improvisada. Em alguns lugares as pessoas aproveitavam o carro do leite e pagavam para irem até a cidade. Iam sentados em cima das tampas de leiteiras, dividindo o espaço.

Pegou transporte de leite também, por que quando acabou, não era proibido transportar de carroceria, ia daqui até Montes Claros de carroceria, não era proibido não. Como de fato passava os carros de leite transportando o leite, aí as pessoas pegava, pegava dinheiro das pessoas, tinha hora que ia 30, 40 passageiros em cima do caminhão. Sentava naquelas tampa de lata, outra hora o caminhão era grande, as lata não ia até o final, mais ia até na metade do caminhão, e o povo aproveitava a rabeira e ia, era assim que era formada a viagem (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013).

Em Tocandira, fortaleceu o transporte de passageiros em caminhão, em paus de arara, sentados em ripas de madeira atravessadas de uma extremidade a outra nas carrocerias.

Pau de Arara... Era pau de arara... Hoje que tá bom, tem ônibus, tem carro pra todo lado... De premero era pau de arara. Quando a gente foi em Bom Jesus da Lapa. A gente foi de pau de arara... Né não, tinha era um caminhão... Era o caminhão que levava e trazia... É isso mermo, como é o nome: “É pau de arara” (Sra. Alice Ana – Entrevista em Tocandira, 2013).

A percepção de como ficaram as localidades, após o fim da oferta do transporte ferroviário de passageiros, e misturam-se com um sentimento de saudade e de iluminação de um passado difícil em que a sobrevivência tinha menos garantias que nos tempos atuais. Hoje a maioria é de aposentados ou de pessoas que tem trabalho fixo.

Ué, quando o trem parou, eles saíam assim, quem tinha carro fretava o carro pro outro, pra Janaúba, Porteirinha. Pra Porteirinha toda vida quem tinha carro vinha cá buscar o povo e levar. Qualquer carro que desse a hora, que antigamente era melhor que hoje né, hoje em dia que ninguém pode andar em cima de um carro. Caminhão em cima de carga de carvão, de carga de tudo, pau de arara para ir pra Lapa... É, ficou um tempinho. Depois que ficou “cintura amarrada com medo de se apertar”, não pode mais andar em cima de carro, nem carro aberto é tudo carro pequeno ou de ônibus. Agora tem o ônibus que carrega passageiro pra Janaúba (Sra. Maria Romão – Tocandira, 2013).

Depois do novo código de trânsito e da fiscalização nas estradas, o modo de transportar passageiros mudou. Agora tem que acontecer em carros de passeio ou ônibus, todos com cinto de segurança, como diz a sra. Maria Romão ao falar de “cintura amarrada”. Nota-se, nas falas dos entrevistados, o surgimento do transporte clandestino ou alternativo e sua evolução, podendo ser percebido como um efeito quase imediato da exclusão da oferta do transporte de passageiros - mesmo não sendo somente esta a situação que a favorece.

Atualmente todas as localidades são servidas por transporte de ônibus e de “táxi” clandestinos. Moradores mesmo da localidade ou de outras próximas fazem desta atividade o seu sustento. A população, ao comparar os valores gastos em uma e outra oferta, afirmam que o transporte ferroviário era mais barato e atendia melhor a comunidade em termos de segurança, garantia de horários e transporte de mercadorias que eventualmente compram em outros lugares.

5.2. Vivendo em tempos pós-privatização da RFFSA: três localidades no Norte de Minas Gerais e seu cotidiano

Complementando este estudo, é necessário apresentar como a população destas localidades percebe a si e ao ambiente social no momento atual. Dentro dessa proposição, perguntou-se para os entrevistados como ficaram a população e as

localidades após a privatização do transporte ferroviário, surgindo, então, respostas que nos levam a perceber uma reconstrução e uma reorganização do modo de vida.

Quando tinha o trem de passageiro os fazendeiro daqui da região, é... mexia com muito trabalho assim é... como fala... na mão através da pessoa... vinha aqueles empreiteiro, quando chegava já trazia 5, 6, coisa assim amarrado.. era as foice amarrado num cabo, marrado nos jornal, no papelão, pra não ter um acidente, descia lá, pegava ia lá pra trabalhar roçava, voltava roçava, fazia uma roça, não tinha quase trator era feita a mão, a mão de homem... a cerca pela mesma coisa, a pessoa ia fazia a cerca. Essas fazenda grande que tinha na região [...] e dava trabalho, e hoje os empresário tem muita máquina, já dificulta pro dia a dia do camarada que vive naquela luta de, que tem o governo, os governante do país não da conta de ter uma indústria que panha todas as pessoa do sertão que tem, pra jogar lá dentro da empresa, então a gente... Ontem mesmo esse empresário que tem essa fazenda ai, agora mesmo ele acho que tava com uns 30 funcionário aí, e acho que demitiu uns 10, por que a seca dificultou pra ele, ele assim passando sabe... E assim ele deu uma quebra nos funcionário, agora funciona menos, acho que agora só ta funcionando com uns 20. [...] Aí o faz o que... voltou, voltou uns que ta voltando pra trabalhar na FCA fora, por que ela hoje troca, cê sabe que ela ta tocando minério, ta buscando minério... é uma obra muito cara e eles precisa de funcionários... e ta pegando aqui, tens uns 20 pessoa que foi pra lá, inclusive nessa semana vai sair mais uns 5 ou 6 desses que trabalhava lá, vai pra lá, por que aqui não ta tendo campo de trabalho, Então ta faltando né. É que eu já falei né que de tanta terra boa, os governante devia montar um tipo assim pra segurar o pessoal (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013).

A percepção do Sr. Antônio permite uma leitura bem apurada da situação local, e é confirmada pelos outros entrevistados. A evolução da produção, a partir da criação e desenvolvimento tecnológico, alteraram o emprego de mão de obra, as máquinas fazem o papel de vários trabalhadores, as propriedades se configuram como empresas capitalistas e não mais possessão de um proprietário ou de uma família. Os trabalhadores, que antes utilizavam o transporte ferroviário, agora rodam o país através das rodovias, no modo de transporte mais difundido no país atualmente.

Os empreendimentos rurais na região contam com a mão de obra local, mas não a absorvem totalmente. Assim há excesso de contingente de pessoas sem emprego, em sua maioria homens, jovens e pais de família que se deslocam para outras áreas para atender as demandas.

Trabalha, sai. Aqui tem muita gente, mas só vê casa de muié, só muié só, os homem tudo esparramado pra Belo Horizonte. [...] o ano passado mesmo saiu um bocado, aqui tem vez quando chega, esse povo sai pra trabalhar pra Belo Horizonte, Sete Lagoas, pra esses canto. Sai é uma van cheinha de homem pra trabalhar, poucos tempo mesmo, não tem cinco mês, foi duas mudança uma daqui e outra daqui dessa rua (Sra. Zefinha – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Grande parcela dos que ficam nas localidades são mulheres e crianças e, se ainda o governo não incentiva a população de forma a que esse contingente de trabalhadores ache em sua comunidade atividades laborais, eles continuarão a migrar e o lugar de onde partem continuará necessitando de incentivo para o desenvolvimento, de forma a garantir aos cidadãos o direito de escolher de fato onde e como querem morar e viver. Assim, permitiria que aqueles que quiserem partir o façam por outras situações que não a falta de emprego e renda ou a falta de condições mínimas de vida. Construir-se-ia essa possibilidade a partir do incentivo baseado em oferta de educação e saúde de boa qualidade, aliadas a fomentos para a produção e reforma agrária. Uma ação a este nível poderia garantir a permanência a partir das escolhas pessoais.

[...] Sai, muitas pessoas tem saído porque o desenvolvimento de Quem-Quem pra aqui quem ta aqui que trabalha autônomo é bom, mas tem muitas pessoas, 50% sai porque o salário aqui não recompensa. Cê entendeu?! Não tem jeito de trabalhar, então eles sai, igual agora mesmo ta saindo uma turma, uns 15 homem pra Belo Horizonte. Fica uns 60, 90 dias fora da família. Cê entendeu?! E vai no risco realmente. Só que aqui a gente espera, que eles traz boa noticia pra quem vai daqui pra lá. Espera é bom salário. Cê entendeu?! mas chegando lá que vai ver o que que é. São pessoas casada, os filho fica tudo pra trás. Tem pai aqui, pai de família, que vê os filho 4 vezes por ano. Fica... vem no final de ano, meio do ano, semana santa, ali fica mais três meses depois de junho, vem em agosto e só volta mês de dezembro, final de ano novamente (João Xavier – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Muitas famílias se veem contingenciadas a essa situação, os pais de família são obrigados a deixar seu lugar e ir atrás de empregos. Em alguns lugares já existe o representante dessas vagas, geralmente um morador do lugar que tem contato com empreiteiras, construtores e donos de grandes latifúndios produtivos. O trato coerente, respeitoso e racional com as questões que afligem o Norte de Minas Gerais, entre elas a questão proeminente da seca, seria um passo acertado na garantia do direito de escolhas e de permanência.

Eu acredito que se senhora jogar uma sementinha aí e se tiver chuva dá até trigo, aqui na região nossa aqui dá arroz, aqui da café, aqui dá tudo aqui nessa terra nossa, só falta a chuva, então como eu vou falar... Se a pessoa, eu pelo menos eu pegar umas duas hectares de terra irrigada, que não falta água eu dou serviço pra umas duas pessoas o ano todo, por que tendo aonde que eu vou tirar a mercadoria, vender, por que eu cabe de falar que chega onde, até lá no prato no dia-a-dia de quem trabalha nas indústria, quem é professor, quem é medico, quem ta lá dentro da cidade precisa disso e a gente levava, eu mesmo tem um carro que tem uma pessoa que já trabalha lá em Montes Claro junto em uma horta, tem lá... na feira, leva naquela feira do Major Prates, leva naquela feira no Maracanã, naquela feira do Jardim Palmeira, já leva e

já leva uma mercadoria, um mamão, um cheiro verde, um alface, o quiabo. Entendeu??!!... de tudo (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013).

Há a percepção de que o incentivo governamental à produção poderia garantir aos pequenos proprietários maiores e melhores condições de suprir suas necessidades e mais possibilidades de trabalho no local.

Sem o trem é igual eu falei tem as vantagem tem, tem os carros, todo mundo tem os carro tem uma moto. Tem Orion hoje, é que eu falei, tem a vida de Orion e de outros povoados que ta a beira da linha de ferro, tem a vantagem tem, porque tem esse tipo de coisa né, esse tipo de transporte... Difícil que ta aqui tem por exemplo tem minha mãe, em Montes Claros, que eu falo vou aí, ela fala eu vou fazer a janta, com uma hora e meia eu to lá na casa lá. Então ta assim esse tipo de coisa, ta ruim nesse sentido que eu falei, por que hoje dentro do povoado de Orion tem pessoas que roba, não tem aquela confiança que tinha né, é em todos os lugar né. Hoje Orion... Talvez Orion, Montes Claro, Capitão Enéas, todo lugar em todo pais ta ruim por que ta isso (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013).

As transformações chegaram e aconteceriam, mesmo se continuasse o trem de passageiros. Isso é fato. Mas o que precisava de mudança era na assistência a população e em um tratamento que respeitasse as características dessas comunidades e de outras tantas que estão constituídas no país nas várias regiões.

A nota técnica do IPEA (2006) ressalta que a criação de programas federais de transferência de renda foi uma das mais importantes novidades ocorridas na política social brasileira na última década. Visando garantir uma renda mínima à população pobre, esses programas alcançam principalmente aquelas famílias cujos membros adultos estão em idade economicamente ativa e participam – ou desejam participar – do mercado de trabalho. Em 2004 foi consolidado o programa unificado de transferência de renda, denominado de Bolsa Família, que na visão do governo acha que o país necessita efetivar uma política de renda mínima (MARINHO, LINHARES E CAMPELO, 2011, p.271).

As políticas redistributivas ampliadas a partir de 2003 foram suporte para que muitos conseguissem sustentar-se e permanecer em suas localidades sem muita necessidade de saída, pois aumentou o índice de alunos matriculados e que chegam ao término do ensino fundamental, porque um dos critérios do programa Bolsa Família exige que as crianças assistidas estejam matriculadas e frequentes à escola, o programa de agricultura familiar apóia os pequenos trabalhadores rurais, o PRONAF. Barros e Mendonça (1997) e Barros et alii (2007 *apud* MARINHO, LINHARES E CAMPELO, 2011) utilizam dados do PNAD para postular sobre redução no grau de pobreza,

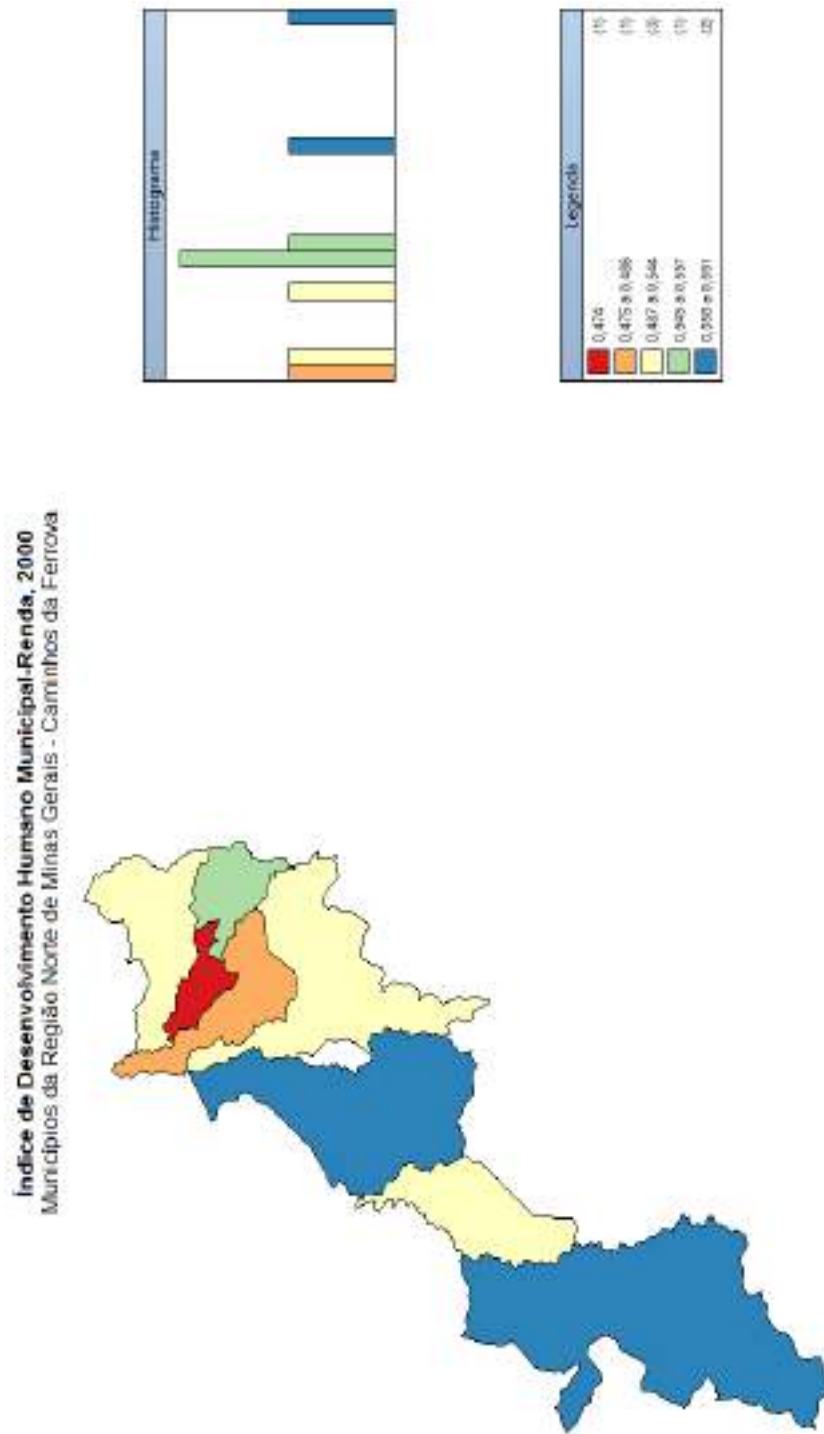
[...] verificaram que redução no grau de pobreza de uma sociedade requer crescimento econômico ou o declínio no grau de desigualdade. Este fato é, certamente, uma das principais razões pelas quais os objetivos das políticas públicas centram-se na busca do crescimento e da igualdade. Observaram uma relação quase linear entre crescimento econômico e redução no grau de pobreza. (MARINHO, LINHARES E CAMPELO, 2011, p. 273-274)

Para esses autores, confirma-se que a redução de pobreza em uma sociedade passa pelo crescimento econômico ou diminuição da desigualdade, mas também verificaram, em estudos posteriores sobre o período de 2001 a 2005, que houve crescimento e a desigualdade reduziu, acompanhados com uma redução acentuada da pobreza. O que torna este período em especial é que a diminuição da desigualdade foi força maior que o crescimento, fator que nunca havia ocorrido na história brasileira.

Em relação aos municípios de Capitão Enéas, Janaúba, Porteirinha, Monte Azul, Mato Verde, Catuti, Pai Pedro, que se localizam nos caminhos da ferrovia, houve transformações significativas em seus resultados do IDH Municipal - Renda 2000. De maneira geral, esses resultados apontam para crescimento em todos eles. Mesmo ainda estando abaixo da média de 0,5, os municípios de Catuti (vermelho), Pai Pedro (alaranjado) atingiram maior índice de renda. Os municípios de Porteirinha, Capitão Enéas e Monte Azul variam entre 0,487 a 0,544. Mato Verde, Montes Claros e Janaúba atingiram entre 0,545 a 0,691.

Era a época, né o cara tinha muito dinheiro, tinha terra. E o pobre sempre se lascando, todo mundo fala “ah! Mas hoje tá ruim. Antes era melhor”. “Que melhor o quê gente!” “Hoje que tá bom. Hoje a gente tem todos os direito da gente”. Quer dizer muita coisa não acontece não, mas só que tem direito a falar né. E antigamente, uns anos aí atrás, que ninguém tinha direito a nada, tinha que ficar quieto. E não tinha nada e morria sem ter nada. Hoje aqui não, que aqui em Quem-Quem mudou muito. Que Quem-Quem uns anos atrás... Igual eu tô falando pra senhora, aqui uns anos atrás aí, era uma miséria danada. Hoje não, mudou. As casa a maioria era de pau a pique, tudo coberta com capim, aquelas casa que colocava o pau e batia, 99 % das casas era daquele jeito. Hoje cê num acha uma casa assim (Sr. Expedito – Entrevista em Quem-Quem, 2013).

Os moradores, ao compararem os períodos pelos quais passaram vivendo em suas localidades, avaliam que ocorreram mudanças significativas na vida da população, as pessoas conquistaram mais espaço e direitos e hoje dependem menos de um grande fazendeiro e mais de situações de produção ou de políticas governamentais de distribuição de renda e da seguridade social.



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2000

A melhoria nas condições de habitação nas comunidades aponta para uma melhora substancial na vida dos moradores, como também as conquistas de autonomia que garantem o direito de falar, de escolher, de se posicionar, a possibilidade de adquirir o que antes parecia pertencente a um grupo privilegiado ou derivado que a população

pudesse obter o que lhes interessava. Eram dependentes das relações que construíam com os mandatários, o que ainda existe, mas em um grau menor.

Olha em primeiro lugar, o Quem-Quem melhorou mais, porque o povo desenvolveu na inteligência. Eles realmente eram... nós, eu pelo menos era uma pessoa assim se me dedicava, assim, se nós tivesse um serviço com fazendeiro, ali, nosso pensamento é que nós vivia e se nós fosse trabalhar por conta própria nós não conseguiriam. Cê entendeu?! Mas, desde quando nós pegou com Deus e começou lutar e teve essa força a gente vê já outro mundo, num vê mais aquele passado, Cê entendeu?! Mas, a gente relembra de tudo que passou na vida. Né! (João Xavier – Entrevista em Quem-Quem, 2013)

Para os moradores como João Xavier, em sua localidade o que impulsionou a mudança de vida dos moradores não foi um ato governamental, mas que os indivíduos conseguiram entender melhor o mundo e acreditar que podiam e que Deus fez o resto. Para alguns, as comunidades rurais precisam de mais facilidades e políticas objetivas que melhorem a produção e a distribuição de alimentos.

A produção hoje é pouca, como ontem eu vi a presidente falando, que as coisa que ela quer facilitar pro país né, em termo das estradas... É porque se ela come lá na mesa dela vem da onde? Da roça. Se ela não dá condições nas estradas, como é que chega lá?... Se ela não dá condições uma água pra gente plantar um pé de verdura para encher, pra chegar lá, como é que vai ter? Por que a chuva aqui na região é pouca. Você sabe que é. Esse ano na região nosso foi castigado. Nas lavoura mesmo quem prantou não coieou quase nada. Então os carro pra carregar os aluno, que hoje não pode por uma escola... igual no Mocambo, tem o quê? Tem um povoadozin lá que tem, mais salteado, umas 15, 20 casa... A senhora é professora, como leva três, quatro tipo de professora? Como é que dá aula ali? O aluno tem que sair de lá ante aqui e ir pra Capitão Éneas... ai ela falou que tem quantos mil ônibus que tem disponível pra transportar as criança pra chegar até as escola, pra ninguém falar que não tá estudando, que não foi na época nossa, que não tinha escola, esses menino que estudava lá no mocambo que estudava aqui, ia por cima da linha contando durmente até lá, e voltava. E era o quê que era, chegava aqui 8:00 pra sair 4:00 da tarde nas escolas, era quatro horas de aula e aí se nos quisesse merenda um levava uma abobora, outros levava um feixe de lenha, ainda tinha isso... Ai a professora lá, já morreu também, e tinha um fogãozinho, aí ela tirava antes uns minutos... tirava três menina, uns menino, era por equipe. Ai uns ia cozinhar outro ia lavar e tal, pra fazer a merenda, mas era das oito eu lembro comigo, era das oito da manha às quatro da tarde as escola aqui. Dava o almoço assim se a gente levasse por ajuda um do outro (Sr. Antônio – Entrevista em Orion, 2013).

Os moradores escutam o rádio – muitos ainda escutam o programa de rádio intitulado “A Voz do Brasil” - e veem televisão, as palavras da Presidente Dilma Rousseff, sobre políticas de incentivo à produção rural e melhoria da vida no campo criam expectativas para eles que já observaram várias mudanças em suas vidas provindas de políticas governamentais. Não é só mais Deus quem faz as coisas, mas,

junto a Ele, estão as ações de políticas públicas que concretamente fazem parte do cotidiano, mesmo que não saibam em sua maioria especificar o que elas são.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral proposto para esta pesquisa foi compreender em que extensão e de que maneira o processo de privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção da oferta estatal do transporte ferroviário de passageiros transformaram o modo de vida da população estabelecida às margens da estrada de ferro no Norte de Minas Gerais compreendida entre os municípios de Montes Claros e Monte Azul. Buscou-se não em dados estatísticos, mas nas vozes dos moradores das pequenas localidades como perceberam todo o processo que vai da implantação da estrada de ferro até o período pós-privatização, sempre focando nas percepções destes indivíduos de sua história pessoal conectada as histórias da localidade e da ferrovia, como também de suas práticas laborais.

Orion, Tocandira e Quem-Quem, três localidades surgidas a partir da instalação da ferrovia, sobreviveram à privatização da oferta do transporte ferroviários de cargas e à exclusão do transporte ferroviário de passageiros. Os moradores dessas localidades conseguiriam reorganizar suas vidas após tais eventos, mas o processo de transformação espacial, populacional e econômico desenvolvido é importante enquanto estudo das situações microssociais afetadas pelas políticas macrossociais e estas, inspiradas em uma conjuntura mundial. Ao longo deste trabalho foi-se construindo o desenrolar e envolvimento entre a ferrovia e as comunidades no Norte de Minas Gerais. Os pontos focais desta pesquisa foram a ferrovia como ação da União - um aparato tecnológico que exige e oferta de estrutura e mudanças onde se instala e, ao mesmo tempo, oferta mudanças – influenciada pela conjuntura internacional em seus processo de instalação, privatização e extinção de um de seus modos de transporte, e o Norte de Minas Gerais, em seus aspectos de povoamento, economia e cultural. E o segundo ponto focal, mas não analisado em escala de importância ou de protagonismo social, se apresenta como a população norte mineira moradora da região cortada pela ferrovia.

No primeiro capítulo apontaram-se as bases teóricas deste trabalho e as discussões que o perpassariam. A base teórica desta pesquisa é construída a partir de uma reflexão sobre neo-liberalismo, privatização e a privatização no Brasil, apontando as tendências do período de privatização no mundo e em especial no Brasil, determinou o objetivo do estado na década de 1990, em que ocorreu uma aceleração nesse processo em que a RFFSA foi a leilão. Nos propósitos do neoliberalismo, inclui-se a

reestruturação do Estado no sentido de somente ofertar à população serviços prioritários e que não interfiram nos interesses do mercado, com baixo controle e regulamentação das relações entre consumidor e oferta no mercado. A diminuição de aplicação e atendimento nos setores sociais também se insere nessa proposta neoliberal e leva a índices de baixa no investimentos de combate a pobreza, a políticas de emprego, renda mínima, aposentadoria. No Brasil, durante os anos 1990, ocorreram a maior parte das privatizações, foram ofertados para o mercado o controle de empreendimentos e setores e de oferta de serviços públicos, ocorrendo a maior parte destas privatizações sob o governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso.

No Segundo Capítulo, foi desenvolvida análise do processo de privatização dos transportes ferroviário de cargas no Brasil e a extinção da oferta estatal do transporte ferroviário de passageiros. Para tanto, buscaram-se, na legislação, documentos que possibilitassem o entendimento do que – a privatização do setor de transporte ferroviário- e do como – leis de desestatização, regulamento dos leilões e contratos de concessão. Pode-se então constatar que a União reformulou regras e leis para que ocorresse o processo de privatização desde ações de participações minoritárias até leilões de concessão de exploração de prestação de serviços, como são enquadrados os setores de telecomunicações, elétrico e transportes. Ocorreu, nesse período, a grande reestruturação do Estado, adequando-o ao modelo neoliberal em que a oferta da ação é restrita a áreas consideradas de necessidades básicas como, saúde e educação.

No Governo Collor, iniciou-se a reforma da legislação para permitir o processo de desestatização no Brasil com a Lei 8.031/90, que deu base legal e estrutural para a venda de participações majoritárias ou não de empresas de vários ramos e adequação do Estado para o modelo de Estado Mínimo que atuasse somente em áreas prioritárias.

No Governo Fernando Henrique Cardoso, ocorreu a maior parte das privatizações e a promulgação da lei 8.987/95, que trata das concessões de oferta de serviço público e de obras, permitindo o leilão de exploração de serviço em vários setores. Rapidamente, em 1996, executa-se tal processo no setor de transporte e marcadamente o transporte ferroviário, que modificou toda a oferta que se fazia na região Norte de Minas, transformando-a, sob esta nova forma de exploração de transporte de cargas, em um túnel por onde trafegam trens de carga, desconstruindo toda a relação com a região e sua população.

A FCA assume a prestação desse serviço, encampando alguns dos funcionários da RFFSA, e volta sua atenção aos grandes grupos empresariais que utilizam esse

transporte modal para escoar sua produção. Constatou-se nesta pesquisa, que, não mais existe relação próxima entre a ferrovia e a população regional. Não houve uma interação entre governo e população para a tomada de decisão sobre a privatização, e a divulgação e esclarecimento desse processo junto às comunidades não ocorreu. Constatou-se a falta de consistência técnica e de divulgação das análises do setor de transporte ferroviário que apontassem concretamente a necessidade, a insuficiência e o baixo retorno econômico que, segundo afirmações da época, motivaram a exclusão da oferta do transporte modal de passageiros. Encontraram-se dados que apontam para um crescimento nos valores obtidos pela RFFSA nos últimos anos pré-privatização da modalidade do transporte de passageiro, o que não comprova a ineficiência do serviço e a perda de investimento. Outro fator encontrado que comprometeu o funcionamento da ferrovia era o baixo investimento em melhoria que, através do tempo, foi-se reduzindo até parar totalmente. Assim ocorreu uma depreciação dos ativos e passivos da RFFSA, que indicaram uma tendência a privilegiar e garantir a configuração do serviço como deficitário e, portanto, passível e necessária a sua inclusão no PND.

No Terceiro Capítulo, optou-se pela perspectiva histórica para o entendimento dos períodos em que se constituiu a formação do território Norte de Minas Gerais e o fator da inserção da ferrovia em seu território. Nesse capítulo buscaram-se bases na política, economia e na história mundial, nacional, regional e local para construir um panorama geral sobre o momento em que se insere a ferrovia na região Norte de Minas Gerais. Fez-se um relato sobre a sua implementação baseado em documentos e em informações de moradores das localidades. Assim, constatou-se que ela contribuiu para a atração de pessoas, para o povoamento, expansão dos espaços habitados e surgimento de localidades ao longo de sua estrada, como também para a permanência da população.

Tiveram como fonte documental os planos de viação do Brasil nos quais se insere a ferrovia na região Norte de Minas Gerais, analisando a Lei Feijó, o Plano Bulhões e o Plano Baptista com os quais se organizou e projetou a ferrovia no Brasil. A Lei Feijó foi o primeiro indicativo da necessidade de instalação de uma ferrovia no Brasil que se colocasse como caminho de ligação entre as regiões, tendo como pontos iniciais os estados de São Paulo, Minas Rio Grande do Sul, ligando-os à então capital do país, Rio de Janeiro. O plano Baptista, na década de 1920, reforça a orientação do Plano Bulhões – que pensa a ferrovia em uma dimensão continental, interligando os estados do Sudeste ao Nordeste e do Sul ao sudeste e que se imbricassem de tal forma que a malha toda se ligasse de norte a sul, de leste a oeste, de nordeste ao sul do país, - de se

fazer essa ferrovia integradora e desenvolve proposições e estudos logísticos e econômicos para sustentação da proposta. A realização final desse plano ocorreu reforçada pelos problemas internos enfrentados pelo sistema político no Brasil, pela Intentona Comunista e mais ainda pela Segunda Guerra Mundial em que o ataque de navios de guerra alemães a navios mercantes brasileiros na costa do país, reforçou a necessidade de se construírem no país formas de circulação interna de exércitos, víveres protegidos dos ataques de possíveis invasores, e o transporte de pessoas.

A ferrovia chegou como um poder diferente do instituído no sertão e abre caminho entre os estados, na pretensão de expandir o controle governamental e possibilitar caminhos internos seguros e estratégicos. Durante os períodos anterior e posterior a instalação da ferrovia, o que regulava as relações sociais no sertão era a lei do “mais forte”, ou seja, forjada a partir das relações de propriedade, controle da força armada - os bandeirantes e jagunços eram o braço armado respectivamente da coroa e dos proprietários de terra - e a inserção na cadeia de relações de conhecimentos. Nesse ponto, o empreendimento foi bem sucedido, serviu à população por todo o tempo até o momento da privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção da oferta de transporte ferroviário de passageiros. Este período foi o de maior ebulição e transformação, sendo, se não o maior, um dos maiores empreendimentos executados pelo estado na região, e possibilitou uma religação que havia sido interrompido no período colonial por medo da fuga de diamantes e ouro pelos caminhos do rio São Francisco e pelas rotas tropeiras, provocando maior fluidez no trânsito e na mobilidade entre o Norte e Minas Gerais e o nordeste do país.

No Quarto Capítulo focaram-se os processos de privatização e a extinção do transporte ferroviário de passageiros. Constatou-se que os moradores das localidades margeantes a ferrovia no Norte de Minas Gerais foram surpreendidos por não terem sido preparados para tal evento, por não entenderem todas as informações obtidas através de rádio, televisão e através dos funcionários da ferrovia e não saberem que essas informações eram verdadeiras e que efetivamente ocorreriam. O programa de privatização causou nas localidades uma determinada, parcial e imediata desarticulação das comunidades, como também uma desorientação nos moradores que ficaram por entender o que ocorria. A privatização deixou as comunidades isoladas de outros espaços urbanos; os moradores que realizavam comércio com os passageiros do transporte ferroviário ficaram por um tempo sem atividade laboral e com o sustento comprometido e foram direcionando-se posteriormente ao serviço braçal nas lavouras

ou em atividades que não exigiam um conhecimento mais elaborado ou estudo formal. A migração para fora das localidades e até mesmo no Norte de Minas Gerais se acentuou.

O transporte ofertado nas comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira, em substituição imediata ao transporte modal ferroviário de passageiros, era precário e improvisado. A princípio era feito em caminhões junto a latões de leite e outras mercadorias, a pé, por caronas obtidas na rodovia mais próxima, até se regularizar um transporte mais eficiente ofertado por linhas de ônibus que levam os moradores para as cidades-sede dos municípios a que pertencem, onde buscam serviços, comércio ou mesmo o transporte para outros municípios e estados. Com o transporte no trem de passageiros, os moradores da região se deslocavam mais facilmente, mesmo que não mais rapidamente.

No Quinto Capítulo, estudou-se a privatização e seus resultados, quais as mudanças no modo de vida da população, como ficaram as comunidades após a privatização e o como se constitui a vida desses indivíduos nas localidades sem a oferta do transporte ferroviário de passageiros. O conflito cultural ocorreu porque os moradores estavam acostumados a uma organização do cotidiano integrado de alguma maneira a existência da oferta do transporte ferroviário. Em 1996, houve uma total ruptura entre a população e a ferrovia, que, a partir de então, passou a ser gerenciada pela FCA e que se dedica somente ao transporte de mercadorias.

O transporte de passageiros não foi privatizado e, sim, excluído. Os moradores foram aliados dos processos decisórios da privatização das prestações de serviço. Não só eles, mas toda a população brasileira. O impacto profundo foi gerado na percepção desses sujeitos sobre sua importância e capacidade de produção, como disse João Xavier (Orion, 2013). Perceberam-se como neutros, não sabiam de seu potencial, sentiram-se abandonados e traídos pelo governo, ficaram sem perspectiva imediata de manterem-se vivos. Não houve apoio governamental para que nessas comunidades as pessoas não perdessem o sentido da vida ou que não partissem em busca de outros espaços sociais. Foi uma ação racional, com objetivos claros e bem determinados pela União em um nível macrossocial, mas que deixou à deriva, despreparados e desprotegidos grupos de pessoas que tiveram como sentido fincar raízes na região Norte de Minas Gerais, a construção, desenvolvimento e efetivação do transporte ferroviário, que se constituía em uma relação de co-existência harmoniosa e imbricada.

As comunidades se adaptaram aos novos tempos, às atuais relações de produção, às novas formas como se apresenta o capitalismo, sem ao menos perceber que vivem neste sistema, achando que vivem em uma atualidade em que, já livres das correntes ruralistas de poder dos coronéis e grandes proprietários de terra, podem se movimentar por todos os lugares em busca de emprego, mas dificilmente notam a existência, no seu cotidiano, do poder público, porque não sofrem mais opressão, não passam mais necessidades como antes, todos têm aposentadorias ou estão inclusos em algum programa de política redistributiva do governo federal. Nestes lugares, os moradores perceberam um aumento da população, e denotam isso a partir do número maior de casas e a chegada de novos moradores, mas, ao mesmo tempo que chegam, também partem outras famílias em busca de novos horizontes. Os jovens partem em busca de emprego e de educação, indo para cidades como Montes Claros, Janaúba, Belo Horizonte, Sete Lagoas ou onde houver oferta de emprego.

A ferrovia, na perspectiva desses moradores, não mais seria o meio de transporte mais utilizado pela população, porque é mais lento e, para a velocidade com que as coisas tem que acontecer neste mundo, as pessoas precisam locomover-se rapidamente em busca de solucionar problemas e necessidades. Mas, sempre que se fala em ferrovia, Rede Ferroviária, trem de passageiros, acende-se uma luz de esperança de verem chegar a suas localidades um trem carregado de pessoas, anunciando a volta do “Trem Baiano” e, com ele, alguma coisa, uma essência, um jeito de viver e ser que ficou para trás, perdido, nos idos 1996.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/>, acessado em: 17/03/2012.

ASCOM, Ministério Público. **MPF pede que transporte ferroviário de passageiros seja reativado no Estado de Minas Gerais.** 19/11/2004. Disponível em: <http://www.prmg.mpf.gov.br/imprensa/noticias>. Acessado em: 09/04/2012.

AZEVEDO, Marques Sérgio. **Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro.** Textos para discussão. IPEA. Brasília, agosto de 1996.

BASTOS, Fábio de Mendonça. **Neoliberalismo e a Recente Política de Privatização no Brasil: O Caso da Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA.** Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará. UFC. Ceará. 2003.

BOURDIEU, Pierre. **A Essência do Neoliberalismo.** Le Monde Diplomatic. Disponível em: <http://www.monde-diplomatique.fr/1998/03/BOURDIEU/10167>. Acessado em: 10/10/2012.

BOBBIO, Norberto. **Liberalismo e democracia.** brasiliense. São Paulo, 2000.

BRASIL, BNDES. **Privatização - Resumo das Privatizações no Brasil.** in: <http://www.bndes.gov.br>. acessado em: 07 de abril de 2012.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Transportes. **Planos de Viação – Evolução Histórica (1808-1973).** Brasília. 1974.

BRASIL, presidência da República. **Programa Nacional de Desestatização. Lei nº 8.031/90** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8031impresao.htm Acessado em: 08/04/2012.

BRASIL, presidência da República. **Regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Lei nº 8.987/95.** Disponível em: <http://www3.dataprev.gov.br/SISLEX/paginas/42/1995/8987.htm>. Acessado em: 14/11/2012.

BRASIL, presidência da República. **Normas para Licitações e Contratos da Administração Pública. Lei 8.666/93** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm. Acessado em: 14/11/2012.

BRASIL. Presidência da República. **LEILÃO DA CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO**. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1090991/dou-secao-3-29-03-1996-pg-63>.

BRASIL, presidência da República. **Programa Nacional de Desestatização. Decreto nº 473/92**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm. Acessado em: 10/11/2012.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Assalto ao Estado e ao mercado, neoliberalismo e teoria econômica**. Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getulio Vargas FGV-EESP. 2009. São Paulo. Disponível em: www.fgvsp.br/economia.

CÂNDIDO, Pietro de Almeida. MALAFAIA, Guilherme Cunha e REZENDE, Marcelo Lacerda. **A exploração do pequi na região norte de Minas Gerais: abordagem por meio do Sistema Agroalimentar Localizado**. Revista IDeAS, v. 5, n. 2, p. 118- 138, 2012. Disponível em: http://portal.unimontes.br/arquivos/2012/geografia_ixerg/eixo_rural/a_dinamica_agroextrativista_do_pequi_no_norte_de_minas_gerais.pdf. Acessado em: 15/12/2012.

CHAVES, Amelina. **O Rancho da Lua e outras memórias**. Consórcio Literário “Oficina das Letras” Montes Claros, Minas Gerais. 2009.

CORAZZA, Gentil. **O Processo de Privatização do Governo Collor**. Revista FEE. Disponível em: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/297/513>. Acessado: 07/04/2013.

COSTA, João Batista de Almeida. **Mineiros e Baianeiros. Englobamento, Exclusão e Resistência**. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Antropologia Social da Universidade Nacional de Brasília. Brasília, 2003.

_____. **Movimento Catrumano. O Norte de Minas como berço de Minas Gerais**. Revista Verde Grande. Vol. 1, n.4, nov./dez. 2007. Montes Claros, MG.

_____. **Cultura, Natureza Populações Tradicionais: O Norte de Minas como Síntese da Nação Brasileira**. In: Revista Verde Grande, UNIMONTES, Prefeitura Municipal de Montes Claros – vol1 n.3. dez/Fev. 2005 Ed. Unimontes, 2005.

COSTA, João Batista de Almeida; LUZ, Aline; FERREIRA; Antônio Carlos e DAYRELL, Carlos Alberto. **Grande Sertão: Veredas e seus ecossistemas**. Revista Desenvolvimento Social. PPGDS-UNIMONTES. Vol.1, nº1. Montes Claros. MG 2008.

CURY, Marcos Vinícius Quintela. **Escolha entre a bitola larga brasileira e a bitola internacional padrão para a linha 4 do metrô do Rio de Janeiro**. 2011. Disponível http://www.feg.unesp.br/~fmarins/IPOG/Material%20Complementar/Textos%20gerais/ESTUDO_DE_BITOLAS.pdf. Acessado em: 24/02/2013.

DAMÁZIO, Crhistophe Barros dos Santos. **Vapores e locomotivas: os instrumentos de civilidade e desenvolvimento da população ribeirinha do São Francisco no período imperial 1879-1889**. Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros/UNIMONTES. 2010.

DEMO, Pedro. **Metodologia científica em ciências sociais**. Atlas. São Paulo, 1995

DUARTE, Jorge. **Entrevista em profundidade**. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/38899413/Entrevista-Em-Profundidade>. Acessado:16/10/2012.

DUMÉNIL, Gérard e LÉVY, Dominique. **Neoliberalismo. Neo-imperialismo**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 1 (29), abr. 2007. São Paulo.

GARCIA, Marco Aurélio. **O Lugar do Brasil no mundo: A política externa em um momento de transição**. Brasil entre o passado e o futuro. Ed. Boitempo. São Paulo, 2010.

GRAMSCI, Antônio. **Maquiavel, a Política e o Estado Moderno**. Ed. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, 1968.

_____. **A concepção dialética da história**. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, 2001.

HARVEY, David. **A produção capitalista do Estado**. São Paulo: editora Annablume. 2009.

_____. **Breve história del neoliberalismo**. Disponível em: <http://ebookbrowse.com/david-harvey-breve-historia-del-neoliberalismo-pdf-304584325> Acessado em: 10/10/2012.

HAYEK, Friedrich August von. **O caminho da servidão**. 5ª ed. Instituto Liberal, Rio de Janeiro, 1990.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Capitão Enéas MG**. <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=313510>. Acessado em: 17/03/2012.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=311270#> Acessado em: 17/03/2012.

KONDER, Leandro. **O que é dialética**. Coleção primeiros passos. Ed. Brasiliense, São Paulo, 2008.

LAMOUNIER, Bolivar. **Utilidades pública, cidadania e participação**. BNDES, 2000. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br>. Acessado em: 08/04/2012.

Lei Feijó. Disponível em: [WWW.brasilia.jor.br](http://www.brasilia.jor.br). <http://doc.brasilia.jor.br/HistDocs/Legisla/18351031feijoh100ou101ferrovias>. Htm . Acessado em: 17/03/2012.

LESSA, Simone Narciso. **Trem de Ferro: do cosmopolitismo ao sertão**. Dissertação de mestrado apresentada ao departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1983.

LIMA, Maria Regina Soares de. e COUTINHO, Marcelo Vasconcelos. **Uma versão Estrutural do regionalismo**. In: Globalização, Estado e Desenvolvimento – Dilemas do Brasil no novo milênio. Ed. FGV. Rio de Janeiro, 2007.

LUCAS, Fernando. **Dez anos sem o Trem do Sertão**. Jornal da Serra Geral. 06/09/2006. Janaúba, Minas Gerais. Disponível em: <http://www.jornaldaserrageral.com.br>. Acessado em: 10/04/2012.

MARINHO, Emerson. LINHARES, Fabrício. e CAMPELO, Guaracyane. **Os programas de transferência de renda do governo impactam a pobreza no Brasil?** Revista Brasileira de Economia. vol.65 no.3 Rio de Janeiro July/Sept. 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-71402011000300003&script=sci_arttext

MAHBOOBI, Ladan e NESTOR, Stilpon. **Privatização de serviços públicos: a experiência da OCDE**. BNDES. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br>. Acessado em: 11/04/2012.

MARTINS, Marcos Lobato. **Próxima ao rio, dentro da mata, de Ponta de Areia a Araçuaí: a Bahia – Minas**. Seminário de Diamantina, 2010.

MERCANTIL, Gazeta. **O trem bom passa direto**. 03/9/1998. Site: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: [MGhttp://www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br). Acessado em: 09/04/2012.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico. **Produto interno bruto**. Figura 2 (mapa de minas por macro regiões e participação no PIB/2008). In: <http://www.sede.mg.gov.br/pt/minas-em-numeros/produto-interno-bruto-de-minas-gerais>. Acessado em 11/09/2012.

MARX, Karl e Engels, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. Ed. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, 2007.

_____. **Manifesto do Partido Comunista**. In: <file:///C:/site/livrosgratis/manifestocomunista.htm>. Acessado em 15/10/2012.

MARX, Karl. **O Dezoito de Brumário**. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1997.

_____. **Contribuição para a crítica da economia política**. Editorial Estampa. Lisboa, 1973.

NAPOLEONI, Cláudio. **O pensamento econômico do século XX.** Paz e Terra. Rio de Janeiro, 1979.

NEVES, Antonino da Silva. **Chorografia do Município de Boa Vista do Tremedal, Estado de Minas.** In: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/rapmdocs/photo.php?lid=5626>, acessado em: 26/07/2012.

NUNES, Ivanil. **Integração Ferroviária Sul-Americana: por que não anda esse trem?** Editora Annablume, São Paulo, 2011.

NOGUEIRA Aguinaldo Heber e FILHO, José Humberto Carvalho. **Perfil industrial das regiões Norte de Minas, Jequitinhonha/Mucuri e Rio Doce.** Diretoria de Estudos retrospectivos e Informações Estratégicas Unidade de Avaliações Econômicas e Regionais INDI. 2008. In: <http://www.indi.mg.gov.br/img/estudos/71PerfilIndustriaRegioesNortedeMinasJequitinhonhaMucurRioDoce.pdf>. Acessado em: 10/09/2012.

PAIVA, Sílvia Maria C. **A privatização no Brasil: Breve avaliação e perspectivas.** In: <http://revistas.fee.tche.br> Acessado em: 09/04/2012.

PECI, Alketa e COSTA, Frederico Lustosa da. **Desestatização como Estratégia de Reforma do Estado: Análise preliminar da Privatização no Brasil de Nova República.** In: <http://www.fgv.br>. Acessado em: 07 de abril de 2012.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves e LESSA, Simone Narciso. **Políticas de desenvolvimento: Um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no Norte de Minas Gerais.** Caminhos de Geografia Uberlândia v. 10, n. 31 Set/2009 p. 184 - 194 Página 187.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **Planejamento e desenvolvimento: logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais.** Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros/UNIMONTES. 2010.

PEREIRA, Marco Antonio N. **Sobre o Método em Marx.** In: Problemas de Metodologia nas Ciências Sociais. Walney Moraes Sarmiento et al. p. 82, 83. UFBA. Salvador, 1989.

PINHEIRO, Armando Castelar e Fábio, GIAMBIAGI. **A privatização no Brasil: Os antecedentes macroeconômicos e a estrutura institucional da privatização no Brasil.** BNDES. 02/2000.

PIRES, Simeão Ribeiro. **Raízes de Minas.** Montes Claros/Minas Gerais, 1979.

POLANY, Karl. **A grande transformação: as origens de nossa época.** 2ª ed. Campus. Rio de Janeiro, 2000.

REIS, Geraldo Antônio dos. **Caderno didático de Economia Política.** Ministério da Educação, Coordenação de aperfeiçoamento de pessoal de nível Superior CAPES, Universidade Aberta do Brasil, UNIMONTES. Ed. UNIMONTES, Montes Claros, 2009.

RIBEIRO, Darcy. **Brasil Sertanejo. O Povo Brasileiro: A formação e o sentido do Brasil.** p. 339 à 363. São Paulo, Companhia das Letras, 1995

ROSA, João Guimarães. **Grande Sertão: Veredas.** Ed. Nova Fronteira. 20ª edição. Rio de Janeiro, 1986.

SANTOS, Gilmar Ribeiros dos e SILVA, Ricardos dos Santos. **Os Irrigantes do Projeto Jaíba: Da produção de subsistência à agricultura moderna.** Cadernos do Desenvolvimento. Rio de Janeiro, outubro de 2010, ano 5, nº 7.

SADER, Emir. **Gramsci: poder, política e partido.** Expressão popular. São Paulo, 2005.

SOUZA, Jessé. Org. **Aprendizado Político, Intersubjetividade e Modernização Seletiva.** A Invisibilidade da Desigualdade Brasileira. Editora UFMG. Minas Gerais, 2006.

SOUZA, Raimunda Alves de e PRATES, Haroldo Fialho. **O Processo de Desestatização da RFFSA: Principais Aspectos e Primeiros Resultados.** BNDES. 1997. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br>. Acessado em: 04/04/2012.

SILVA, Ricardo dos Santos. **Nos trilhos do capital: a ferrovia no processo de integração do Norte de Minas Gerais às relações capitalistas de produção.** Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros/UNIMONTES. 2011.

TRIVIÑOS. Augusto Nibaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação.** Atlas. São Paulo, 1987.

VIVAS, Esther. **Soberania Alimentar: Uma Perspectiva Feminista.** Disponível em: <http://alimentoparapensar.com.br/2012/02/13/soberania-alimentar-uma-perspectiva-feminista>. Acessado: 26/03/2013.

WEISHEIMER, Nilson. **Sociologia clássica.** Universidade Luterana do Brasil (Ulbra).– Curitiba: Ibplex, 2008.

ANEXOS

ANEXO I UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA Centro de Humanidades, Artes e Letras Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Desigualdades e Desenvolvimento

QUESTIONÁRIO SÓCIO ECONOMICO CULTURAL

Este formulário foi elaborado para coleta de dados a serem utilizados na dissertação de mestrado, cujo título é: NOS TRILHOS DO TREM BAIANO: DA INSTALAÇÃO A EXTINÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS E SEUS IMPACTOS NO MODO DE VIDA NO NORTE DE MINAS GERAIS. O objetivo principal deste estudo é compreender os impactos no modo de vida da população, estabelecida às margens da ferrovia, entre os municípios de Montes Claros e Monte Azul, no Norte de Minas Gerais, tendo como foco as comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira, a partir da instalação, privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção do transporte ferroviário de passageiros.

MUNICÍPIO: _____ DISTRITO: _____

POPULAÇÃO: _____ TOTAL % DA AMOSTRA: _____

Nº QUESTIONÁRIO: _____

1. DADOS DO ENTREVISTADO

- a) NOME: _____
- b) LOGRADOURO: _____
- c) TEMPO DE MORADIA NO DISTRITO: _____ IDADE: _____
- d) GRAU DE INSTRUÇÃO: _____
- e) MORA NESTE MUNICÍPIO DESDE QUE NASCEU? _____
- f) (Registre "SIM" somente para a pessoa que nunca morou em outro Município)
- g) SE NÃO, HÁ QUANTO TEMPO MORA AQUI SEM INTERRUPÇÃO? _____
- h) ONDE MORAVA QDO DA DESATIVAÇÃO DO TREM DE PASSAGEIROS? _____

QUAL SUA IDADE NA ÉPOCA? _____
- i) A SUA COR OU RAÇA: _____ (1- BRANCA 2- PRETA 3- AMARELA 4- PARDA 5- INDÍGENA)

j) SUA RELAÇÃO COM O RESPONSÁVEL PELA FAMÍLIA? _____

k) QUAL É A SUA RELIGIÃO OU CULTO? _____

2. CARACTERÍSTICAS DO DOMICÍLIO

____ PARTICULAR ____ PERMANENTE ____ COLETIVO

____ CASA ____ APARTAMENTO ____ CÔMODO

____ QUITADO ____ AINDA PAGANDO ____ CEDIDO

a) TEMPO NA MORADIA: _____

b) QUANTOS CÔMODOS NO DOMICÍLIO? _____ QUANTOS DORMITÓRIO? _____

2.2 – QUAL A FORMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA UTILIZADA NO DOMICÍLIO:

2.2.1. QUANTOS BANHEIROS EXISTEM NO DOMICÍLIO? _____ SANITÁRIOS: _____

2.3. SISTEMA DE ESCOAMENTO DE RESÍDUOS ____ FOSSA ____ REDE DE ESGOTO
 _____ OUTRO

2.4. – COLETA DE LIXO:

_____ COLETADO POR SERVIÇO DE LIMPEZA ____ É COLOCADO EM CAÇAMBA
 _____ QUEIMADO (Na propriedade) ____ ENTERRADO (Na propriedade)

2.5. NO DOMICÍLIO TEM QUAIS EQUIPAMENTOS/QUANTIDADE:

____ RÁDIO ____ GELADEIRA ____ FREEZER ____ VIDEOCASSETE

____ MÁQUINA DE LAVAR ROUPA ____ MICROONDAS ____ TELEFONE FIXO

____ MICROCOMPUTADOR ____ TELEVISORES ____ AUTOMÓVEL PARTICULAR ____ ANIMAL

____ VEÍCULO DE TRACÇÃO ANIMAL

2.5. RECEBEM ALGUM BENEFÍCIO OU AJUDA? ____ PENSÃO ALIMENTÍCIA ____ MESADA,
 ____ DOAÇÃO RECEBIDA DE NÃO-MORADOR.

2.5.1. RECEBEM ALGUM BENEFÍCIO DO GOVERNO? PROGRAMA DE RENDA MÍNIMA/BOLSA-ESCOLA, SEGURO-DESEMPREGO, ETC, (Programas oficiais de auxílio), PRONAF.

QUAL? _____

2.5.2. OUTROS: _____

2.6. MORADORES DO DOMICÍLIO ATUALMENTE

Nº ORDEM	NOME COMPLETO	IDADE

TOTAL DE HOMENS: _____

TOTAL MULHERES: _____

2.6.1. QUAIS MORADORES CONTRIBUEM PARA A RENDA TOTAL DA FAMÍLIA:

Nº ORDEM	NOME	VALOR CONSTANTE	VALOR VARIADO MÉDIA

2.6.2. QUAL OCUPAÇÃO ATUAL DOS MEMBROS RESIDENTES NA LOCALIDADE?

Nº ORDEM	NOME	OCUPAÇÃO ATUAL

4.1. QUAL OCUPAÇÃO ATUAL DOS MEMBROS RESIDENTES NA LOCALIDADE?

Nº ORDEM	NOME	OCUPAÇÃO ATUAL

Este quadro se relaciona com o quadro do item 2.6. também é necessário dizer se com carteira assinada

2.7. ALGUM MEMBRO DA FAMÍLIA MORA EM OUTRA LOCALIDADE? _____

(Se SIM preencha o quadro abaixo)

2.7.1. MEMBROS DA FAMÍLIA QUE MORAM EM OUTRA LOCALIDADE

Nº ORDEM	NOME COMPLETO	IDADE	ANO DE PARTIDA

3. RESPONSÁVEL PELO DOMICÍLIO (PAI, MÃE, FILHO, IRMÃO E OUTROS) _____**3.1. GRAU DE INSTRUÇÃO DO RESPONSÁVEL: _____**

3.2. GRAU DE INSTRUÇÃO DOS MORADORES NA RESIDÊNCIA

Nº DE ORDEM	NOME	IDADE	GRAU DE INSTRUÇÃO

4. SE MORAVAM NA LOCALIDADE NA ÉPOCA QUE O TREM DE PASSAGEIROS CIRCULAVA QUAL ERA A OCUPAÇÃO LABORAL QUE EXERCIAM?

Nº DE ORDEM	NOME	OCUPAÇÃO

Preencher somente com os que exerciam atividade econômica a época do transporte de passageiros

4.1. QUAL OCUPAÇÃO ATUAL DOS MEMBROS RESIDENTES NA LOCALIDADE?

Nº ORDEM	NOME	OCUPAÇÃO ATUAL

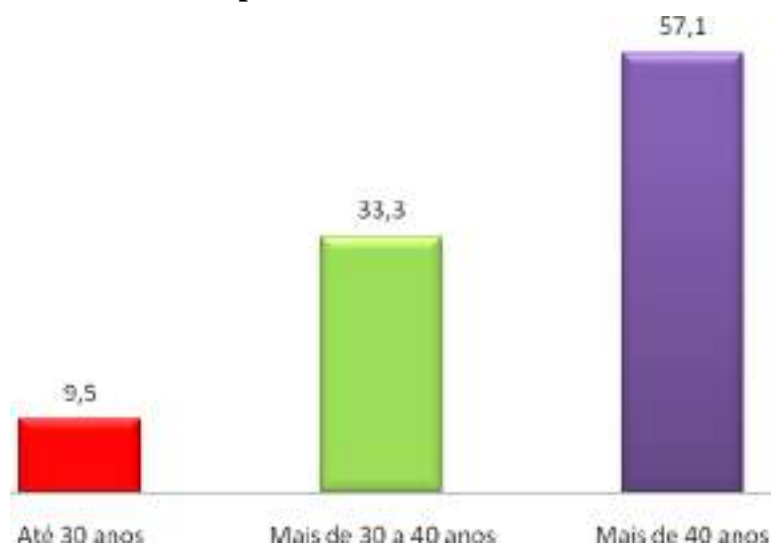
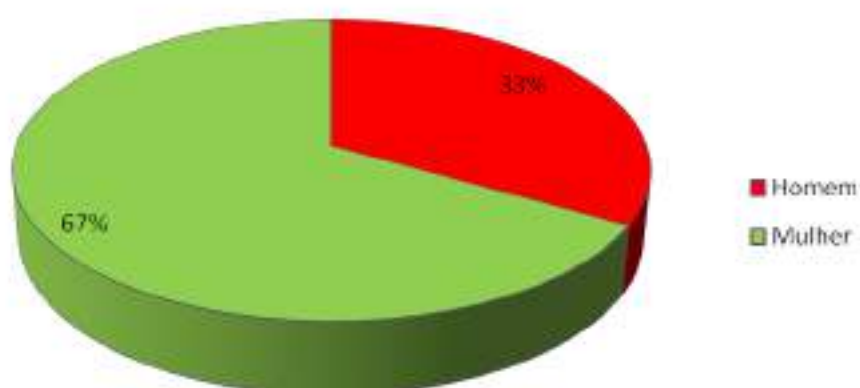
Este quadro se relaciona com o quadro do item 2.6. também é necessário dizer se com carteira assinada

ANEXO II - UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA
Centro de Humanidades, Artes e Letras
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Desigualdades e
Desenvolvimento

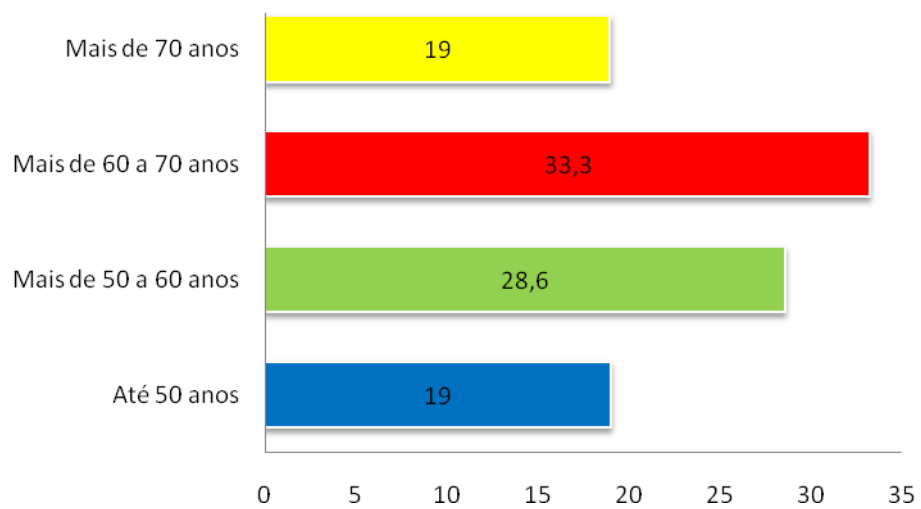
Roteiro de entrevista em profundida para coleta de dados.

Este formulário foi elaborado para coleta de dados a serem utilizados na dissertação de mestrado, cujo título é: NOS TRILHOS DO TREM BAIANO: DA INSTALAÇÃO A EXTINÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS E SEUS IMPACTOS NO MODO DE VIDA NO NORTE DE MINAS GERAIS. O objetivo principal deste estudo é compreender os impactos no modo de vida da população, estabelecida às margens da ferrovia, entre os municípios de Montes Claros e Monte Azul, no Norte de Minas Gerais, tendo como foco as comunidades de Orion, Quem-Quem e Tocandira, a partir da instalação, privatização do transporte ferroviário de cargas e a extinção do transporte ferroviário de passageiros.

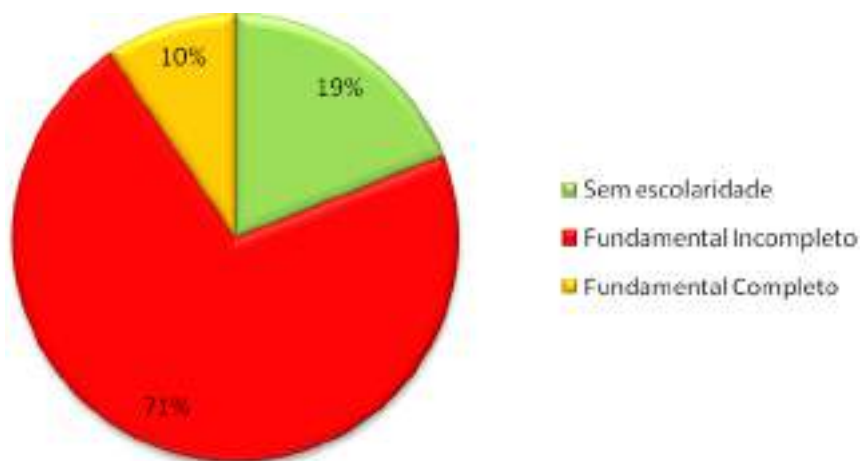
1. NO PERÍODO EM QUE O TREM DE PASSAGEIRO CIRCULAVA, QUAL ATIVIDADE ECONÔMICA EXERCIAM?
2. SE ESTAVA LIGADA AO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, DE QUE FORMA SENTIU O CORTE DO TRANSPORTE/OU COMO SUBSTITUIU ESTA RENDA?
3. QUAL OU QUE TIPO DE PRODUTO COMERCIALIZAVA COM OS PASSAGEIROS DO TREM?
4. COMO FICARAM SABENDO QUE O TREM DE PASSAGEIROS IRIA PARAR DE CIRCULAR?
5. UTILIZAVA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA RECEBER E ENVIAR MERCADORIAS? QUAIS?
6. COMO FOI RESOLVIDO O PROBLEMA DE TRANSPORTE PARA OUTROS LUGARES NA ÉPOCA EM QUE FOI RETIRADO O TREM DE PASSAGEIROS?
7. COMO ERA A COMUNIDADE QUANDO O TREM DE PASSAGEIROS CIRCULAVA?
8. COMO FICOU A COMUNIDADE APÓS A PARADA DO TREM DE PASSAGEIROS?
9. VOCÊ SABE PORQUE O TREM DE PASSAGEIROS PAROU DE CIRCULAR? PENSOU PORQUÊ ALGUMA VEZ SOBRE ISSO?
10. VOCÊ SABE O QUE É PRIVATIZAÇÃO?

ANEXO III – GRÁFICOS DE DADOS SÓCIO-ECONÔMICO DOS ENTREVISTADOS**Tempo de moradia no distrito****Sexo**

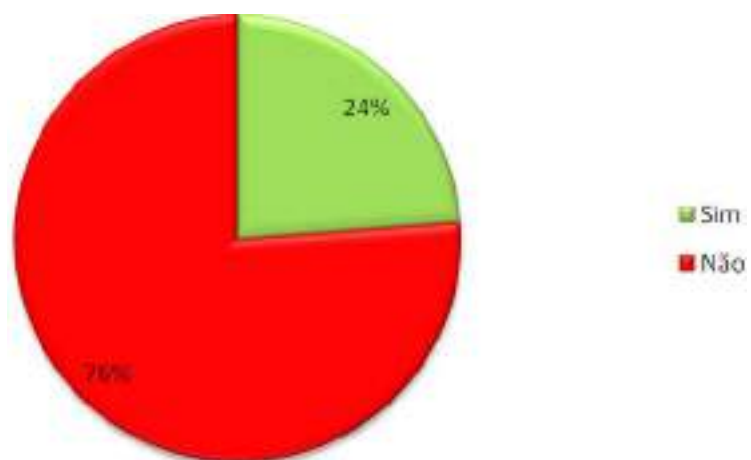
Idade



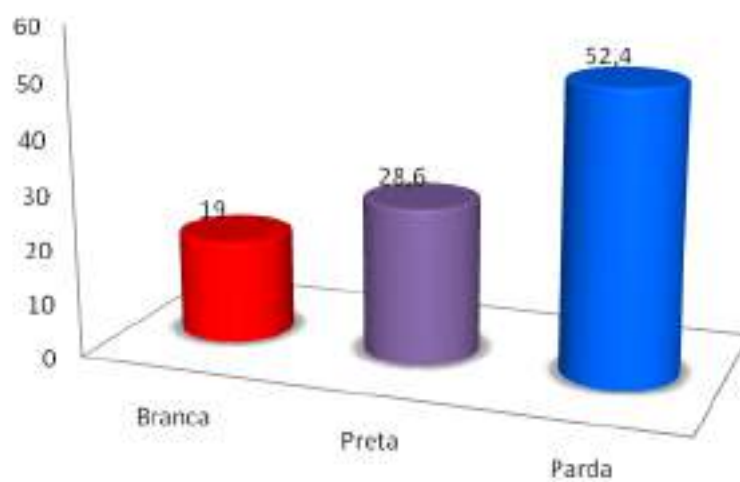
Escolaridade

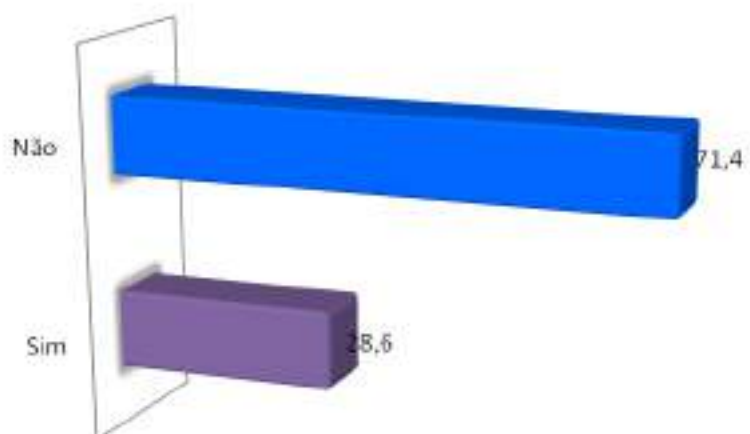


Mora no Distrito desde que nasceu



Cor



Possui Automóveis

ANEXO IV – FOTOS DAS ESTAÇÕES

Estação Engenheiro Zander – Sede do Município de Capitão Enéas



Estação de Orion – Município Capitão Enéas



Casas da Ferrovia em Orion – Patrimônio do Ministério dos Transportes



Cruzamento entre a rua principal da comunidade de Orion com a via férrea



Caixa d'água da Ferrovia em Orion



Estação de Quem-Quem – Município de Janaúba



Vista da comunidade de Quem-Quem a partir da Estação Ferroviária



Povoado de Quem-Quem – Município de Janaúba



Parada do Arrozal – Município de Janaúba



Estação de Janaúba – Cidade sede do Município de Janaúba



Armazém da Ferrovia - Cidade sede do Município de Janaúba



Parada do Amargoso – Município de Porteirinha



Estação de Tocandira – Município de Porteirinha



Povoado de Tocandira – Município de Porteirinha



Estação de Monte Azul – Cidade sede do Município de Monte Azul



Estação de Monte Azul - Cidade sede do Município de Monte Azul



Composição de Carro de carga e de passageiros deteriorados - Estação de Montes Azul



Parte interna do carro de Pronto Socorro em deterioração - Estação de Monte Azul

