

# O povoado de Itaipu nos caminhos de ferro do Oeste de Minas Gerais <sup>1</sup>

Luciano Marcos Curi<sup>2</sup>



Vista frontal da Estação Ferroviária de Itaipu em 08/06/2000. Nela observa-se o limite entre os municípios de Araxá e Perdizes, ou seja, os primeiros trilhos junto à plataforma, o segundo da esquerda para a direita na foto. Na parede lateral, parte superior, visualiza-se as inscrições da época em que estava integrada a RFFSA, que são: ITAIPÚ – SR 2 RFFSA

O povoado de Itaipu localiza-se na região limítrofe dos municípios de Araxá e Perdizes à 35km de Araxá e 60km de Perdizes. Na parte araxaense existem 20 casas, duas vendas<sup>3</sup> um posto de saúde, uma escola de ensino fundamental completo de 1º à 8º séries e ensino médio, modalidade Tele-curso semelhante ao ensino supletivo, e a antiga Estação ferroviária. Na parte de Perdizes encontram-se 15 casas: uma praça, uma igreja católica (Santo Antônio), um salão paroquial, e um dormitório da ferrovia Centro-Atlântica S.A., mais recente, construído pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima). Os prédios da ferrovia encontram-se às margens dos trilhos, que desde 1938, com a emancipação de Perdizes, ex-distrito de Araxá, divide o povoado. Assim, o dormitório perdizense e a estação araxaense.

Em Araxá é comum referir-se a Itaipu como distrito, mas ele

Texto de:

CURI, Luciano Marcos. O povoado de Itaipu nos caminhos de ferro do Oeste de Minas Gerais. In: Cadernos do CDHIS. Ano 13, nº27, 2º semestre de 2000.



não o é. Na escola do povoado (Escola Municipal Eunice Weaver) recebe-se correspondência qualificando o lugar como distrito. Os moradores do lugar possuem uma organização cujo nome é Associação dos Moradores do Distrito de Itaipu, modelo das organizações de bairros urbanos. Há que se dizer que até 1988, antes da promulgação de nossa oitava constituição, a criação de municípios e distritos era de competência das assembleias legislativas estaduais, que, até hoje, conservam o poder de criar municípios, tendo a atual constituição delegada a criação de distritos para as câmaras municipais. Este modelo tem sido alvo de constantes críticas; haja vista a situação de Minas Gerais que possui hoje (2000) 853 municípios e o Brasil mais de 5.500 municípios. Discute-se a criação de uma terceira categoria entre distrito e município, considerando que a economia de muitos municípios com pequena população têm-se mostrado insustentável, evidenciando a necessidade de enxugamento administrativo nos municípios menores.

Waldemar de Almeida Barbosa, em seu Dicionário Histórico - Geográfico de MG (edição de 1971 e 1995), comenta que tanto Araxá quanto Perdizes não possuem distritos. Joaquim Ribeiro Costa, em sua Toponímia de MG<sup>4</sup>, vem confirmar essas informações. Neste sentido, para o povoado de Itaipu enquadrar-se como distrito necessitaria de uma lei municipal elevando-o a tal categoria. Quanto a Perdizes não se tem conhecimento, mas em Araxá não existe nenhuma lei pós-1988 criando o distrito de Itaipu. Ao consultar a Lei Orgânica Municipal de Araxá (1990) percebe-se claramente que o povoado não distritalizou-se, pois no capítulo III (Título I) artigos 7º, 8º (§1º e §2º) e o 12º das disposições transitórias dizem que os distritos de Araxá possuirão conselhos não remunerados composto de cidadãos locais e vereadores. Em Itaipu tal conselho não existe. Daí, porque neste artigo, o nomear de povoado. Entretanto, na Escola Municipal Eunice Weaver, localizada na parte araxaense, existe uma seção eleitoral<sup>5</sup> com 133 eleitores, todos inscritos na jurisdição de Araxá, demonstrando a estreita vinculação do povoado com esta cidade.

A origem do povoado prende-se aos idos anos da década de 1920, quando se inicia a construção do ramal<sup>6</sup> ferroviário que ligava Ibiá a Uberaba. Este ramal, da então Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM -, inicia sua construção em 1921 indo até 1926, quando foi inaugurado. Uberaba desde 1890 já contava com a Cia Mogiana, ferrovia paulista estatal e estadual, assim como Conquista que, desde 1889, dado sua maior proximidade do rio Grande, foi a primeira cidade do antigo Sertão da Farinha Podre (Alto Paranaíba<sup>7</sup> e Triângulo Mineiro) a receber ligação ferroviária. Em Ibiá a ferrovia se estabeleceu em 1913, antes de Araxá, onde desde meados da década de 1910 já circulavam trens de transporte de mercadorias. Em Campos Altos, município mais ao sul, em 1911 chegou às pontas dos trilhos e em 1913 inaugura-se a Estação<sup>8</sup>.

A ferrovia que chegou no Alto Paranaíba

foi a EFOM que, durante sua existência (1878 a 1931), atingiu a cidade de Patrocínio/MG, quando a partir da década de 1940, incorporada a Rede Mineira Viação - RMV-, chegou a Goiandira/GO onde se entroncava com a Estrada de Ferro Goiás - EFG - que, partindo da região da cidade de Goiânia, ligava-se à Cia Mogiana em Araguari, que ali se encontrava desde 1897. Estas, sem dúvida, trouxeram desenvolvimento econômico para a região. Araguari, é um exemplo. Durante décadas, foi um entroncamento ferroviário movimentado, inclusive, sediando até início da década de 1960 a EFG, paradoxalmente em solo mineiro, cuja presença garantia movimento comercial e sua transferência para Goiânia contribui para a decadência comercial da cidade.

A EFOM, criada em 02 de fevereiro de 1878, foi organizada como sociedade anônima, possibilitada pela lei n.º 1982, de 11 de novembro de 1873, que concedia a José de Resende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira a autorização para a construção de uma ferrovia que, partindo de algum ponto da Estrada de Ferro D. Pedro II em sentido oeste, atingisse o rio Grande e chegasse às divisas da província de Minas Gerais. Este empreendimento foi regulamentado pelo decreto Imperial n.º 6977, de 20 de julho de 1878, com uma subvenção provincial de 9.000\$000 por quilômetro, quando em 29 de março de 1878 foi inaugurada a Estação de Sítio e, no ano seguinte, a de Barbacena, ambas em Minas Gerais. Objetivando, como o próprio nome diz, interiorizar-se rumo ao oeste de Minas, a EFOM atingirá no decorrer de sua existência (até 24/01/1931, quando da sua incorporação a Rede Mineira de Viação - RMV -) a cidade de Patrocínio/MG, deixando rastros de crescimento econômico, possibilitando o surgimento de povoados como o de Itaipu e cidades como Campos Altos, além de desenvolver outras como Ibiá e Araxá. Cortando a região do Alto Paranaíba, atravessando os municípios de Campos Altos, Pratinha, Ibiá, Serra do Salitre, Patrocínio, Araxá e Perdizes, incorporada a Rede Mineira de Viação - RMV -, atravessará ainda em MG os municípios de Douradoquara e Grupiara, saltando o rio Paranaíba fez passagem ainda nos municípios goianos de Ouvidor e Catalão, atingindo Goiandira<sup>9</sup>.

A EFG<sup>10</sup>, ferrovia estatal do Governo Federal, cuja linha tronco era Goiânia-Araguari, que tinha seu entroncamento com a RMV na supracitada Goiandira/GO, inicia suas atividades em 1909<sup>11</sup> e será decisiva para a movimentação do trecho Patrocínio-Goiandira, só inaugurado na década de 1940, responsável por intenso tráfego e comércio na região do Alto Paranaíba.

A modalidade ferroviária no Brasil, atualmente esquecida, mostrou-se como um recurso importante para a interiorização econômica e povoamento de vazios demográficos no século XIX e início do XX. Esta, mesmo com o advento do automóvel, continuou sendo considerada importante pela impossibilidade de se poder contar com estradas asfaltadas e o baixo potencial de cargas e passageiros do transporte rodoviário,

que fez dos "caminhos de ferro" modalidade precursora do desenvolvimento de muitas regiões, e o que bem exemplificaria os esforços da elite uberlandense para alterar o trajeto da Cia Mogiana para que esta fizesse passagem por Uberlândia.

A primeira lei sobre o transporte ferroviário no Brasil data de 1835, durante a regência de Feijó, que terminou por nortear as políticas públicas de transportes durante todo o 2º reinado e primórdios da república. Consistia essa na concessão de juros/subsídios para os interessados em construir ferrovias em locais e especificações ditadas pelo governo. De início, gerou algumas frustradas tentativas, mas apenas em 1854 o Brasil teria sua primeira estrada de ferro, com uma extensão de 14km linha, bitola<sup>12</sup> de 0,76m, ligando Petrópolis à corte, empreendida e possibilitada pelos esforços do Barão de Mauá. O período de 1860 à 1920 foi, de certa forma, a efervescência ferroviária no país, um surto, tempos áureos dos empreendimentos em estradas de ferro no Brasil.

A política de transportes, sem dúvida, contribuiu. O governo pagava juros/subsídios sobre capital aplicado de 2% a 6%, inicialmente em dinheiro e depois em títulos, variando conforme as concessões e contratos estabelecidos, desde que se seguissem os padrões recomendados e as ferrovias construídas pelos particulares ligassem pontos isolados ou que necessitassem de via de transporte, criando e proporcionando desenvolvimento econômico. Estas garantias governamentais de renda anual, mais os lucros advindos da exploração das atividades ferroviárias, pesaram como fator decisivo na aplicação de capitais ingleses no Brasil, pois, sabe-se que muitos dos capitais auferidos da acumulação proporcionada pela revolução industrial inglesa do século XVIII foram aplicados no surto ferroviário do século XIX, inclusive, no Brasil.

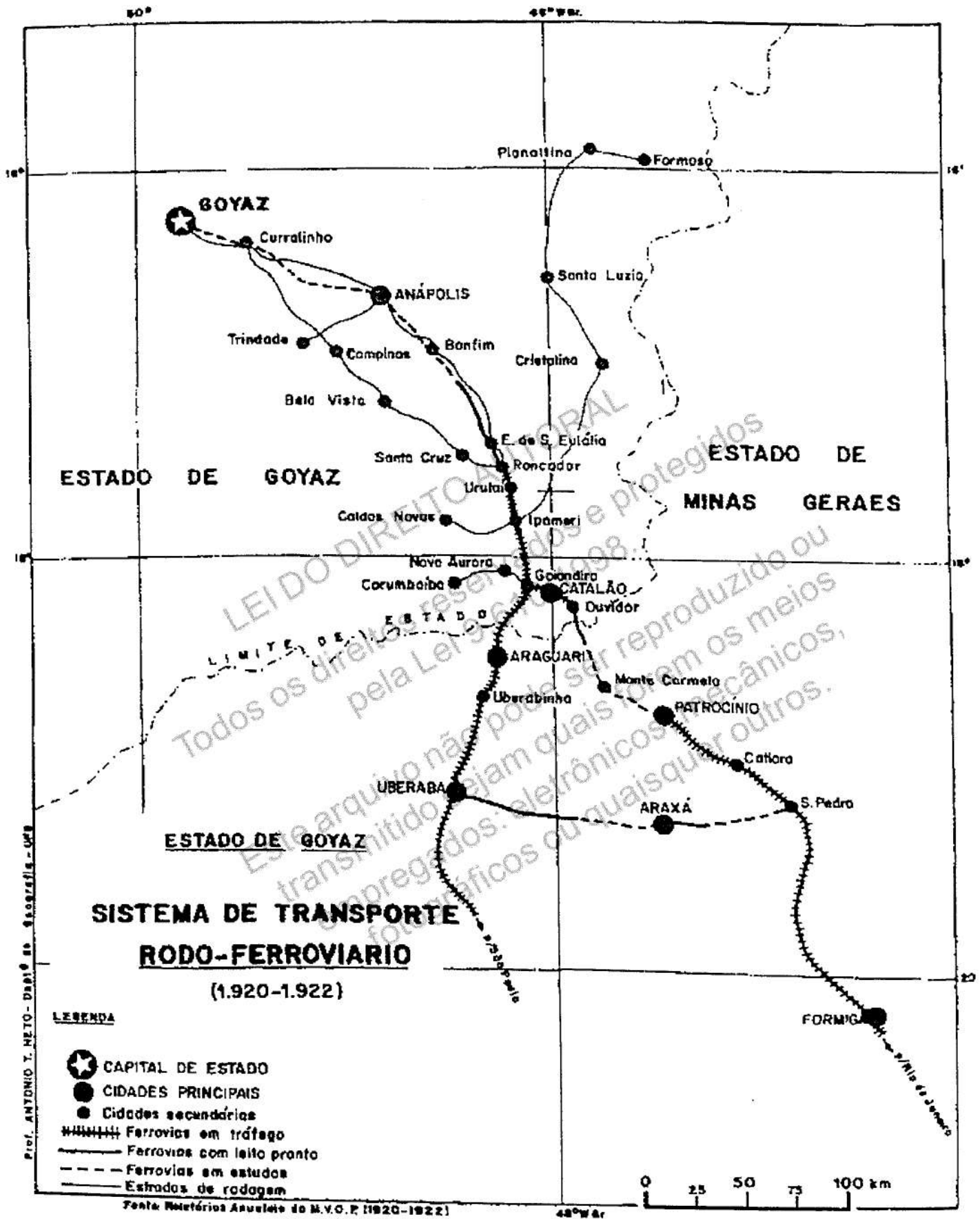
Para os cidadãos uberabenses, antes da construção do ramal Ibiá-Uberaba passando por Araxá, o caminho tanto para a capital mineira quanto federal era um constrangimento. Dificultado pela ligação ferroviária incompleta. A opção era ir de automóvel, carroça, cavalo e outros, atolando aqui e ali por aquelas "longas estradas da vida" até Ibiá, onde embarcavam na EFOM rumo às capitais, ou então, pela Cia Mogiana, poderiam ir até a cidade de São Paulo, onde nova passagem seria comprada até um porto para que de navio completassem a viagem. Era pior, um contrassenso, mais caro, demorado e sofrido. Araxá, por exemplo, buscava seus turistas em Conquista e Ibiá por meios penosos e pouco condizentes com o projeto de alavancar o turismo das águas do Barreiro<sup>13</sup>, ou pelo menos, explorar de forma mais rentável ou lucrativa o potencial araxaense. Araxá e Uberaba encontravam-se insatisfeitas.

Assim, políticos uberabenses em 1902 entregavam ao deputado estadual mineiro Cel. João Quintino Teixeira um projeto de prolongamento da EFOM de Bambuí (seu ponto final na época) até Uberaba, passando-se por Ibiá

e Araxá<sup>14</sup>. A partir de 1913, com a EFOM já em Ibiá, os esforços passaram a ser pela construção do ramal de 275km, que resolveria o problema, ou seja, ligaria Ibiá a Uberaba (ou o contrário)

passando por Araxá. Para Uberaba maiores possibilidades comerciais e obtenção de ligação ferroviária completa. Para Araxá a proposta também era interessante, pois poderia receber

os turistas na porta, através de um acesso seguro (anti-atolante) mais fácil e barato, servindo ainda, para o escoamento de produtos.



Apud: BORGES, Barsanufu Gomides. O despertar dos dormentes. Goiânia, EDUFG, 1990. (p.111).



O ramal, além do capital que trazia para a região no momento de sua construção, proporcionava outros "a posteriori": Funcionários são contratados, as Estações acabavam por consumir produtos nas localidades, e assim (re) distribuindo capitais. No momento da construção fazia-se contratações temporárias, comprava-se madeira nas fazendas para confecção de dormentes<sup>15</sup>, quebrava-se o isolacionismo geográfico e ativava-se novas relações comerciais locais, regionais e até estaduais. Este ramal, hoje privatizado, pertencente à ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA) que contava, na época, com dezesseis Estações<sup>16</sup>. Não é necessário dizer que não se construía estações supérfluas, o que implica, indubitavelmente, perceber o grande movimento deste. Atualmente já não se faz mais necessária essas Estações, logo, todas estão desativadas.

Do momento da sua criação, em 1878, até 1903, a EFOM era uma empresa particular, tipo sociedade anônima. Com as dificuldades econômicas enfrentadas e por não mais conseguir saldar seus compromissos foi comprada num leilão pelo governo federal, permanecendo, porém, com o mesmo nome até 1931. Durante os vinte e oito anos sob a administração federal, a EFOM atingiu, nesta época, seu apogeu. Com a crise que se abatera no início dos anos de 1930, fruto em parte da crise de 1929 e por ocasião da "Revolução de 1930", quando os paulistas conseguiram entrar no Triângulo Mineiro pelo corredor da Cia Mogiana, o presidente de Minas Gerais, nesse momento, Olegário Maciel, interveio junto ao governo federal no sentido de que se repassasse ao governo mineiro a EFOM, o que foi feito com um contrato de arrendamento de trinta anos. Esta foi fundada com a já existente Estrada de Ferro Paracatu (EFPC) e Estrada de Ferro Sul de Minas (EFSM) dando origem a Rede Mineira de Viação (RMV), de 1931 a 1965.

Durante a gestão de Juscelino Kubitschek (1950 a 1954), em Minas Gerais, foi solicitado ao governo federal, novamente Vargas, que aceitasse o cancelamento do contrato de arrendamento, pois, o governo alegava não dispor de condições nem para o pagamento do pessoal. A rescisão ocorreu em 1953. A RMV foi transformada em autarquia federal subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, permanecendo nesta situação até 1957 quando foi incorporada à RFFSA<sup>17</sup>. Porém, manteve-se inalterado seu nome nos trens até 1965, assim como o seu quadro de pessoal. A RMV passou a ser uma das Redes Regionais da RFFSA, no período de 1957 a 1965.

Em 1965, houve uma nova mudança, fundem-se a RMV e a EFG, surgindo a Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO)<sup>18</sup>, estatal federal, na verdade 5º Divisão, mais tarde, superintendência da RFFSA. Em 1983 desaparece às superintendências. A VFCO deixa de existir e a malha federal torna-se única, subdividida em Setores Regionais; os "SRs". A partir de 1996, quando da sua privatização retirou-se do Estado o ônus do gerenciamento do transporte ferroviário.

Os governos de Juscelino Kubitschek, tanto o mineiro quanto o federal, pareciam esquivar-se do assunto ferrovia. Neles, pede-se primeiramente a rescisão do contrato de

arrendamento da RMV. A situação da RMV no início da década de 1950 não era das melhores: material rodante<sup>19</sup> obsoleto, salários dos ferroviários atrasados, deficiências de linha e ainda, operando com saldo negativo. Sem dúvida, não foram empreendidos esforços no sentido de reestruturá-la, apenas buscou-se devolvê-la à União. Em 1957, no governo federal, JK cria a RFFSA (lei n.º 3.115), atendendo ao parecer da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos<sup>20</sup> que praticamente impôs à instituição de uma malha ferroviária única, sob a gestão do governo federal e a erradicação de 6.568km de linhas que ligavam incontáveis cidades, favorecendo a implantação do rodoviarismo; construção de estradas de rodagem, venda de automóveis, caminhões, pneus, combustíveis, enfim, tudo que beneficiasse as multinacionais do setor. Novos tempos anunciavam-se, o novo aço viria não mais nos trilhos, mas nas rodovias asfaltadas, iniciava-se a busca pela preferência da modalidade rodoviária, essa caótica que assistimos hoje; cara, poluente e perigosa (índice de mortes anuais, maiores do que certas guerras).

O ramal Ibiá - Uberaba, também construído por influência dos políticos uberabenses, com "graças" e "boas vistas" de Araxá, que a pouco (1911) havia conseguido instalar a prefeitura, permutando-a com o governo do Estado de Minas Gerais pela bacia do Barreiro com suas águas terapêuticas, demonstra, nessa ocasião, a importância da modalidade ferroviária para o desenvolvimento do Alto Paranaíba.

Muito há que se estudar sobre as ferrovias no Brasil. O nome das Estações, este aspecto lingüístico (toponímico) é dos mais significativos, nunca aleatório, demonstrando o caráter criativo e imaginativo da cultura popular que atribuem a estes significados interessantíssimos. E, por outro lado, esta praxe da nossa elite em impor nomes homenageando aqueles que acreditam merecedores, numa perspectiva de sentido descolado para grande maioria das pessoas que, não se sentindo identificadas, nunca memorizam o nome, ou o esquecem, esvaziando-se seu significado.

A Estação Ferroviária de Araxá chama-se Araxá. Alguns nomes levam marcas geográficas, como a de Campos Altos, onde se abre um campo no encontro de duas fazendas de famílias antigas da região; os Lemos e os Francos, depois de se subir uma serra (rampa), nas alturas de 966m (acima do mar) iniciada na Estação de Uruburetama (pé da serra), hoje no município de Campos Altos. Em Itaipu a Estação inaugurada em 19 de novembro 1926<sup>21</sup>, já vendendo passagens desde 1930, localizada na parte araxaense do povoado é pedra fundamental e testemunho da origem e crescimento da localidade, sendo marco de sua representação, inclusive, emprestando-lhe o nome: Itaipu.

O nome do povoado é assunto para maiores estudos. Segundo Silveira Bueno, Itaipu vocábulo tupi-guarani significa "a água que sai dentre pedras. A fonte da Pedra."<sup>22</sup> Para Irmão Gregório-Marista - diz que se trata de um nome indígena sem especificar qual língua, (ita+y+pu) significa "estrondo da água na pedra; alguns

indígenas dançavam ao som do ruído provocado pelo embate das águas nas pedras."<sup>23</sup> Entre esses significados e a identificação destes com o lugar da construção da Estação Ferroviária há uma distância grande a ser mapeada e estudada. A uns seis quilômetros em linha reta da Estação, dentro do município de Perdizes, existe uma queda-d'água. Além disso, nas proximidades do povoado foram retiradas pedras utilizadas na construção da ferrovia que serviriam de forro ou base para os dormentes na década de 1920, período da construção do ramal ferroviário. Outras pedras do lugar forneciam uma areia poenta, muito utilizada, até bem pouco tempo, para dar brilho em painéis, o que muito se chamava: "arear painéis".

Existem outros "Itaipus"<sup>24</sup> além do de Araxá, como as duas pontas geográficas:<sup>25</sup> uma no litoral do Estado de São Paulo, a oeste da ilha de Santo Amaro, e a outra no litoral do Rio de Janeiro, entre o Cabo Frio e a Baía da Guanabara. Francisco Manuel das Chagas, bacharel em direito, diretor da Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra, durante o segundo reinado recebeu o título de barão de Itaipu, em 06 de maio 1889, alguns meses antes da proclamação da República. Pobre homem! usufruiria pouco do título. Mas nenhum Itaipu é mais conhecido do que a usina hidrelétrica binacional (Brasil-Paraguai) no rio Paraná.

O nome do povoado mineiro é de origem indígena, no entanto o que isso realmente pode significar? Seria algum reminiscente dos Índios arachás? Essas são perguntas que permanecem sem respostas. O fato de nas proximidades da Estação existirem pedras e água, sugere, mas não o esclarece. E, o porquê de sua escolha permanece uma incógnita.

Quanto à diminuição das atividades ferroviárias em Itaipu, bem como no país como um todo, diversos fatores devem ser considerados: políticas públicas de transporte (opção pelo rodoviarismo), modificações tecnológicas, embora essas possam ser pensadas enquanto derivadas da primeira. As antigas "Maria Fumaças"<sup>26</sup>, movidas a lenha, mais tarde, a óleo diesel (desde 1971) e cuja caldeira necessitava de água e reabastecimentos periódicos, tornavam indispensáveis inúmeras Estações, e conseqüentemente, funcionários. A que se dizer que as Estações também funcionavam como lugar de espera para comboios aguardarem ocasião para prosseguirem viagem. Importante da mesma forma é lembrar que as "Maria Fumaças" circularam nesse ramal até 1979 e o transporte de passageiros até 1980. O pequeno povoado de Itaipu, na década de 1970, possuía uma população maior do que a atual, chegando a contar com três vendas, duas lojas e uma farmácia, mais a escola, desde 1929, fruto do movimento vindo da Estação, que conseguiu, nesta mesma época reunir 500 pessoas à espera dos trens, trazendo cargas, encomendas, embarques e desembarques de passageiros. O grande número de Estações (16) num ramal de 275km, hoje desativadas, se explicaria pelo intenso movimento. Outro fator, seria a perda do transporte de passageiros para a modalidade

rodoviária. E um último, e certamente o mais grave e constante em toda história do empreendimento ferroviário estatal no Brasil, foi a falta de investimentos e reinvestimentos dos lucros por parte dos governos nas companhias, tanto em atualização quanto em expansão.

Quanto ao povoado de Itaipu, sua proximidade da BR 262 (a uns 3 km), ironicamente, é hoje um claro fator positivo. Seu decréscimo, não só populacional, deixa claro o passado mais dinâmico do lugar, inclusive, com mais casas, pois à medida que iam sendo desmanchadas, associadas à prática do reaproveitamento de materiais, escassearam-se as residências. Junto a isso, houve a urbanização da população brasileira, nas décadas de 1960, 70 e 80, onde o censo do IBGE do ano de 1970 é o indicador desse fenômeno, primeiro a constatar maior população urbana do que rural no Brasil. Não se pode dizer que tal fenômeno não tenha tido ação sobre o povoado. Entretanto, a mecanização no campo foi também um fator de desagregação de populações da zona rural para a urbana. O uso de adubos e inseticidas levou ao desaparecimento de muitos postos de trabalho nas fazendas. A escola do povoado é um claro exemplo do decréscimo populacional da localidade. Funcionando desde 1952<sup>27</sup> e recentemente (1994) municipalizada, conta com alunos recolhidos por transporte escolar rural, nas fazendas que a circundam, que são a maioria, o número de alunos propriamente do povoado é menor.

O povoado, localizado nos municípios de Araxá e Perdizes, entre as rodovias BR262 e BR452 tem sua posição geográfica próxima de cidades médias e polarizadoras, no caso Araxá e Uberaba, o que inibe o crescimento não só de Itaipu, como de outros municípios do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Esse é um ponto chave. Quando do auge do transporte ferroviário, o povoado era maior, mais movimentado e dinâmico, o que mostra que a Estação não é apenas a única a levar o nome do lugar, mas foi explicitamente, conjugada com a linha férrea, causa de sua origem e crescimento. Hoje, o fato linha férrea ser utilizada como critério divisor de duas jurisdições municipais, constitui-se num obstáculo ao cindir a localidade.

Itaipu era o ponto de onde se retiravam pedras, numa locomotiva informalmente chamada de lastro, não à toa, que serviam para colocar no leito da linha férrea, no trecho de Araxá até Uberaba, passando-se por Itaipu, Ibitimirim e outros, o que garantiria a localidade inúmeros funcionários (chegando-se a duzentos) que utilizavam, inclusive, dinamites para lida na pedreira, hoje trabalho elétrico. Todo esse movimento assegurava clientes não só ao comércio itaipuense, como também, público para inúmeros bailes e festas. A desativação atual de quase todas as atividades ferroviárias (Estação, pedreira e a antiga "Maria Fumaça", desde o início da década de 1980) no povoado, com exceção do dormitório e das três linhas férreas em frente à antiga Estação, para manobras de trens e espera de comboios para prosseguirem viagem, deixa claro o passado mais movimentado do lugar.

Ainda assim, é importante considerar as modificações ocasionadas pelas sucessivas políticas públicas de transporte no Brasil e seus efeitos sentidos em Itaipu através das retiradas graduais das atividades ferroviárias, bem como das inovações tecnológicas e o expansionismo da modalidade rodoviária, da qual o povoado não tem colhido grandes benefícios.

A situação de Estações como a de Itaipu, não diferente das demais, hoje já não mais "necessárias", é a mesma: desativadas. Algumas Estações foram e estão sendo reutilizadas, como a de Araxá e Catiara<sup>28</sup>, outras como a de Itaipu, abandonadas. Esta é uma questão séria para os povoados e cidades surgidas no entorno das linhas férreas, pois as Estações são locais que representam marcos (marcos de fundação) e nos remetem à origem destas, refúgio para a memória coletiva dos cidadãos que ali habitam. Muitas cidades têm patrimônios que imediatamente nos remetem a elas. Por exemplo, quando falamos da Estátua da Liberdade lembramos de Nova York, a Torre Eiffel de Paris e o Cristo Redentor do Rio de Janeiro. Com o povoado de Itaipu é perceptível na fala dos moradores e ex-moradores adultos hoje residentes em Araxá e Uberaba e outros lugares, que a primeira lembrança do povoado é a Estação. Mesmo envelhecida por estar abandonada e estragando, e por não ser mais "necessária", ainda tem significação para o povoado que com ela se identifica. É interessante notar que, o fato de estar mal-conservada e danificada é fortemente associado à idéia de não-desenvolvimento ou "atraso" do lugar, isto é notório, por exemplo, na fala dos alunos da escola do povoado. O fato das imagens amplamente divulgadas pelas TVs, jornais e outros, de asfalto, muito vidro, casas com "design" caixotescos pós-modernos, serem consideradas como sinônimos de progresso, levam os mais jovens, às vezes, a estabelecer uma relação de definhamento da Estação, extrapolando sobre o seu entorno, ou seja, o povoado. Portanto, a continuidade do abandono da Estação é grave e representa uma erosão no marco identitário do local, retirando seu ponto de referência, causando desatino à memória coletiva.

Seguindo os trilhos rumo a Uberaba, partindo-se de Itaipu, encontra-se um cemitério chamado Dorabella (em alusão ao nome do engenheiro e da construtora do ramal ferroviário) localizado entre muros de pedras, onde ex-ferroviários da época da construção da linha férrea foram enterrados, outros posteriormente, e até pessoas não ligadas a ferrovia.

Os estudos destas comunidades surgidas em volta das linhas férreas ainda não são muito extensos e sistemáticos no Brasil. Aliás ferrovia, de um modo geral, é assunto pouco estudado. Desconhecendo se tal fato guarda relação com a opção tomada pelo país, a partir de meados da década de 1950, pela modalidade de transporte rodoviário. Podemos lembrar a importância que o setor ferroviário já desempenhou no país, parafraseando o nascimento da previdência social com medidas que resultaram na lei Eloy Chaves (1923), implantando pela primeira vez as aposentadorias para trabalhadores no país, no

caso os ferroviários. O episódio da Revolta do Contestado<sup>29</sup> (1912/1916) teve também como agravante a construção de uma linha férrea e o funcionamento de madeireiras, referindo-se assim, a um momento em que a implantação de uma ferrovia causara grandes transtornos. Na verdade, o problema não era a ferrovia em si, mas a forma escolhida para sua feitura, conjugados com outros elementos.

Outros países com território tão grande quanto o nosso, não fazem uso tão extensivo da modalidade rodoviária. EUA, Canadá, Rússia, e até mesmo a própria Europa, mantêm um uso mais coerente e pertinente tanto da modalidade rodoviária, bem como da ferroviária. Aqui, no Brasil, ainda podemos contar com o transporte fluvial, cujo grande potencial, como o ferroviário, ainda aguarda por ser explorado.

Certo é que o povoado de Itaipu deverá caminhar num sentido de buscar novas atividades econômicas desvinculadas da ferrovia, o que involuntariamente acontece. Observa-se que, enquanto a ferrovia mantinha na localidade diversos empregados, esta possuía atividades comerciais maiores e a saída destes resultou numa queda do volume comercial. As palavras de ordem, agora, são: "novas alternativas".

#### NOTAS:

- 1 Agradeço aos Ilustríssimos senhores Manoel Martins (Zinho) e Valdir Amaral Neiva, ambos ex-moradores do povoado de Itaipu e ferroviários aposentados; o primeiro agente da Estação de Itaipu durante 20 anos (1943-1946 1960, 1977) e atualmente reside em Uberaba; o segundo residente em Araxá e fez extensa carreira na ferrovia, pelas entrevistas que contribuíram para esclarecer alguns aspectos relativos à história do povoado de Itaipu.
- 2 Mestrando em História da Universidade Federal de Uberlândia, orientando da prof.ª Dr.ª Vera Lúcia Puga de Sousa.
- 3 Venda é uma expressão popular. Entende-se com esta expressão um estabelecimento comercial onde é vendido desde artigos alimentícios (secos e molhados) típicos de supermercado e todos outros de bares, geralmente com um balcão que impede o acesso direto dos clientes às mercadorias, atrás do qual encontra-se o atendente quase sempre o proprietário.
- 4 COSTA, Joaquim Ribeiro. *Toponímia de Minas Gerais*. Belo Horizonte, BDMG Cultural, 2ª edição, 1997.
- 5 Havia uma seção nº 184 com 34 eleitores e outra de nº 02 com 99, ambas na 17ª zona eleitoral. Com a agregação da nº 184 pela nº 02, esta possui agora 133 eleitores, sendo a única seção do povoado.
- 6 Há que se diferenciar ramal de linha-tronco. Linha-tronco é aquela de trânsito principal, enquanto que ramais são as linhas secundárias que com a tronco se cruzam. Isto não implica necessariamente em dizer que os ramais fossem menos lucrativos, em alguns casos, como o ramal Ibiá-Uberaba, tratava-se de um trecho interessante do aspecto comercial.
- 7 Neste artigo, as regiões do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba são distintas.
- 8 GETÚLIO, Wilson. Campos Altos. In: FERREIRA, Jurandy Pires. (Planej.) *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. IBGE, Vol. XXIV, Rio de Janeiro, 31/01/1958, (p.325-328).
- 9 O trecho ferroviário que liga as cidades goianas de Ovidor, Catalão e Goiandira foi construído pela EFG. No entanto, foi incluído na linha-tronco da RMV, quando esta alcança na década de 1940, com sua expansão, o município de Ovidor. Dessa forma, Goiandira/GO e Angra dos Reis/RJ



tomaram-se respectivamente, ponto final e inicial da linha principal da RMV, situação que permanecerá até 1965, época em que é incorporada pela VFCO (Viação Férrea Centro-Oeste).

<sup>10</sup> Decreto Lei nº 5.394, de 18 de outubro de 1904, aprova o traçado da EFG, determinado que seu ponto inicial seria cidade de Araguari e o terminal na capital de Goiás. (In: SCALIA, Leila. O Triângulo Mineiro: História e Emancipação. **Cadernos de História** nº 4(4). Ed. EDUFU. Uberlândia, 1993. p.25 a 48).

<sup>11</sup> SETTI, João Bosco. Inventário Geral de Locomotivas (direitos reservados). Apud: **Pequeno Histórico da Estrada de Oeste de Minas-EFOM**- Ed. RFFSA, Rio de Janeiro, 1996.

<sup>12</sup> Distância entre os dois trilhos que compõem a linha férrea, podendo-se ser de 0,76m (bitolinha), 1,00m, 1,40m, 1,60m.

<sup>13</sup> A bacia do Barreiro em Araxá, afastada uns 5km do centro urbano possui riquezas minerais na sua formação geológica, que são além dos minérios (nióbio, por exemplo) as águas terapêuticas minerais/radioativas e sulfurosas.

<sup>14</sup> MENDONÇA, José. **História de Uberaba**. Academia de Letras do Triângulo Mineiro, Uberaba, 1974. (p.124).

<sup>15</sup> Barrote de madeira, podendo ser também de concreto, colocado sobre pedras em cima dos quais assentam-se os trilhos da linha férrea.

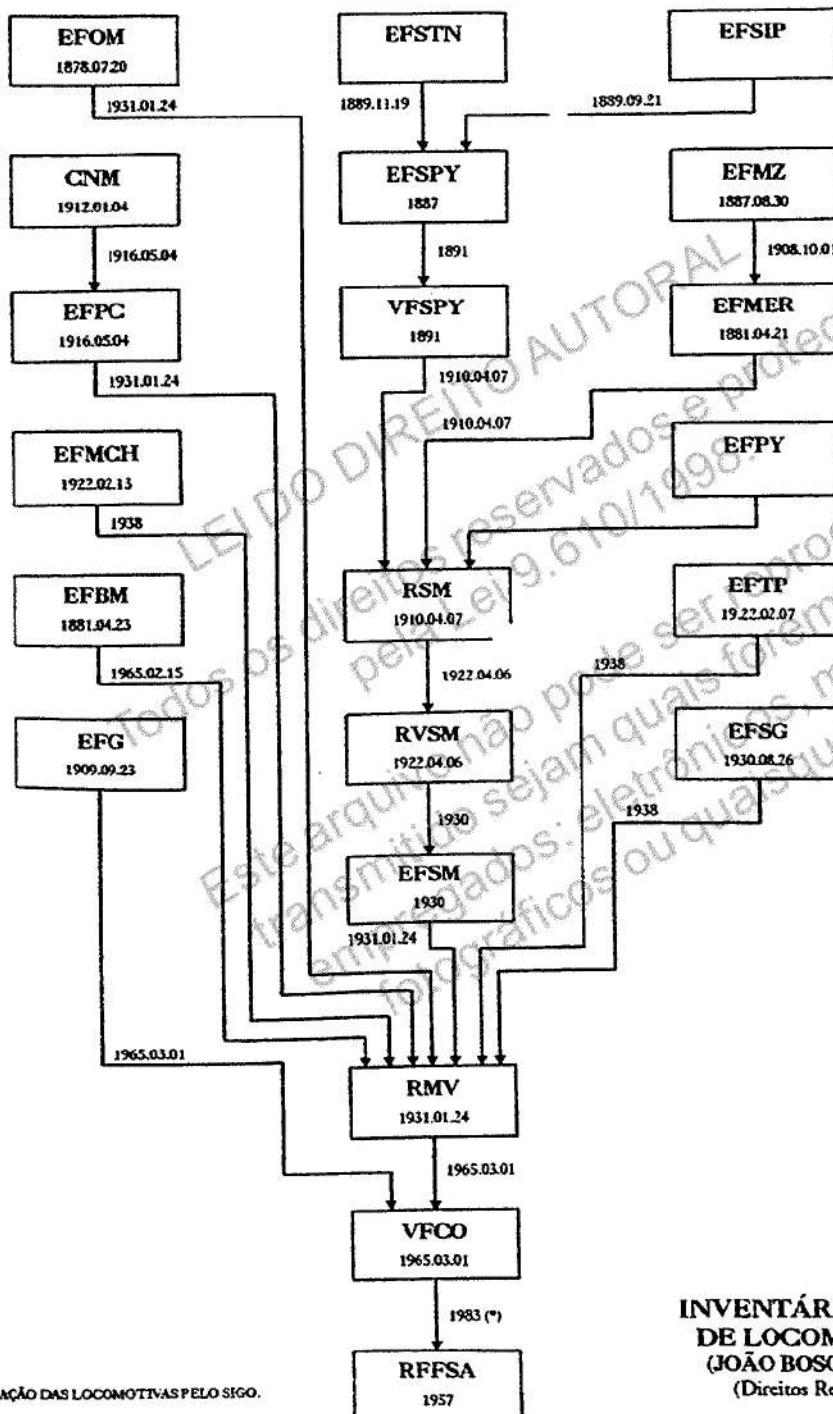
<sup>16</sup> Ibiá (km 783), São Pedro (km 785), Coronel Adolfo, Estevão Lobo, Tamanduapava, Araxá, Capivara, Ibitimirim, Itaipu, Alpercatas, Santa Juliana, Rio das Velhas, Almeida Campos,

Itiquapira, Batura, Amoroso Costa.

<sup>17</sup> Lei nº 3.115 de 1957, cria a RFFSA, proposta em 1952, com o objetivo de unificar as estradas de ferro da União sob a direção central. Montada nos moldes de uma companhia de economia mista, sugerida pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, que objetivava também a gradual desativação das inúmeras companhias férreas do governo federal.

<sup>18</sup>

## FORMAÇÃO DA VFCO



(\*) RENUMERAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS PELO SÉCULO.

**INVENTÁRIO GERAL  
DE LOCOMOTIVAS  
(JOÃO BOSCO SETTI)  
(Direitos Reservados)**

- <sup>19</sup> São os veículos, ou seja, locomotivas e vagões dos mais variados modelos.
- <sup>20</sup> Instituída em 1952 a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos com o propósito de estudar a situação em que se encontravam as diversas ferrovias do país e apresentar alternativas de desenvolvimento. A proposta foi praticamente uma imposição: a criação de uma única rede ferroviária, sob a gestão do governo federal (o que foi efetivado a partir de 1957); substituição de toda a tração a vapor pelo diesel - elétrica; e erradicação os ramais antieconômicos, num total de 6568km. (In: GONÇALVES, Telma Lasmar. **Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas -EFOM**. Ed. RFFSA, Rio de Janeiro, 1996).
- <sup>21</sup> A Estação de Itaipu localiza-se no quilômetro 916.569 do trecho das já extintas RMV (Rede Mineira de Viação), no ramal Ibiá-Uberaba e RFFSA - SR-2 (Setor Regional) na

- altitude de 974m (acima do nível do mar). Contadoria Geral dos Transportes: CGT. Guia Geral das Estradas de Ferro e empresas de transportes com elas articuladas. São Paulo. Cia Melhoramentos de São Paulo. 1960. Apud: GONÇALVES, Telma Lasmar. **Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas- EFOM**. Ed. RFFSA, Rio de Janeiro, 1996.
- <sup>22</sup> BUENO, Silveira. **Vocabulário Tupi-Guarani/Português**. Ed. BrasiliVros, São Paulo, 1987(p.158).
- <sup>23</sup> GREGÓRIO, (Marista) Irmão José. **Contribuição indígena ao Brasil**. Ed. UBEE, Belo Horizonte, 199, Vol II, . . . (p.163/165-167).
- <sup>24</sup> **GRANDE ENCICLOPÉDIA DELTA-LAROUSE**. Vol 07, Rio de Janeiro, 1970,(p.3627).
- <sup>25</sup> Espaços de terra, ligados ao continente que avançam para o mar e são menores que uma península.

- <sup>26</sup> Refere-se esta expressão as locomotivas de tração a vapor, com uso de lenha como combustível, as quais exalavam grandes quantidades de fumaças. 25 Há 71 anos o povoado de Itaipu em Araxá dispõe de Educação Pública, sendo que de 1929 a 1952 a Escola funcionou em casas alugadas sem imóvel próprio. A partir de 1952 foi construído um prédio para ela, no qual até hoje se encontra, tendo sido ampliado e reformado várias vezes. Para maiores detalhes ver: CURI, Luciano Marcos. 71 anos de Educação em Itaipu. In: **O Tempo**. (Semanaário de Notícias), Araxá, 26/10/2000. (p.16).
- <sup>28</sup> A Estação de Araxá hoje tombada como patrimônio-histórico é sede da Fundação Cultural Calmon Barreto e a de Catara tem uso residencial.
- <sup>29</sup> AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo, Ática, 1994.