

Imaginário e Representações Sociais a Bordo do Trem de Passageiros Vitória Minas

Raquel Gotardelo Audebert Delage¹

Euler David de Siqueira²

Resumo

No Brasil, a pesquisa sobre os meios de transporte, notadamente o ferroviário, enfrenta um duplo desafio: o da carência de análises que explorem a dimensão simbólica e, outro, que caminhem para além do dado mais sensível e imediato. Em outras palavras, ao invés de dados técnicos e estatísticas superficiais que inundam os livros sobre o tema, há todo um universo de representações e imaginário pronto para ser estudado. Após o longo e controvertido processo de privatização das ferrovias brasileiras, na metade dos anos 1990, o Brasil viu quase desaparecer o transporte de passageiros. A Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM), uma das poucas que ainda mantém em operação o transporte de passageiros, representa um espaço privilegiado à pesquisa em turismo. A partir de um olhar sociológico e antropológico, esse artigo busca jogar luzes sobre o universo simbólico de seus passageiros e que ainda não foi explorado. Conhecer aspectos dessa modalidade de transporte de passageiros, o que pensam, sentem e lembram seus usuários nos abre as portas ao conhecimento de suas práticas, de seu imaginário e de histórias de vida plenas de lembranças, expectativas e esquecimentos.

Palavras-chave: Representações sociais. Cultura. Transporte ferroviário de passageiros. Turismo. Subjetividade.

¹Bacharel em Turismo pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e Mestranda em Educação, Arte e História da Cultura pela Universidade Presbiteriana Mackenzie- SP. Email: keldelage@hotmail.com.

²Pesquisador em pós-doutorado pela Université de la Sorbonne Paris-Descartes. Cientista social pelo IFCH/UERJ, Mestre e Doutor em Sociologia e antropologia pelo IFCS/UFRJ. Professor e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e do Departamento de Turismo do ICH/UFJF. Email: euler.david@ufjf.edu.br.

Introdução

A viagem ferroviária, como qualquer outra, envolve inúmeras dimensões. Contudo, para além do dado objetivo, pouco ou nada se conhece sobre o imaginário dos viajantes dessa modalidade de transporte. Uma vez que se está a bordo de uma composição ferroviária que liga dois ou mais pontos, temos sujeitos interagindo e que tecem relações sociais todas próprias a esse meio de transporte, tais como seu tamanho, sua velocidade, seus distintos espaços interiores, seus constrangimentos, fronteiras, etc.

As discussões sobre os meios de transporte e suas relações com o turismo abordam, quase sempre, apenas as dimensões mais técnicas e superficiais desse importante fenômeno social. Esquecem-se os analistas, guiados por um olhar tecnicista e instrumental, voltados para os dados mais objetivistas, que a vida social se processa a partir dos fluxos interacionais inesgotáveis e diários que os sujeitos mantêm uns com outros a bordo das composições ferroviárias. Em outras palavras, que mais do que reproduzir modos de agir, regras ou normas dadas a priori, a cada momento a vida social é negociada a partir de fronteiras com contornos mais ou menos fluidos.

Portanto, a vida social deve ser negociada a cada instante e isso vale também para aqueles que se encontram inseridos no complexo mundo do trem. Em 1997, através da privatização de sua malha ferroviária, o Governo Federal concede à Vale o direito de operar a Estrada de Ferro Vitória Minas por 30 anos, renováveis por mais 30 anos³. E o trem de passageiros é mantido em operação mesmo com o transporte de cargas como, por exemplo, o minério de ferro. Sendo assim, temos ainda em atuação um rico e inexplorado meio de transporte ferroviário de passageiros à espera de interrogações e olhares não-convencionais. Esse trabalho, de natureza qualitativa e guiado por um olhar antropológico, busca conhecer o imaginário de alguns dos passageiros do trem Vitória Minas e lança mão de uma estratégia metodológica qualitativa por meio do uso de entrevistas semi-estruturadas, do gravador, do diário de campo, da máquina fotográfica e da observação participante.

³ Disponível em <<http://www.vale.com/tremdepassageiros>> acesso: 27, abril. 2009.

Turismo, cultura e imaginário

Toda e qualquer tentativa de definir o turismo implica na escolha do referencial teórico que guia e orienta o olhar do pesquisador para aspectos de uma determinada realidade social. Em outras palavras, não há uma definição do turismo que seja verdadeira enquanto outras seriam falsas ou ilusórias, mas, definições possíveis que se articulam a partir de escolhas teóricas. No entanto, acrescentamos à discussão do turismo a noção de consumo, central à compreensão do fenômeno social. De fato, no transporte ferroviário, incluindo aí a presença ou não da atividade turística, o sujeito consome não apenas bens materiais (poltrona confortável, cadeira aconchegante, comida saborosa) e serviços (serviço de bordo, de bilheteria, segurança), mas consome também imagens, signos, símbolos e representações (MACHADO, 2005, p.11). É importante ressaltar que não esposamos as concepções teóricas que vêem o consumo como prática alienadora ou apenas voltada ao circuito de valorização do capital. Portanto, o consumo é ele mesmo parte intrínseca de constituição da vida social e sua própria condição.

Como fenômeno social complexo e total, o turismo é produzido socialmente no ato mesmo das interações sociais. Da mesma maneira, a atividade turística é construída e possibilitada, também, pela produção e pela circulação de imagens. Imagens são importantes formas de comunicar algo (um sentido, uma ideia, uma representação) a alguém. Segundo Laplantine e Trindade, imagens são:

Construções baseadas nas informações obtidas pelas experiências visuais anteriores. Nós produzimos imagens porque as informações envolvidas em nosso pensamento são sempre de natureza perceptiva. Imagens não são coisas concretas mas são criadas como parte do ato de pensar. Assim, a imagem que temos de um objeto não é o próprio objeto, mas uma faceta do que nós sabemos sobre esse objeto externo. (LAPLANTINE; TRINDADE, 1997, p.10).

A partir de uma perspectiva antropológica e sociológica, entendemos o turismo como um conjunto de representações sociais, o que nos leva a pensar que ele, enquanto fenômeno social do tipo total, implica em estar, a todo momento, atravessando, para não dizermos constituindo, fronteiras não somente físicas, mas, principalmente, morais e simbólicas (SIQUEIRA, 2006b, p.02). Ainda de acordo com essa perspectiva, compreendemos também o turismo como:

[...] uma ação social dialética dotada de sentido interno, subjetiva, de um sujeito que se retira de sua sociedade, permanecendo por um *quantum* de tempo não determinado em um outro lugar e que retorna a seu universo de vida cotidiano transformado através do contato mantido em um outro local” (Id., 2006a, p.03).

Toda viagem, turística ou não, implica em romper, momentaneamente, com o mundo representacional em que vivemos cotidianamente, mas isso não significa que não portemos nossos sistemas de signos e valores para onde quer que viajemos. Na mediação de universos culturais ou de significação distintos, o ritual e seus mecanismos de integração e separação, reforço e inversão nos chamam a atenção para o campo do turismo e da liminaridade, fenômeno que se manifesta diferentemente a todo sujeito que se desloca entre universos culturais distintos e que se vive entre a saída e a chegada em uma viagem ou passeio turístico (SIQUEIRA, 2007, p.02). A partir da relação liminar, que se manifesta *entre* sair e chegar, que associamos um tipo de transporte, o ferroviário, mais precisamente o trem Vitória Minas.

O objeto deste trabalho compreende o universo complexo, difuso e fragmentado de representações socialmente construídas da viagem ferroviária para os usuários do trem de passageiros Vitória Minas. Sabe-se que “em alguns casos, a própria atividade de transporte é uma experiência de turismo” (PALHARES, 2002, p.28) e isso se dá ao fato de que as imagens, sentidos e significados que os passageiros atribuem a tal experiência podem ascender a tal dimensão. Toda atividade turística é mediada pela cultura aqui compreendida como linguagem ou lógica simbólica, sistema de classificação e ordenamento do mundo ou ainda como toda e qualquer forma de ordenar e organizar o fluxo infinito de sensações. Entendemos que turistas, viajantes ou excursionistas,

Ou seja lá o nome que se queira dar àqueles que se deslocam nos mais diferentes meios de transporte, fazendo uso de seu próprio corpo como técnica corporal - são pessoas que se encontram afastadas, física e moralmente, momentaneamente de suas sociedades, de seus locais de residência e trabalho, enfim, de seus ambientes normais de contato e vida social habitual ou cotidiana (SIQUEIRA, 2006a, p.02).

A partir de tal perspectiva, vemos que os praticantes do turismo se desprendem, mesmo que por um curto tempo, de suas sociedades ou lugares habituais de vida e trabalho. Essa ação, social em todos os sentidos, os levam a interagir – para o bem ou para o mal - socialmente com sujeitos portadores de distintas lógicas simbólicas e classificatórias. Isso fica claro quando, de acordo com Laraia, “Toda cultura depende de símbolos. É o exercício da faculdade de simbolização que cria a cultura e o uso de símbolos que torna possível a sua perpetuação [...]. Estudar a cultura é, portanto, estudar um código de símbolos partilhados

pelos membros dessa cultura” (LARAIA, 2002, p.55-63). Portanto, buscamos conhecer o conjunto de símbolos que os sujeitos constroem, usam e negociam para pensar o trem de passageiros Vitória Minas. Ou seja, como constitui-se uma cadeia simbólica para aqueles que nele viajam e como esses sujeitos classificam, compreendem e percebem o universo vivido no trem. Ressalta-se que a pesquisa do universo representacional não se limita ao trem em si, mas ao conjunto composto por ele: a própria ferrovia, sua história, as estações e o “clima” da viagem, etc.

O trem de passageiros Vitória Minas: o familiar e o exótico

A Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) foi idealizada pelo engenheiro Pedro Augusto da Cunha Nolasco em 1903. Sua ideia inicial era construir uma ferrovia que partisse do litoral capixaba rumo à cidade mineira de Diamantina e recebesse o nome de Estrada de Ferro Vitória Diamantina. Essa ligação teria finalidades como, por exemplo, o escoamento da produção agrícola, de pedras preciosas e de madeira para o Espírito Santo, mas também a vinda de produtos industrializados para Minas Gerais.⁴ Entretanto, com a descoberta do minério de ferro na região da cidade de Itabira (MG), houve uma mudança nos rumos da ferrovia: esta passou a ser chamada de Estrada de Ferro Vitória Minas. Em 1940, durante o Estado Novo de Vargas, surgiu a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia. Com novo estatuto, a Companhia incorporou a EFVM e os direitos sobre as jazidas de minério, impedindo assim que grupos estrangeiros explorassem a região.⁵ Dois anos depois, o presidente Getúlio Vargas assinou o Decreto lei nº. 4.352 criando a Companhia Vale do Rio Doce S/A (CVRD) e absorvendo as atividades da empresa anterior.⁶ No ano de 1944, os trilhos chegaram à Itabira e na década de 50 a CVRD adquiriu locomotivas à diesel, inutilizando as Marias-Fumaça que circularam durante meio século.⁷

A partir da década de 50, a EFVM recebeu novos investimentos, tanto para o transporte de cargas quanto para o de passageiros. Antes, os vagões tinham capacidade para

⁴ Disponível em <http://www.asminasgerais.com.br/rio_doce/tecer/efvm/area.htm> acesso em: 16, abril. 2009.

⁵ PALMA, Roberta. Entre o mar e a montanha. *Nos trilhos*: Departamento de comunicação da Companhia Vale do Rio Doce, Governador Valadares. Ed. Companhia Vale do Rio Doce, v.1, n.1, p.28- 39 out. 2005

⁶ Disponível em <<http://www.vale.com/tremdepassageiros>> acesso: 27, abril. 2009.

⁷ PALMA, Roberta. Entre o mar e a montanha. *Nos trilhos*: Departamento de comunicação da Companhia Vale do Rio Doce, Governador Valadares. Ed. Companhia Vale do Rio Doce, v.1, n.1, p.28- 39 out. 2005.

transportar trinta toneladas de cargas e, com as melhorias, esse número passou para setenta toneladas.⁸ Na década de 70, houve a duplicação da ferrovia e foi implantado o Sistema Integrado de Comunicação e Controle de Tráfego Centralizado da EFVM que garantia a segurança ao longo do percurso. Um grande marco para história da EFVM foi em 1994 quando o trem de passageiros que ligava Vitória a Itabira, chegou à cidade de Belo Horizonte. Em 1997, durante o Governo de Fernando Henrique Cardoso, a ferrovia foi privatizada e passou a ser operada pela Vale.⁹

O trem de passageiros Vitória Minas liga a capital mineira e a capital capixaba nos dois sentidos. O trajeto é realizado em cerca de 13 horas de viagem percorrendo 28 cidades. São mais de 100 anos de existência da ferrovia e atualmente, representa apenas 3,1% da malha ferroviária nacional.¹⁰ Grande parte dos mineiros e capixabas, residentes em localidades (ou próximas a elas) pelas quais o trem percorre, acredita que tal objeto lhes é familiar, apesar dele estar prenhe de exotividade. Isso acontece pelo fato de utilizarem o trem com frequência, seja para viajar nele ou ir ao encontro de um amigo ou parente em uma estação ferroviária. A respeito da familiaridade, Gilberto Velho nos revela que:

O que sempre vemos e encontramos pode ser familiar, mas não é necessariamente conhecido e o que não vemos e encontramos pode ser exótico mas, até certo ponto, conhecido. No entanto estamos sempre pressupondo familiaridades e exotismos como fontes de conhecimento ou desconhecimento, respectivamente. (VELHO, 1978, p.38).

A partir de Velho, entendemos que o trem de passageiros Vitória Minas, enquanto elemento familiar àqueles que o utilizam, não é - necessariamente- conhecido plenamente por seus usuários. Isso nos possibilita pensar o trem para além de seu universo familiar e vê-lo como um universo desconhecido. Siqueira, a partir de Velho, relata que a hierarquia apresenta um mundo mapeado segundo posições fixas, dadas pelo preconceito e pelo estereótipo:

[...] para onde quer que viajemos, estaremos sempre levando conosco estruturas culturais hierárquicas que modelam nosso olhar e nos servem de guia para classificar, mapear e ordenar o mundo, as coisas e as pessoas.(...) A hierarquia faz com que vejamos o familiar, o cotidiano, o dia a dia, como se fosse conhecido, como se soubéssemos mesmo quem são, fazem, agem e sentem as pessoas que rotulamos apressadamente. (SIQUEIRA, 2008, p.6).

⁸ Disponível em < http://www.asminasgerais.com.br/rio_doce/tecer/efvm/area.htm > acesso: 16, abril. 2009.

⁹ Disponível em < <http://www.vale.com/tremdepassageiros> > acesso: 27, abril. 2009.

¹⁰ PALMA, Roberta. Entre o mar e a montanha. *Nos trilhos*: Departamento de comunicação da companhia Vale do Rio Doce, Governador Valadares. Ed. Companhia Vale do Rio Doce, n.1, p.28- 39 out. 2005.

Nesse sentido, o trem de passageiros Vitória Minas, entendido como um sistema cultural, não é um todo homogêneo. Ele possui diferentes divisões, muitas delas expressando a forma como a sociedade mineira, e mesmo a brasileira, se divide. A divisão social no trem ocorre a partir das diferentes classes econômicas: a executiva e a econômica. A forma como essa divisão é construída nos permite pensar na maneira como as identidades no interior dos vagões são negociadas entre seus membros. Segundo Hall (2000, p.110) “as identidades são construídas por meio da diferença e não fora dela”. Além disso, ele explica que as identidades não são, de forma alguma, unificadas, antes disso, elas são fragmentadas. Portanto, a divisão do trem em duas classes já nos mostra o resultado de divisões estruturais da sociedade brasileira e ao mesmo tempo elementos fundamentais à construção da identidade dos usuários no interior do trem.

Os atores sociais e a representatividade do trem de passageiros Vitória Minas

Ao todo, foram feitas quatro viagens completas entre as cidades de Vitória e Belo Horizonte. Para uma melhor compreensão do que sentem, pensam e imaginam alguns dos passageiros do trem Vitória Minas faz-se necessário estabelecer as principais categorias de pensamento as quais são chamadas de Unidades Mínimas Ideológicas (VELHO, 1975, p.66). Deve ficar claro que os significados, socialmente construídos pela e na interação social entre pesquisador e os passageiros, articulam memórias, lembranças e esquecimentos. Além disso, os significados não são dados em si mesmos. Eles somente ganham valor a partir das oposições e/ou polarizações hierárquicas articuladas nas lembranças tecidas pelos entrevistados. Portanto, o significado é sempre de oposição; fruto da significação, da relação e não de uma provável essência substantiva dada em si mesma.

O trabalho de campo permitiu apreender várias histórias sobre o trem de passageiros, conhecer as motivações de seus usuários e um pouco da representatividade desse objeto para aqueles que o utilizam. Durante a pesquisa etnográfica, a principal preocupação era a de constatar as categorias que surgiam com mais frequência para mapeá-las e, enfim, analisá-las e relacioná-las.

Velho nos mostra que “estas unidades mínimas ideológicas não têm um significado em si, mas só à medida que se opõe a outras categorias é que podemos situá-las” (1975, p.67). A partir do que expomos, temos a primeira fala de uma passageira: “Ah, eu acho o trem *bão*

demais, né? É muito gostoso, e a parte de dia é bem melhor, Nossa Senhora.” Assim, podemos ver que viajar de dia é algo mais valorizado do que viajar à noite para essa passageira e só é possível perceber isso quando somos capazes de opor essa categoria de “dia” com uma de “noite”.

O trem também articula ideias sobre risco, segurança e conforto. Desse modo, temos as categorias “segurança” e “despreocupar-se” que descrevem o trem como um meio de transporte confiável, onde se pode viajar tranquilo e seguro. Isso se confirma nas palavras de um dos passageiros ao dizer: “Eu acho mais seguro, mais tranquilo, não tem que preocupar com estrada”. Em contrapartida, “perigoso” e “preocupar-se” mostram como alguns usuários do trem de passageiros descrevem o transporte rodoviário, através do seguinte depoimento:

É a segurança em primeiro lugar. Você já ouviu falar que houve um acidente com o trem de passageiros, esse aqui de Minas? Nunca, né? Também não! Por isso que eu gosto do trem. Nas rodovias, *cê* anda cinco minutos, *cê* vê um carro tombado ou um caminhão, é muito perigoso. E isso aqui é muito seguro. (relato verbal)

Ainda a respeito da relação transporte ferroviário e rodoviário, foi ressaltado pelos entrevistados outro aspecto: o preço das passagens. O valor econômico da viagem de trem esteve em evidência na grande maioria das entrevistas e categorias como “mais barato” e “ajuda *pro* povo” comprovam o trem como elemento de auxílio aos passageiros. Contudo, as categorias “desenvolveu” e “depende do trem”, revelam que a ajuda proporcionada pelo trem não se limita apenas aos passageiros, mas atinge também cidades por onde ele passa. E a próxima fala nos mostra isso:

O trem ajuda muita gente, igual muito lugar aqui perto depende do trem [...] muita cidade desenvolveu por causa do trem, Tumiritinga mesmo depende dele, porque o pessoal vende as coisas lá, entendeu? Eles ganham dinheiro com a venda de cocada, manga na época da manga, chup-chup¹¹ né? Ajuda o pessoal. (relato verbal)

Assim, vamos ao poucos conhecendo as percepções dos entrevistados e buscando o que está por detrás das falas mais imediatas, no nível mais consciente. O desenvolvimento pessoal não está desconectado do desenvolvimento que experimentaram determinadas cidades pelas quais passa a ferrovia. Aliás, há mesmo uma homologia entre o desenvolvimento de

¹¹ Conhecido também por sacolé, geladinho ou chuck, consiste em suco de fruta, feito com água ou leite, embalado em sacolinhas e levado ao congelador.

determinadas cidades e seus habitantes, sendo que o agente fundador desse processo cabe à própria ferrovia, vista como um meio de ligação e de comunicação.

O trem é um grande sistema de diferenças, composto por características heterogêneas que nos possibilitam a pensá-lo como uma espécie de modelo reduzido ou condensado da vida social. É a partir das diferenças presentes na cena do trem que os atores irão armar o jogo do simbolismo. As classes, “executiva” e “econômica” ilustram bem isso, pois uma classe não é somente diferente ou oposta à outra: ela é também inferior ou superior. Logo, uma classe pode englobar outra em diferentes níveis e cada uma se opõe à outra, juntas perfazendo uma totalidade (DUMONT, 1991). Os entrevistados articulam essas diferenças no trem dos mais distintos modos. Um dos entrevistados diz o seguinte: “A executiva é lá mais na frente, tem mais conforto, tem o ar condicionado, mas aqui na econômica é *bão* que é mais barato, né? E lá na outra eles não tem o ventinho assim na cara da gente, o ventinho que é gostoso”. Vemos, nessa fala, que há uma compensação quando se admite viajar na classe econômica, uma categoria tida como inferior em relação a uma superior, mas que é equilibrada ou mesmo invertida, de alguma forma (DUMONT, 1991). Ou seja, pelos atributos ligados a um maior contato com a natureza, como o acesso “direto ao vento”, uma vez que o vagão dessa classe é aberto, e, principalmente, ao preço, temos uma inversão de nível e o que era classificado como inferior passa a ocupar a posição superior. Em oposição, outro entrevistado argumenta agora sobre a “classe executiva”: “[...] só que eu só gosto da executiva porque tem ar condicionado e não tem aquela *gentaiada* andando.” A partir dessa fala, percebemos o quanto a classe executiva é valorizada por assegurar o distanciamento físico e moral da grande parte dos passageiros de menor nível econômico e que são classificados aqui como “*gentaidada*”. Nesse sentido, apesar dos passageiros do trem, independentemente de sua condição social, apreciarem ou gostarem do trem, eles não o apreciam por inteiro. Assim, aqueles que frequentam um certo espaço do trem expressam sua preferência ao mesmo tempo em que se distinguem socialmente dos frequentadores da outra classe. Em si mesmas as classes executiva e econômica não fazem o menor sentido. Somente quando confrontadas é que podemos aprender alguns de seus sentidos. Contudo, mesmo a classe econômica, classificada como menos valorizada pelos passageiros da classe executiva, cria formas de inverter a posição de inferioridade. Em resumo, no plano inferior podemos ter uma inversão de nível e o elemento que ocupava, no nível inferior, a posição de inferioridade pode ocupar a posição de superioridade.

Embora o trem apresente características heterogêneas, isso não significa dizer que elas simplesmente existem e que são fixas. Velho nos ensina que, mesmo heterogêneas, elas podem apresentar certas experiências básicas comuns (VELHO, 1975, p.65). Sendo assim, todos os passageiros, independentemente da classe em que viajam, compartilham um mesmo elemento estrutural: estão submetidos a um determinado regramento jurídico-legal comum, assim como passam pelos mesmos trechos, contemplam uma mesma paisagem e estão submetidos aos imponderáveis de uma estrada de ferro. Mas, estamos longe de afirmar que todos têm a mesma experiência e que vêem um mesmo objeto.

De fato, as categorias “natureza” e “paisagem” aparecem com frequência na pesquisa e uma das entrevistadas apresenta o seguinte relato: “Como eu trabalho em funerária, aí eu gosto de viajar de trem porque pelo menos você vê paisagem, você fica pensando na vida, volta lá na sua infância, recorda, mas também pensa no futuro, sabe? Põe a vida no lugar”. Vemos aqui que o trem de passageiros, a beleza natural ao longo do percurso assim como seus elementos, tais como a ferrovia, as estações, as paradas, o “clima” e o ritmo da viagem, servem para “pensar a vida”. A mudança de elementos à medida em que o trem se desloca, opera como uma metáfora do próprio percurso da vida de seus usuários. Temos as idas e vindas; os momentos chaves na vida de uma ou de várias pessoas; sujeitos que já se foram como cidades que desapareceram; cidades que parecem parar no tempo da mesma forma que pessoas que se vêem como que tendo estagnado na vida. Nascimento, vida e morte são equacionados aos momentos diferentes que o trem e o percurso da ferrovia seguem. Partidas, chegadas, atrasos, acidentes, falhas, catástrofes, são partes de um sistema que fornece as peças para a construção de um delicado quebra-cabeças onde outras lógicas exógenas ao campo do trem são chamadas a figurar.

Durante algumas entrevistas, o trem foi mencionado também como “ponto de encontro”, lugar onde se “conhece gente” e “reencontra vários amigos”. Dessa forma, podemos pensá-lo, mais uma vez, como um modelo reduzido da vida o qual nos permite conhecer pessoas, despedir, conhecer outras, reencontrar, chegar e partir. Em outras palavras, o trem, entendido aqui como metáfora, liga, conecta, aproxima, enfim, assegura uma ligação essencial para dar sentido ou ainda organizar as experiências de seus usuários. Esse é o caso do casal que foi entrevistado durante a pesquisa, Sr. Valdir e Sra. Maria do Rosário¹², casados há muitos anos e foi no “trem casamenteiro” que eles se encontraram. Eis seu depoimento:

¹² Pseudônimos usados como forma de preservação da identidade dos entrevistados.

“Tenho 44 anos de casado, 44 anos de trem, romântico né? [...] Aqui deve ter sido encontro prá muitas pessoas”. É importante percebermos que no trem estamos diante de formas variadas de sociabilidade e volto a dizer que a comunicação está presente a todo momento dentro e fora dele.

Entretanto, assim como acontece em nossas vidas, algumas pessoas “embarcam” e passam a fazer parte da nossa história por um longo período de tempo, enquanto outras desembarcam e se vão; ficando para trás, como que atestando o tempo que passa, mas que pode retornar. Eis a própria ideia do tempo mítico.

Outras categorias ganham importância quando está em jogo a construção da memória social. Vemos isso a partir da categoria “muito antigo”, no sentido mesmo de uma tradição que se busca valorizar. Em oposição, temos a categoria “muito novo” ou “recente”. E assim, o trem é representado como objeto de “tradição”, “costume” e que passa de “geração a geração”. Isso se confirma nas palavras da seguinte entrevistada: “O trem é muito antigo e os mineiros gostam muito de um trem, minha mãe também adora um trem [...] aí eu penso como que tá na cultura do povo, né? No costume; vem de geração e geração”.

Apesar de uma longa existência, o trem de passageiros e a Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) passaram por várias mudanças ao longo do tempo e a categoria “público” em oposição a “privado” demonstra essa transformação de valores. Isso aparece de maneira sutil em algumas falas que associam essas categorias com as de “atraso” e “pontualidade”, por exemplo. Vejamos como uma das entrevistadas relembra suas viagens no trem: “Eu me lembro que o trem atrasava muito na época, então a gente fazia *foguinho* prá matar pernilongo e ficava mais de duas horas esperando”. Aqui a referência ao passado nem sempre aparece de forma positiva. No passado, quando a companhia era estatal, o serviço não era dos melhores. Logo, temos o passado=público associado aos atrasos=momento negativo. Ilustrando ainda questões relativas aos serviços e condições do trem antigamente, vemos como esse passageiro descreve as viagens que fazia da seguinte maneira:

A locomotiva era Maria-Fumaça, era à lenha. Tinha a primeira e a segunda classe, na segunda o assento era de madeira mas as duas eram abertas, então se você viajasse por exemplo de Itabira a Vitória, quando você chegava lá a pessoa nem conhecia você de tão preta de fumaça, aí mudou muito. (relato verbal)

É interessante observar, também, as representações do trem de passageiros na vida de um aposentado da Companhia Vale do Rio Doce. Este senhor vivenciou histórias, lutas por melhorias, acompanhou o processo de privatização da ferrovia e, hoje, diz orgulhoso: “prá

mim, foi o funcionário que fez a Vale do Rio Doce, não foi o governo não. E hoje é essa potência!”. Nessa fala as relações são muito interessantes. Embora o Estado brasileiro tenha de fato sido o ator decisivo à efetivação da ferrovia, o funcionário inverte essa relação atribuindo aos trabalhadores a sua concretização e o seu sucesso. Dessa forma, temos uma oposição significativa Estado (-) / funcionário da ferrovia (+), sendo que o primeiro elemento é inferiorizado enquanto o segundo termo é valorizado.

Ao ouvir as histórias e conversas sobre o trem de passageiros Vitória Minas, pode-se ver que ele é um valor na vida de pessoas idosas, adultas, jovens e até mesmo na de crianças, como é o caso da garotinha de 09 anos que reflete sobre a possibilidade da desativação do trem: “se não tivesse mais o trem, Jesus! As pessoas iam ficar muito tristes porque aqui é mais barato, bem mais barato que o ônibus”. Ligando as categorias “fim” ou “ausência” do trem, com aquela que expressa uma emoção, “tristes”, percebemos que a “presença” ou ainda a “existência” do trem é símbolo de “alegria” e/ou condição para que a vida social continue a se processar e existir. Logo, a continuidade do trem assegura a continuidade da vida. É essa a equação simbólica que afirma um lugar privilegiado ao trem, mais do que de fato o menor preço da passagem em relação ao transporte rodoviário. Eis aqui o que na fala de uma criança nos permite ter acesso a todo um sistema simbólico onde elementos são ordenados hierarquicamente, mas que em si mesmos não guardam nenhuma relação.

Considerações finais

Conhecer e investigar a dimensão simbólica e representacional dos usuários dos meios de transporte, notadamente dos usuários da ferrovia Vitória Minas, é condição fundamental para se ter acesso à forma como a vida social pode se processar. A viagem que centenas de passageiros fazem todos os dias a bordo do trem Vitória Minas vai além de sua dimensão técnica-instrumental. As diferenças sociais, as regras, os obstáculos, as divisões e as dificuldades não se limitam ao lado de fora da janela, nem nas cidades atendidas pela ferrovia, mas se fazem presentes ali também, no interior do trem. Assim, o trem é a expressão viva e que é sempre atualizada; é onde a sociedade se apresenta com toda a sua força incluindo a possibilidade de tensão, do conflito e dos desencontros.

Por meio das vozes de alguns dos passageiros, pudemos ver em que medida o trem Vitória Minas é um espaço social onde histórias são tecidas em conjunto por vários atores

sociais. Em grande parte, muitos sujeitos que fazem uso do trem nem se conhecem, mas estão presentes juntos em um espaço que é já o fruto de representações que são atualizadas de tempos em tempos. Ele, o trem, não é somente um meio de transporte, mas também um meio de encontrar pessoas, de apreciar belas paisagens pela janela e de levar desenvolvimento por onde passa ou ainda de fazer sonhar aqueles que o vêem mesmo sem nele adentrar. Afinal, pensamos também nas pessoas que usam o trem para marcar o ritmo de suas vidas quando ele passa de tempos em tempos. Ao parar para observar e escutar o passageiro, descobre-se que aquele trem pode ser o melhor jeito de se chegar até um parente ou amigo querido, que durante a viagem, as pessoas param para pensar na vida e colocar em ordem seus pensamentos. Em poucas palavras, o deslocamento a partir do trem é bom para pensar! Nesse sentido, ao aguardar na estação a chegada do trem, vemos, segundo o olhar de alguns de seus frequentadores, que ele “traz” reencontros, sonhos e sorrisos para alguns. Porém, para outros, ele parte levando saudades, mas também esperanças. Há como que um contínuo movimento de vai e vem onde a vida social é atualizada.

Percebe-se que o objeto em questão também representa algo na vida de seus funcionários, os quais acreditam que ele vai além do seu sustento, pois o trem acaba se tornando um companheiro antigo, daqueles que nunca se esquece. Ainda sim, não pára por aí os atores sociais que o trem atinge, pois não se pode esquecer de sua representatividade na vida daqueles que o vêem e/ou escutam passar por sua cidade. Sejam debruçadas nas janelas de suas casas ou erguendo, na estação ferroviária, as bacias de doces e frutas comercializadas com os passageiros, algumas pessoas podem ver no trem o que elas não vêem em outro lugar – uma oportunidade para se ver refletida no outro. Assim, o trem e as estações ferroviárias formam uma unidade, em que cada parte depende e completa a outra.

O presente artigo permitiu conhecer e expor alguns significados atribuídos ao trem Vitória Minas, à experiência de se viajar nele e aspectos do pensamento e do imaginário de alguns de seus passageiros. Não obstante, esse artigo permitiu, também, operar a transformação do familiar em exótico, como nos ensina Velho. O trem de passageiros que parecia algo familiar num primeiro momento, transformou-se em objeto de estranhamento e, conseqüentemente, de conhecimento quando transformado em exótico.

Assim, com um olhar antropológico durante os deslocamentos, pôde-se perceber através de uma fala, de uma expressão facial, de um entusiasmo, orgulho e/ou humildade - que os entrevistados valorizam o trem de forma nítida e, até mesmo, contagiante.

Percebe-se ainda, que os atores sociais mais focados foram os passageiros do trem e pudemos mapear aspectos de seus pensamentos. Vale a pena lembrar que estes pensamentos foram identificados a partir das categorias e de suas oposições, tais como: “dia”, “noite”; “seguro”, “perigoso”; “ausência”, “presença”; “bom”, “ruim”; “presente”, “passado”; “público”, “privado”; “econômica”, “executiva”, dentre outras que contribuíram para as análises no trabalho.

Sendo assim, essa pesquisa etnográfica atingiu seu objetivo, qual seja o de dar voz ao imaginário de alguns de seus passageiros e isso nos leva a perceber que o imaginário e a representatividade de outros atores sociais, que o trem atinge, podem ser também identificados e analisados. A comunidade local de algumas das várias cidades por onde o trem passa podem vir a ser também uma importante fonte de informações e de conhecimento do imaginário do trem, mas não só dele. A partir disso, poderemos conhecer a participação do trem Vitória Minas na vida dessas pessoas, as transformações ocorridas, as marcas e impactos deixados pelo trem, e sua representatividade.

Bibliografia

DUMONT, Luis. *Essais sur l'individualisme : Une perspective anthropologique sur l'ideologie moderne*. Paris : Éditions du Seuil, 1991. 305p.

HALL, Stuart. *Quem precisa de identidade?* In: SILVA Tomás T. Da (Org), *Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais*. Petrópolis. Vozes, 2000, p. 110.

LAPLANTINE, François; TRINDADE, Liane. *O que é imaginário*. São Paulo: Brasiliense, 1997.

LARAIA, Roque Barros. *Cultura: um conceito antropológico*. 15 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

MACHADO, Paula de Sousa. *Significados e usos sociais do souvenir: um estudo de representações sociais em Petrópolis*. Orientador: Prof. Doutor Euler David Siqueira. Juiz de Fora/ICHL, 2005, 73 p. Monografia (Graduação em Turismo) – UFJF

PALHARES, Guilherme L. *Transportes Turísticos* – São Paulo: Editora Aleph, 2002.

SIQUEIRA, E. D. *O turista, o estrangeiro e o viajante: notas para uma sociologia do turismo e da viagem*. In: XXX - INTERCOM - Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, 2007, Santos, SP. ANAIS do XXX - INTERCOM - Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. SANTOS: INTERCOM, 2007. v. 1. p. 01-15.

_____ 2006a. *O melhor lugar do mundo é aqui: etnocentrismo e representações sociais nas revistas de turismo*. In: 25a. RBA – Reunião brasileira de antropologia, Goiânia, Goiás. De 11 a 14 de junho de 2006, Campus da Universidade Católica de Goiás e da Universidade Federal de Goiás. Anais da 25a. RBA – Reunião brasileira de antropologia: RBA, 2006a. CD-ROM.

_____ 2006b. *Para uma etnografia do cartão-postal: destaque para a garota carioca*. In: SeminTur – Seminário de pesquisa em turismo do Mercosul, IV; Caxias do Sul. De 07 a 08 de julho, Campus da Universidade de Caxias do Sul, RS. Anais do IV SeminTur Mercosul: Universidade de Caxias do Sul, RS, 2006. CD-ROM.

_____ 2008. *Etnografia, trabalho de campo e o aporte da Antropologia e Sociologia ao Turismo*. Juiz de Fora, 2008. 12f. (Apostila da disciplina Metodologia de Pesquisa, Curso de Turismo, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora).

VELHO, Gilberto. *A utopia urbana: um estudo de Antropologia Social*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. p.65-85.

_____ 1978. Observando o familiar. In: *A aventura sociológica: objetividade, paixão, improviso e método na pesquisa social*. Edson de Oliveira Nunes (Org.). Rio de Janeiro: Zahar, 1978. p.36-46.

Periódicos

PALMA, Roberta. Entre o mar e a montanha. *Nos trilhos*: Departamento de comunicação da companhia Vale do Rio Doce, Governador Valadares. Ed. Companhia Vale do Rio Doce, v.1, n.1, p.28- 39 out. 2005

Referências eletrônicas

AUTOR DESCONHECIDO. *Estrada de Ferro Vitória Minas*. In: Tecer. Disponível em <http://www.asminasgerais.com.br/rio_doce/tecer/efvm/area.htm> acesso em: 16, abril. 2009

AUTOR DESCONHECIDO. *Histórico da Estrada de Ferro Vitória Minas*. In: Trem de passageiros. Disponível em <<http://www.vale.com/tremdepassageiros>> acesso: 27, abril. 2009