

IMAGINÁRIO E REPRESENTAÇÕES SOCIAIS: A Bordo do Trem de Passageiros Vitória Minas

IMAGINARY AND SOCIAL REPRESENTATIONS: On board in the Vitória Minas Passengers Train

**Raquel Gotardelo Audebert Delag¹
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 caminhe para além do dado mais sensível e imediato. Em outras palavras, ao invés de dados técnicos e estatísticos superficiais que inundam os livros sobre o tema do turismo, 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 também. A partir de um olhar sociológico e antropológico, esse artigo busca jogar luzes sobre o universo simbólico de seus passageiros. 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: Turismo; Transporte ferroviário de passageiros; Representações sociais; A Estrada de Ferro Vitória Minas; Minas Gerais/Brasil.

Abstract: In Brazil, researches on transportation facilities, especially railroaders, face a double challenge: 1) the need of analysis that explores the symbolic dimension, and 2) the need of researches that go beyond the immediate and most sensitive data. In other words, instead of technical and statistical data surface that fills the books about tourism there is a whole universe of imaginary representations ready to be studied. After the long and controversial process of privatization of Brazilian railroads in the mid-1990's, Brazil saw the passenger railroaders transport vanishing. The "Estrada de Ferro Vitória Minas" (EFVM), one among few that still work with passengers services represents an ideal opportunity for Tourism Researches. From sociological and anthropological bases, this article seeks to enlighten the passengers' railroaders' symbolic universe. To study the aspects of this transportation facility for people, such as what they think, what they feel and what they remember

¹ **Raquel Gotardelo Audebert Delag** – possui graduação em Turismo pela Universidade Federal de Juiz de Fora. É mestrande em Educação, Arte e História pela Universidade Presbiteriana Mackenzie – SP. E-mail: <keldelage@hotmail.com>

² **Euler David De Siqueira** – possui graduação em ciências sociais pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Mestrado em sociologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Doutor em ciências humanas (sociologia) pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. É professor e pesquisador do departamento de turismo e do programa de pós-graduação em ciências sociais (mestrado e doutorado). Integra o corpo docente do curso de administração à distância da FEA- Faculdade de administração e economia da UFJF lecionando a disciplina de sociologia e antropologia. E-mail: <euler.david@ufjf.edu.br>

about their uses, opens a gate to knowledge about their practices, their imaginary and their stories of life, full of memories, expectations and forgetfulness.

Key-words: Tourism; Railroaders Passengers; Social Representations; Vitória Minas Railroad; Minas Gerais/Brazil

INTRODUÇÃO

A viagem ferroviária, como qualquer outra, envolve inúmeras dimensões além daquelas eminentemente técnicas. 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 sociais interagindo e que tecem relações sociais as mais diferentes a esse meio de transporte tais como seu tamanho, sua velocidade, seus distintos espaços interiores, seus constrangimentos, suas fronteiras, etc. O que estamos querendo dizer é que a composição ferroviária é condição fundamental do processo de interação social, acionando inúmeras estruturas fundamentais ao processo de construção da realidade social.

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 objetivos, que a vida social se processa a partir dos fluxos interacionais inesgotáveis e cotidianos que os sujeitos mantêm uns com outros a bordo das composições ferroviárias. Em outras palavras, mais do que reproduzir modos de agir, regras ou normas dadas a priori, a cada momento a vida social é renegociada a partir de fronteiras com contornos mais ou menos fluidos. Isso vale também para aqueles que se encontram inseridos no complexo mundo do trem.

O transporte ferroviário já ocupou um lugar de maior destaque no cenário nacional. Em 1997, através da privatização de sua malha ferroviária, o Governo Federal concede à Vale do Rio Doce o direito de operar a Estrada de Ferro Vitória Minas por trinta anos, renováveis por mais

trinta anos³. 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 semiestruturadas, do gravador, do diário de campo, da máquina fotográfica e da observação participante.

TURISMO, CULTURA E IMAGINÁRIO

Toda e qualquer tentativa de definir o turismo implica na escolha do referencial teórico que guie e oriente o olhar do pesquisador para aspectos de uma realidade social que é, acima de tudo, construída também pela própria teoria. Em outras palavras, não haveria uma definição do turismo que seja mais 'verdadeira' frente a outras, que apareceriam como sendo falsas ou ilusórias, mas, definições possíveis, que se articulam a partir de escolhas teóricas distintas. A uma definição aberta e flexível de turismo - e isso significa não descartar de antemão nenhuma forma de viagem -, acrescentamos a noção antropológica de consumo, central à compreensão desse fenômeno social. De fato, no transporte ferroviário, incluindo aí a presença ou não da atividade turística, teríamos não apenas o consumo de bens materiais (poltrona confortável, cadeira aconchegante, comida saborosa) e serviços (serviço de bordo, de bilheteria, segurança e do próprio deslocamento), mas também signos os mais variados (MACHADO, 2005, p.11). Além do mais, o consumo visto

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

aqui a partir de uma perspectiva cultural e simbólica, remeteria ao plano da classificação, seja de pessoas, coisas, gestos, palavras ou ainda acontecimentos. É importante ressaltar que não esposamos as concepções teóricas que veem 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.

Para todos os efeitos, estamos lidando, nesse trabalho, com a dimensão simbólica. Lidamos com imagens e com representações construídas pelo e através do discurso dos atores sociais engajados no deslocamento ferroviário e que já são da ordem do simbólico e do coletivo. Não podemos e não devemos reduzir as imagens e representações sociais às psiques individuais, ainda que o sujeito tenha algum tipo de autonomia, o que não quer dizer que seja ele produtor e senhor de suas próprias ideias.

Mas, o que entendemos por símbolo? Por símbolo entendemos uma relação entre um significante (um sinal, a parte material do signo) e um significado (o conceito, a concepção, a ideia), que não implica em nenhum tipo de necessidade entre essas duas partes. Para além da inesgotável discussão sobre a terminologia da ciência do signo, partimos da ideia de que entre o signo, o símbolo e a representação coletiva, por exemplo, haveria, sobretudo, uma relação entre um significante e um significado e que essa relação admitiria uma maior ou menor arbitrariedade. De fato, a terminologia da semiologia varia enormemente, conforme nos mostra Gilbert Durand (2003, p. 15): “Quoi qu’il en soit, ‘image’, ‘signe’, ‘allégorie’, ‘symbole’, ‘emblème’, ‘parabole’, ‘mythe’, ‘figure’, ‘icône’, ‘idole’, etc., sont utilisés indifféremment l’un pour l’autre par la plupart des auteurs”.

Em face à problemática de definições do universo semiológico tomamos o símbolo como pertencendo à categoria do signo, como ensina Durand (2003). Ainda segundo o autor, quase todos os signos operam como subterfúgios de economia. Em outras palavras, o significante, a parte, digamos, visível do

signo e que toma o lugar do significado que não pode aparecer por diversas razões e que pode variar enormemente, nos remete ao campo da arbitrariedade. Posso representar o amor através de um lindo coração vermelho como também através de um lenço perfumado manchado de batom ou, ainda, por uma fogueira ardente. Quem diz signo diz arbitrariedade.

Assim, quando lidamos com qualidades dificilmente representáveis, nos dirigimos ao campo do signo alegórico. Ou seja, estamos tratando de ideias ou sentidos que dificilmente são representáveis do ponto de vista do sensível. Em outras palavras, sua ‘realidade’ dificilmente é apresentável, distintamente dos signos arbitrários, cuja realidade poderia ser de algum modo ser apresentada. Contudo, mesmo nesse caso, que inclui o signo alegórico, alguma parte do significado é chamada a figurar concretamente (DURAND, 2003). Quando finalmente nos afastamos de toda e qualquer relação de necessidade ou mesmo de correspondência entre o significante e o significado, chegamos à ideia de imaginação simbólica, noção central a esse trabalho. Ou seja, distintamente dos signos arbitrários e dos signos alegóricos, a imaginação simbólica não guardaria nenhuma referência a um objeto ou a uma realidade apresentável, mais somente a um sentido abstrato. Nas palavras de Durand (2003, p.12),

Car le propre du symbole c’est d’être, en plus du caractère centrifuge de la figure allégorique par rapport à la sensation, centripète. Le symbole est, comme l’allégorie, reconduction du sensible, du figuré au signifié, mais en plus il est par la nature même du signifié inaccessible, épiphanie, c’est-à-dire, apparition, par et dans le signifiant, de l’indicible. L’on voit derechef quel va être le domaine de prédilection du symbolisme: le non-sensible sous toutes ses formes: inconscient, métaphysique, surnaturel et surréel.

Em todo caso, mesmo o símbolo reclamaria um significante. Durand (2003) nos fala de um

duplo imperialismo, seja do significante, seja do significado, o que atesta a flexibilidade do símbolo. Ora, esse imperialismo do significante, por um lado, ~~deter~~ se repetir incessantemente com vias a dar conta da indeterminação fundamental com o significado, o que por vezes reúne qualidades as contraditórias em uma mesma imagem, confronta-se, por outro lado, com o imperialismo do significado. Esse segundo termo, diz Durand, transborda e invade o lado sensível do símbolo ao se manifestar através do ato fundamental de aparição. Durand dá o nome de redundância a esse fenômeno. Originalmente portador de uma inadequação fundamental entre suas duas metades, seria através da repetição que o símbolo buscaria dar conta dessa inadequação. Mas, é preciso ressaltar, não se trata aqui de uma repetição tautológica, diz Durand, mas uma repetição que se aperfeiçoa a cada movimento. Em síntese, a aparição de uma mesma palavra ou de uma frase ou ainda de imagens e gestos, varias vezes por parte de um entrevistado, por exemplo, pode ser lida como a tentativa de instaurar o significado através da redundância.

Como fenômeno social complexo e total, mas simbólico, acima de tudo, 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 que adentram ao campo do imaginário e que são fundamentais ao processo mesmo de imaginação. Flüsser (2002) nos ensina que a própria imaginação possui o poder de constituir imagens, e diz ainda mais: a imaginação fundamental no processo de decifrar, ler e traduzir, enfim, interpretar as imagens. Imagens são importantes formas de comunicar algo (um sentido, uma ideia, uma representação) a alguém. Como argumenta Marc Augé (1997), imagens podem servir para tudo, o que não exclui nenhuma possibilidade de seu uso. Com base em Laplantine e Trindade (1997, p.10), definimos imagens como sendo:

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.

A partir de uma perspectiva antropológica e sociológica, entendemos o turismo como um conjunto de representações sociais, representações sociais essas que são o resultado de estruturadas previamente existentes, mas que também são acionadas no ato mesmo da interação social, o que nos leva a pensar que ele, enquanto fenômeno social do tipo total, implica estar a todo momento atravessando, para não dizermos constituindo, fronteiras não somente físicas, mas principalmente morais e simbólicas (SIQUEIRA, 2006b, p. 02). Para todos os efeitos, estamos lidando, nesse trabalho, com a ideia de imaginário e de representações sociais ou coletivas, se quisermos, no sentido atribuído por Durkheim (1973).

(...) são o produto de uma imensa cooperação que se estende não apenas no espaço, mas no tempo; para fazê-las, uma multidão de espíritos diversos associaram, misturaram, combinaram suas ideias e sentimentos; longas séries de gerações acumularam aqui sua experiência e seu saber. Uma intelectualidade muito particular, infinitamente mais rica e mais complexa do que a do indivíduo, está aqui, portanto, como que concentrada. (DURKHEIM, 1973, p. 518).

Nessa mesma direção, temos as considerações do antropólogo argentino Fernando Brumana (1983, p. 29) que nos diz, “o conjunto das representações de uma sociedade concreta poderia dar-nos o mapa daquilo que pode ser pensado e praticado, mapa do qual as instituições seriam a atualização, a sua constatação palpável”. Ora, independentemente de escolas e linhas de

pensamento que separam ou compartimentam essas categorias de forma fixa – imaginário, representações e imaginação –, defendemos que não há uma linha que separe o imaginário do campo das representações. Ambos pertencem ao campo do simbólico. Em poucas palavras, estamos em um campo onde os sentidos flutuam em face de significantes que formam uma verdadeira dança ou jogo de sentidos, onde a diferença é o próprio sinal da polissemia.

Toda viagem, seja ela 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. A partir dessa perspectiva concebemos 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 outro lugar e que retorna a seu universo de vida cotidiano transformado através do contato mantido em outro local. (SIQUEIRA, 2006a, p. 3).

Na mediação de universos culturais ou de significação distintos, o ritual e seus mecanismos tais como o de integração e separação, reforço e inversão, etc., 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 a um tipo de transporte, o ferroviário, mais precisamente o trem 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 e

seus sistemas de signos, 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.2).

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, onde, normalmente, grande parte de suas representações são tecidas. Essa ação, social em todos os sentidos do termo, os leva 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 (2002, p. 55-63), 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”. Portanto, buscamos conhecer aspectos do conjunto de símbolos que os sujeitos constroem, usam e negociam, para pensar o trem de passageiro Vitória Minas. Ou seja, como se constitui a 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.

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 a de 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, das pedras preciosas e da 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 Estrada de Ferro Vitória Minas.

Em 1940, durante o Estado Novo de Vargas, foi criada 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. (PALMA, 2005). Dois anos depois, o presidente Getúlio Vargas assinou o Decreto Lei 4.352, criando a Companhia Vale do Rio Doce S/A (CVRD) e absorvendo as atividades da empresa anterior.⁵ No ano de 1944, os trilhos chegaram à Itabira e na década de 1950, a CVRD adquiriu locomotivas à diesel, inutilizando as Marias-Fumaça que circularam durante meio século (PALMA, 2005).

A partir da década de 1950, a EFVM recebeu novos investimentos, tanto para o transporte de cargas quanto para o de passageiros. Antes, os vagões tinham capacidade para transportar trinta toneladas de cargas e, com as melhorias, esse número passou para setenta toneladas.⁶ Na década de 1970, 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, foi a chegada do trem de passageiros que ligava Vitória a Itabira, à cidade de Belo Horizonte. Em 1997, durante o Governo Fernando Henrique Cardoso, a ferrovia foi privatizada e passou a ser operada pela Vale.⁷

O trem de passageiro Vitória Minas liga as capitais mineira e capixaba, nos dois sentidos. O trajeto é realizado em cerca de treze horas de viagem, passando por 28 cidades. Grande parte dos mineiros e capixabas residentes em localidades percorridas pelo trem, ou próximo a elas, o considera como familiar, em que pese a sua exotividade. Elas utilizam o sistema com frequência, seja para nele viajar ou para, na estação, receber amigos e parentes, criando uma relação de familiaridade. Familiaridade, que Gilberto Velho (1078) explica como:

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 desta colocação, entendemos que o trem de passageiro Vitória Minas, embora familiar àqueles que o utilizam, não é, necessariamente, conhecido por seus usuários; pelo menos não em sua totalidade. Isso nos possibilita pensar o trem para além da familiaridade e vê-lo como um universo desconhecido, pensando a diferença no seu interior. Quem diz familiaridade, diz hierarquia. Siqueira, a partir de Velho, relata que a

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

⁵ Disponível em: <<http://www.vale.com/tremdepassageiros>> acesso: 27, abril. 2009.

⁶ Disponível em:

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

⁷ Disponível em: <<http://www.vale.com/tremdepassageiros>> acesso: 27, abril. 2009.

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).

Nesse sentido, o trem de passageiro Vitória Minas, entendido aqui como um sistema cultural, não é um todo homogêneo para seus frequentadores. Ele possui diferentes divisões, muitas delas expressando a forma como a sociedade mineira se pensa e se divide. A divisão social no trem ocorre a partir de dois eixos centrais, que são as classes A, executiva; e B, econômica. A forma como essa divisão é articulada permite pensar como as identidades são negociadas, no interior dos vagões. Segundo Hall (2000, p. 110), “as identidades são construídas por meio da diferença e não fora dela”, não sendo, de forma alguma, unificadas, mas antes, fragmentadas. Portanto, a divisão, no interior do trem, em duas classes, seria resultante de divisões estruturais da sociedade brasileira.

OS ATORES SOCIAIS E A REPRESENTATIVIDADE DO TREM DE PASSAGEIRO VITÓRIA MINAS

Grande parte da pesquisa que deu origem a esse artigo é fruto de trabalho de campo realizado a bordo do trem Vitória-Minas, ao longo de quatro viagens entre as cidades de Vitória e Belo Horizonte. 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 prontos e acabados. Eles somente ganham vida e 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 (LEVI-STRAUSS, 2009).

O trabalho de campo permitiu apreender várias histórias sobre o trem de passageiro, conhecer as motivações de alguns de seus usuários e um pouco da representatividade desse espaço de interação para aqueles que o utilizam. Durante a etnografia, a principal preocupação foi a de apreender as categorias que surgiam com mais frequência para mapeá-las e analisá-las. No que diz respeito ao trabalho de categorização, 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). Destacamos que é a partir das falas dos atores ou sujeitos sociais que procederemos a construção das categorias. A partir do exposto, 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.*”⁸ Segundo essa fala, viajar durante o dia é mais valorizado do que fazê-lo à noite, e só é possível perceber isso quando opomos a categoria “dia” com a de “noite”. Viajar de dia assume uma posição de valor frente à viajar à noite, o que não significa que a viagem noturna não seja preferida por outros passageiros. A construção articula o valor.

O trem também articula ideias sobre risco, segurança e conforto, articuladas ao valor dado à viagem diurna ou noturna. Desse modo, as categorias “segurança” e “despreocupar-se”, proferidas por alguns passageiros e 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.*”⁹ Em contrapartida, “perigoso” e “preocupar-se” mostram como

⁸ Relato verbal do entrevistado à pesquisadora.

⁹ Idem.

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”.¹⁰

A relação do transporte ferroviário e rodoviário foi ressaltada pelos entrevistados, sob o ponto de vista do preço das passagens. Evidencia-se o valor econômico da viagem de trem, na maioria das entrevistas, nas categorias “mais barato” e “ajuda *pro* povo”, que mostrariam ser o trem um elemento de auxílio às dificuldades econômicas de determinados grupo de passageiros. Contudo, as categorias “desenvolve/desenvolveu” e “dependente/depende do trem”, revelam que a ajuda proporcionada pelo meio de transporte não se limita apenas aos seus usuários, isto é, os passageiros, mas atinge também cidades por onde ele passa:

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-chup*¹¹ né? Ajuda o pessoal.¹²

Vemos que não só os usuários, ou aqueles que mais propriamente se deslocam com o trem, mas também aqueles que estão fora, interagem, deixando ainda mais complexo o sistema social. Assim, vamos ao poucos conhecendo as percepções dos entrevistados e buscando o que está por detrás das falas

mais imediatas, no nível mais consciente, em direção a um nível mais inconsciente ou estrutural no sentido levi-straussiano, se quisermos. O desenvolvimento pessoal dos usuários não está apartado do desenvolvimento que experimentaram determinadas cidades pelas quais passa a ferrovia. Aliás, há mesmo uma homologia entre o desenvolvimento de determinadas cidades e o de seus habitantes, sendo que o agente fundador desse processo é a própria ferrovia, vista como um meio de ligação e de comunicação.

O trem é um grande sistema de diferenças, composto por características heterogêneas que possibilitam pensá-lo como uma espécie de modelo reduzido ou condensado da vida social. É a partir das diferenças presentes no ‘palco’ do trem, que os atores irão armar o jogo do simbolismo e, assim, dar continuidade à vida social. As classes, executiva e econômica, ilustram bem esse jogo, pois uma classe não é somente diferente ou oposta a outra; ela é também inferior ou superior. Logo, uma classe pode englobar outra, em diferentes níveis, ao mesmo que cada uma se opõe à outra, juntas perfazendo uma totalidade hierárquica (DUMONT, 1991). Os entrevistados articulam essas diferenças, no trem, dos mais distintos modos. Um dos entrevistados declarou: “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* que é gostoso”.¹³ Nessa fala, há um jogo ambíguo na contraposição das duas classes: a executiva possuiria vantagens, mas, através de um sistema de compensações, essas são invertidas.

A inferioridade presumida da classe econômica, uma categoria tida como desprovida de confortos e atestadora ou indicadora da situação econômica do usuário, passa a englobar a categoria dita superior (DUMONT, 1991), nos atributos ligados ao maior contato com a natureza, como o acesso “direto ao vento”, propiciado pela abertura do

¹⁰ Idem.

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.

¹² Relato verbal do entrevistado à pesquisadora

¹³ Idem.

vagão. Mas, é principalmente no preço que há a inversão hierárquica de nível, quando o que era classificado como inferior, passa a ocupar a posição superior. Em oposição a essa inversão de valor, 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, classificados como ‘gentaidada’.

Nesse sentido, apesar de os passageiros, independente de condição social, apreciarem o trem, eles não o apreciam em sua totalidade; aqueles que frequentam certo espaço expressam sua preferência, distinguindo-a socialmente dos frequentadores da outra classe, chamando atenção para as diferenças estruturais da sociedade brasileira, reproduzidas no interior do trem. Em si mesmas, as classes executiva e econômica não fazem sentido isoladas umas das outras. Somente quando confrontadas como valor é que aprendemos alguns de seus sentidos que, repetimos, são moveis. Contudo, mesmo a classe econômica, classificada como menos valorizada pelos passageiros da classe executiva, cria formas de inverter a posição de inferioridade, passando a governar a hierarquia como um valor para seus usuários. 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 (DUMONT, 1991).

Embora o trem apresente características heterogêneas, isso não significa dizer que elas simplesmente existem e que são fixas. Velho (1975) nos ensina que, mesmo sendo heterogêneas, essas experiências podem apresentar certos elementos básicos em comum. Sendo assim, todos os passageiros, independentemente da classe em que viajam, compartilhariam de uma mesma condição estrutural: estariam submetidas a um determinado regramento jurídico-legal comum, assim como passam pelos mesmos trechos da

viagem, contemplam uma mesma paisagem, ainda que com olhares diferenciados, e estão submetidos aos imponderáveis de uma estrada de ferro, como a um acidente, por exemplo. Mas, estamos longe de afirmar que todos têm ou teriam a mesma experiência e que veem ou veriam um mesmo objeto, cena ou paisagem.

De fato, as categorias ‘natureza’ e ‘paisagem’ aparecem com frequência na fala dos entrevistados, sendo que um deles 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”. Queremos dizer com isso que estamos longe de um deslocamento que seja somente espacial ou que tenha apenas função utilitária, para seus usuários e mesmo para a empresa. Viajar de trem, estar no trem, representa uma forma de engajamento no mundo, junto com planos, ideias e sistema de representação próprio a essa forma de transporte.

A mudança de elementos à medida que o trem se desloca, operaria como uma metáfora do próprio percurso da vida de seus usuários e, porque não dizer, também das cidades por onde o trem passa ou interliga. Eis os elementos de nossa equação simbólica: as idas e vindas do trem e de seus passageiros; os momentos-chaves na vida de uma ou de várias pessoas; os sujeitos que já se foram assim como cidades que desapareceram; as cidades que parecem parar no tempo, da mesma forma que algumas pessoas o veem como que tendo estagnado ou que procuraram guardar sua forma de vida. Nascimento, vida e morte são equacionadas 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-cabeça, onde outras lógicas exógenas ao campo do trem são chamadas a figurar.

Durante as entrevistas, o trem também foi mencionado como sendo um “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 estar junto ao outro; que nos permite conhecer pessoas, nos despedirmos delas, conhecermos outras, reencontrarmos ainda outras. Em resumo: chegar e partir. Assim como se nasce, se vive e se morre, o trem chega, permanece parado um tempo e em seguida parte para depois retornar. Em outras palavras, o trem, entendido aqui como metáfora da vida, 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, casados há muitos anos, que se conheceu no trem, carinhosamente chamado por eles como “trem casamenteiro”: “Tenho 44 anos de casado, 44 anos de trem, romântico né? [...] Aqui deve ter sido encontro pra muitas pessoas”.

É importante perceber que, no trem, estamos diante de formas variadas de sociabilidade, a comunicação presente a todo momento, dentro e fora dele. Ora, é comunicação que assegura o trânsito dos sentidos; é ela o principal signo de que estamos aqui junto de outros, contra, a favor ou ainda indiferentes, mas, em última instância, estamos com o outro. Entretanto, assim como acontece na vida, algumas pessoas embarcam e passam a fazer parte da 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, presente sob diferentes manifestações.

O trem também é memória. 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 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”.¹⁴

Apesar de uma longa existência, o trem de passageiro 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. Entrevistadas lembram: “Eu me lembro que o trem atrasava muito na época, então a gente fazia foguinho pra matar pernilongo e ficava mais de duas horas esperando”. Aqui a referência ao passado nem sempre aparece de forma positiva, ao contrário. No passado, quando a companhia era estatal, o serviço não era dos melhores. Logo, há um passado associado ao setor público e aos atrasos, tido como um momento negativo. Ilustrando ainda as questões relativas aos serviços e condições do trem antigamente, um 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.¹⁵

Outro passageiro, aposentado da Companhia Vale do Rio Doce, lembra que vivenciou histórias e lutas por melhorias; acompanhou o processo de privatização da ferrovia e, hoje, diz orgulhoso: “Pra mim, foi o funcionário que fez a Vale do Rio Doce, não foi o governo não.

¹⁴ Idem.

¹⁵ Idem.

E hoje é essa potência!'. Nessa fala, 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 (-) e 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 passageiro Vitória Minas, ve-se que ele é um valor na vida de pessoas idosas, adultas, jovens e até mesmo na de crianças, como é o caso de uma menina de nove 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 para os seus usuários. É essa a equação simbólica que afirma um lugar privilegiado ao trem, mais do que de fato ele ter um menor preço da passagem em relação ao transporte rodoviário, por exemplo. Eis que a fala de uma criança permite acesso a todo um sistema simbólico, no qual elementos são ordenados hierarquicamente, mas que em si mesmos não guardam nenhuma relação de necessidade ou de funcionalidade.

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 acessar a forma como a vida social pode se processar. A viagem de centenas de passageiros, todos os dias, a bordo do trem Vitória Minas vai além de sua dimensão técnica-instrumental. Para todos os efeitos, não estamos falando de um simples deslocamento espacial. As diferenças sociais

em função de renda ou de local de moradia, as regras implicadas nesse meio de transporte, os obstáculos tecidos no trem, suas divisões e as dificuldades vivenciadas não se limitam ao lado de fora da janela, nem nas cidades atendidas pela ferrovia, mas se fazem presentes, também, no interior do trem. O trem é a expressão viva e concreta cuja atualização opera no próprio ato da interação social; é onde a sociedade se apresenta com toda a sua força, incluindo também a possibilidade de tensão, do conflito e dos desencontros, que o espaço vivo do trem nos mostra.

Por meio das vozes de alguns de seus passageiros, pudemos ver em que medida o trem Vitória-Minas se configura como um espaço social total, onde histórias são tecidas em conjunto por vários atores sociais. E aqui a comunicação é ela própria a própria condição da vida dentro e fora do trem. Em grande parte, muitos sujeitos que fazem uso do trem nem se conhecem, nunca se viram, mas estão presentes ali, juntos em um espaço que é, já, o fruto de representações talvez muito mais antigas, mas que são atualizadas de tempos em tempos ao mesmo tempo em que trazem o novo, o inesperado, o inusitado. Ele, o trem, não é somente um meio de transporte material, mas também um meio de encontrar pessoas; de estar junto só pelo fato de estar; de apreciar belas paisagens que desfilam diante dos usuários e de levar desenvolvimento por onde passa ou ainda de fazer sonhar aqueles que o vêem mesmo sem nele adentrar.

Quantos sorrisos e acenos de crianças e adultos não foram dados e oferecidos rotineiramente aos passageiros do trem todos os dias quando o trem passa? Eis mais uma vez a comunicação como expressão viva, pois ela assegura a vida social. 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 que aquele trem pode ser o melhor jeito de chegar até um parente ou amigo, que durante a viagem, as pessoas param para pensar na vida e colocar em ordem seus pensamentos.

Em poucas palavras, o deslocamento, que é, sobretudo, da ordem simbólica, pois o trem é bom para pensar. Nesse sentido, ao aguardar na estação a chegada do trem, vemos, segundo o olhar de alguns de seus usuários, que ele 'traz', que ele 'porta', enfim, que ele 'comunica', reencontros, sonhos e sorrisos para alguns. Porém, para outros, ele parte deixando saudades, mas também esperanças. No movimento do trem a vida social se coloca como uma homologia. Há também um contínuo movimento de vai e vem onde a vida social é atualizada, reatualizada, produzida e reproduzida.

Percebe-se que o objeto em questão, que também é sujeito, representa algo na vida de seus funcionários, que acreditam que ele vai além do seu sustento, pois o trem acaba se tornando um companheiro antigo, daqueles que nunca se esquece. Ainda assim, não para por aí a relação dos atores sociais que o trem atinge, pois sua representatividade na vida daqueles que o veem ou escutam passar por sua cidade, é importante. 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 veem 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 possíveis significados atribuídos ao trem Vitória Minas, permitiu expor parte da experiência de se viajar nele assim como 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 passageiro que num primeiro momento parecia algo familiar, transformou-se em objeto de estranhamento e, conseqüentemente, de conhecimento quando visto com outros olhos, olhos distanciados.

Com um olhar antropológico lançado durante os deslocamentos, pode-se perceber através de uma fala, de um gesto ou de uma

expressão facial, de um entusiasmo, orgulho ou humildade, que os entrevistados valorizam o trem de forma nítida e, até mesmo, contagiante. Percebe-se, ainda, que os atores sociais mais evidenciados foram os passageiros do trem e pudemos mapear aspectos de seus pensamentos. Vale a pena lembrar que algumas ideias foram identificadas 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 colocam em relevo aspectos do imaginário daqueles que viajam. A etnografia permitiu dar voz ao imaginário de alguns de passageiros.

Finalmente, identificamos possíveis outras esferas que mereceriam ser estudadas, como a comunidade local de algumas das várias cidades por onde o trem passa e que 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 aspectos do papel que o trem Vitória Minas joga na vida dessas pessoas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGÉ, M. **A guerra dos sonhos**. Campinas: Papirus, 1997.
- BRUMANA, F. **Antropologia dos sentidos: introdução às ideias de Marcel Mauss**. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- DUMONT, L. **Essais sur l'individualisme : Une perspective anthropologique sur l'ideologie moderne**. Paris: Éditions du Seuil, 1991.
- DURAND, G. **L'imagination symbolique**. Paris: PUF, 2003.
- DURKHEIM, E. As formas elementares da vida religiosa. **Os pensadores**. São Paulo: Abril, 1973.
- FLUSSER, V. **Filosofia da caixa preta: ensaios para uma futura filosofia da**

- fotografia.** Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.
- HALL, S. *Quem precisa de identidade?* In: SILVA, T.T. (Org). **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais.** Petrópolis. Vozes, 2000, p. 110.
- LAPLANTINE, F.; TRINDADE, L. **O que é imaginário.** São Paulo: Brasiliense, 1997.
- LEVI-STRAUSS, C. **Anthopologie structurale deux.** Paris: Pocket, 2009.
- LARAIA, R.B. **Cultura: um conceito antropológico.** 15 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.
- MACHADO, P.S. **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, G. L. **Transportes Turísticos.** São Paulo: Editora Aleph, 2002.
- PALMA, R. 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
- SIQUEIRA, E. D. *O turista, o estrangeiro e o viajante: notas para uma sociologia do turismo e da viagem.* In: **ANAIS do XXX INTERCOM - Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.** SANTOS: INTERCOM, 2007. v. 1. p. 1-15.
- _____. 2006a. *O melhor lugar do mundo é aqui: etnocentrismo e representações sociais nas revistas de turismo.* In: **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: **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, G. **A utopia urbana: um estudo de Antropologia Social.** Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- _____. 1978. Observando o familiar. In: NUNES, E. O. (Org.). **A aventura sociológica: objetividade, paixão, improviso e método na pesquisa social.** Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

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.