

CENTRO UNIVERSITÁRIO SALESIANO DE SÃO PAULO – UNISAL

Unidade de Ensino de Americana

O TURISMO E A FERROVIA

MARIA AMÉLIA MOSCOM

Americana

Outubro de 2001

MARIA AMÉLIA MOSCOM

O TURISMO E A FERROVIA

Trabalho monográfico de conclusão de curso apresentado como exigência parcial para obtenção do Grau de Bacharel em Turismo, à Banca Examinadora do CENTRO UNIVERSITÁRIO SALESIANO DE SÃO PAULO – CENTRO UNISAL, sob a orientação do Professor Dr. Luís Antonio Groppo e supervisão metodológica da Professora Jane Aparecida Simon Lara Phênis

Americana

Outubro de 2001

MARIA AMÉLIA MOSCOM

O TURISMO E A FERROVIA

Curso de Turismo

Banca Examinadora:

Professor:

Professor Dr. Luís Antonio Groppo - Orientador

Professor:

DEFESA EM ___ / ___ / ___

CENTRO UNIVERSITÁRIO SALESIANO DE SÃO PAULO – CENTRO UNISAL

Americana – SP

Outubro de 2001

Dedico este trabalho a todos os meus familiares, que *suportaram* a minha presença, neste ano. E em especial, quero dedicar a meu tio **MOYSES MOSCON**, quem, apesar de termos vividos juntos por quarenta anos, apenas nas suas duas últimas semanas de vida compreendi a grandiosa importância de sua presença.

Agradecimentos. Há de se ter sempre muita gratidão. Quero agradecer antes a **DEUS** – Senhor Maior. A **Meishu-Sama** que orienta e ilumina meus ritos. À minha família – toda ela –, que me suporta... Sempre. A meu querido amigo, professor, orientador: Luís Antonio Groppo, que acredita mais em mim do que eu mesma. Finalmente, a todos os meus amigos e colegas de classe que me possibilitaram infinitas experiências e observações.

Muito Obrigado a todos!

RESUMO

A ferrovia há muito povoa e habita o imaginário do homem – romântico, moderno, contemporâneo. No entanto, principalmente, quando investido do papel de *homo turisticus*, o homem contemporâneo tem permitido externar sentimentos profundos que, aparentemente, tem remetido-o ao conforto nostálgico de um passado carregado de simbolismo. Passeando por sobre a paisagem da modernidade e da chamada pós-modernidade, buscou-se observar as tradições e contradições culturais do homem provocadas pelas constantes variações estruturais de seus modos de vida. Aparentemente, o atual processo de mundialização, também está submetendo o homem a novo paradoxo cultural e é sobre esta ótica que buscou-se observar a aparente relação nostálgica que o homem tem desenvolvido com os trens e trilhos.

Palavras-chave: ferrovia, modernidade, pós-modernidade, imaginário.

ABSTRACT

A lot of time ago, the railroad inhabits the imaginary of the man – romantic, modern, contemporary. However, mainly, when invested of paper of *homo turisticus*, the contemporary man has been allowing to demons deep feelings that, seemingly, it has been sending it to the nostalgic comfort of a past loaded of symbolism. Going for a walk for on the landscape o the modernity and of the powder-modernity, it was looked for to observe the traditions and the man's cultural contradictions provoked by the constant structural variations of its life manners. Seemingly, the process of current globalization, it is also submitting the man to new cultural paradox and it is on this optics that was looked for to observe the apparent nostalgic relationship that the man been developing whit the trains and rails.

Work-key: Railroad, Modernity, Powder-Modernity, Imaginary.

ÍNDICE

O TURISMO COMO NOSTALGIA DO PRÉ-MODERNO	10
FORMAS NOSTÁLGICAS DE TURISMO	13
HISTÓRIA DO INÍCIO DO USO DA FERROVIA PARA FINS TURÍSTICOS	16
A FERROVIA COMO SINÔNIMO DE MODERNIDADE	18
A NOSTALGIA DA FERROVIA NA ERA PÓS-INDÚSTRIAL	22
ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS	24
VIAGENS E IMAGINÁRIO	26
CONCLUSÃO	30
BIBLIOGRAFIA	32

INTRODUÇÃO

Há muito a ferrovia encanta-me. No entanto, nos últimos quatro anos este encanto transformou-se em verdadeiro interesse. Tenho buscado, neste período, acompanhar, mais proximamente, os vários acontecimentos que têm envolvido o setor ferroviário, principalmente na esfera nacional. Apesar do pouco, ou quase nenhum, destaque que este segmento tem merecido nos meios de comunicação, assuntos é que não faltam. Seja no que diz respeito à concessão da malha ferroviária nacional, seja no que diz respeito ao abandono em que se encontram os imóveis ferroviários, principalmente aqueles que se localizam ao longo das malhas e que não fazem parte do patrimônio concessionado à iniciativa privada. Estes imóveis ainda pertencem ao patrimônio da RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima –, empresa estatal. Fazem parte deles: galpões, armazéns, residências destinadas aos antigos ferroviários e também as várias estações, onde o transporte de passageiros foi eliminado. É importante salientar que tais imóveis foram construídos por ocasião da grande expansão ferroviária no Brasil ocorrida entre os anos de 1860 e 1940. Portanto muitos deles possuem relevada importância, tanto arquitetonicamente quanto como representantes da história de várias regiões ou municípios.

Alegando falta de estrutura financeira para subsidiar a conservação destes imóveis, a Rede tem tentado aproveitar-se do interesse demonstrado pelos órgãos municipais em adquiri-los e apresentado valores de venda impraticáveis. Esta atitude tem levado várias prefeituras à simplesmente, apropriarem-se dos locais, *reformando-os* – não restaurando-os ou revitalizando-os, à revelia da estatal ou, simplesmente, abandonando estes à própria sorte.

Todavia, a despeito de qualquer situação em que se encontrem, sejam as malhas ferroviárias, sejam os materiais rodantes, o trem continua a exercer grande fascínio sobre as pessoas de maneira geral. Esta questão sempre me chamou a atenção. Observando o comportamento de várias pessoas frente à possibilidade de realizarem uma viagem de trem, estas sempre mostravam-se entusiasmadas e felizes. Em algumas oportunidades pude constatar que mesmo quando tinham a possibilidade de optarem por um outro tipo de transporte, elas preferiam realizar a viagem através do trem.

É importante salientar que devido às condições em que se encontram nossos trens e trilhos, e ainda, devido à intenção das empresas concessionárias em fazer uso da malha ferroviária quase que totalmente, para o transporte de carga – afinal, carga não necessita de conforto e segurança e muito menos incendeia a opinião pública quando ocorre um descarrilamento por má conservação –, estas minhas observações advém do pequeno turismo ferroviário existente no Brasil, especificamente, do Turismo Ferroviário existente entre as cidades de São João Del Rey e Tiradentes.

A impressão é que a realização de uma viagem de trem remete a pessoa a um sentimento nostálgico reconfortante. Inicialmente, entendia que qualquer viagem de trem provocava este sentimento nas pessoas. Com o passar do tempo e observando melhor percebi que, na verdade, o fascínio, o sentimento reconfortante provocado pela nostalgia transparecia muito mais quando a pessoa encontrava-se frente uma composição ferroviária antiga. A partir de então resolvi dar ênfase às minhas observações por esta ótica, mas sem menosprezar os comportamentos frente a composições mais modernas. Espero com tal atitude poder responder a pergunta que mais tem acompanhado-me nos últimos tempos: Por que, afinal, as pessoas sentem-se tão atraídas por esta enorme serpente emplumada?

O TURISMO COMO NOSTALGIA DO PRÉ-MODERNO

Tido como uma das mais acentuadas formas de movimentação de pessoas e de receitas, o turismo é hoje a ‘coqueluche’ do momento. Muito se fala no assunto em quase todas as esferas de governos e também na iniciativa privada. Muitos são os grupos e organizações que estão investindo grandes somas nesta atividade chamada turismo.

Academicamente, a atividade turística é declarada como recente, e isto, por si só, justifica a falta de embasamento científico às discussões. No entanto, apropriando-se de informações dos pesquisadores de várias áreas de interesse, observamos que o fenômeno fundamental para a ocorrência da atividade turística – a viagem provida de destino e retorno – é um dos acontecimentos mais antigos e generalizados da vida humana¹. É certo que a viagem como aventura, a viagem pela viagem somente foi reconhecida após boa parte do século XVIII. Foi a partir deste período, que a sociedade pós-romântica investiu a viagem e seu agente maior – o viajante –, de suas próprias fantasias e desejos², pois a nostalgia que caracteriza a maior parte das viagens é um sentimento característico do homem romântico.

Sabe-se que o turismo, da forma como é conhecido hoje, teve sua origem com a Revolução Industrial da Inglaterra. No entanto, o sentimento que norteou o movimento turístico foi a consciência da liberdade que insinuava-se na sociedade burguesa, que estabeleceu tal revolução. Esta necessidade de liberdade que advinha do “homem romântico”, aliado ao progresso tecnológico, com especial ênfase na ferrovia e no navio tocado a vapor, juntamente com os ideais capitalistas que já se desenhavam, permitiram ao turismo solucionar o problema do deslocamento espacial.

Entretanto, sugiro pensar a partir de agora a atividade turística do ponto de vista comportamental, ou seja, sobre o conjunto de atitudes que forma o comportamento de cada um dos indivíduos que estejam desempenhando o papel do *homo turisticus*³.

¹ ENZENSBERGER, Hans Magnus. Com raiva e paciência: ensaios sobre literatura, política e colonialismo. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1985. Pág. 210

² Op. cit. pág. 212

³ Segundo a União Internacional das Organizações Oficiais de Viagens – IUOTO *apud* BARRETTO, MARGARITA. Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo. 2ª Edição. Campinas. Papyrus. 1997. É toda pessoa que visita um país ou uma localidade diferente daquela em que reside habitualmente, por qualquer razão que não seja realizar um trabalho remunerado. Entre os visitantes estão os turistas e os excursionistas. Os turistas são visitantes que realizam ao menos um pernoite no local e permanecem um mínimo de 24 horas. Os excursionistas são, aqueles visitantes que não param para um pernoite, mas que atravessam o país ou

Jost Krippendorf, em *Sociologia do Turismo*, diz que “o homem em busca de seu equilíbrio vive o ciclo da reconstituição”, ou seja, “o homem de todos os dias se torna turista para logo após voltar a ser o homem de todos os dias”.⁴ Este ciclo propicia ao homem equilibrar suas tensões. O homem de todos os dias de *Krippendorf* é aquele que sofre as tensões diárias impostas pela sociedade em que atua. Viver convencionalmente traz consigo uma grande quantidade de deveres e posturas a serem cumpridas e apresentadas. “Representar” tal papel durante determinado tempo pode ser absurdamente estressante e isto requer uma descontinuidade de representação, provavelmente, por esta razão, o *homo turisticus* procura fazer tudo diferente em seu período de férias. Como diria Marx, “tudo parece estar impregnado de seu contrário”⁵.

Também, segundo *Enzensberger*, foram estes sentimentos antagônicos, entre adorar e odiar o trabalho nascente da Revolução Industrial, que alavancaram a atividade turística nos meados do século XIX. Tanto mais a sociedade burguesa fechava-se, mais seus cidadãos buscavam escapar para viverem o seu contrário como turista⁶.

“O homem deste período tem o sentimento de viver em uma época revolucionária, uma era que desencadeia explosivas convulsões em todos os níveis de vida pessoal, social e política. Ao mesmo tempo, o público moderno do século XIX ainda se lembra do que é viver, material e espiritualmente, em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro”.⁷

O homem contemporâneo parece também estar vivendo essa dicotomia hoje. O atual processo de globalização ou mundialização pode estar provocando este mesmo sentimento contraditório. Ao mesmo tempo em que ele pode reconhecer-se através dos signos mundializados pelo processo de globalização, ele deixa de reconhecer-se pela ausência do diferente em qualquer localização espacial que se encontre.

O atual momento parece remeter-nos a um sentimento muito parecido com o do homem pós-romântico ou moderno. Aparentemente, vive-se uma profunda alteração de

região. Um excursionista permanece por menos de 24 horas e inclui viajantes de um dia e pessoas fazendo cruzeiros.

⁴ KRIPPENDORF, Jost. *Sociologia do Turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1989.

⁵ MARX, Karl apud BERMAN Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo. Companhia das Letras. 1997

⁶ ENZENSBERGER, Hans Magnus. *Com raiva e paciência: ensaios sobre literatura, política e colonialismo*. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1985

⁷ BERMAN Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo. Companhia das Letras. 1997

valores. O processo de mundialização, do ponto de vista cultural, ao mesmo tempo em que parece propiciar a criação de uma cultura homogênea, eliminando as diferenças entre os povos estaria provocando, na verdade, uma diversificação das relações sociais. Como exemplo de individualização poderia ser colocado o espantoso aumento das TV a cabo, das redes interpessoais de computadores, a necessidade da personalização dos atendimentos aos clientes, a crescente busca dos valores históricos como referenciais de identidade, etc⁸.

Dentro deste contexto pode-se lembrar do poeta e crítico mexicano Octavio Paz⁹, que lamentava que a modernidade teria desligado-se do seu passado sendo forçada a ir continuamente para frente, num ritmo frenético para sobreviver. Aparentemente, o que se vê, na verdade, é uma verdadeira volta ao passado em busca de valores e princípios, objetivando, exatamente, a continuidade do processo de modernização.

FORMAS NOSTÁLGICAS DE TURISMO

⁸ ORTIZ, Renato. Um Outro Território: ensaios sobre a mundialização. São Paulo. Editora Olho d'Água. 2000. Pág. 23.

⁹ Apud BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo. Companhia das Letras. 1997. Pág. 34

Cotidiano. Segundo o dicionário Larousse, quer dizer: “aquilo que se faz todos os dias, o que acontece habitualmente”¹⁰. Por força do comportamento das pessoas, esta palavra assumiu conotação negativa e por consequência da palavra o cotidiano também tornou-se negativo, pesado. Ter de trabalhar todos os dias, suportar o tumulto das ruas, correr contra o relógio, expor-se à poluição, agüentar o cansaço, enfim, tudo o que acontece cotidianamente, somente por ser cotidiano é ruim e deve, de tempos em tempos, sofrer uma descontinuidade que possibilite recuperar o indivíduo para que este suporte mais um período exposto a este pesado fardo – o cotidiano. Estas descontinuidades recebem o nome de finais de semana ou férias.

Estes intervalos são ansiosamente esperados pelos homens e para que seu manancial de recuperação seja explorado em sua total potencialidade, normalmente, durante sua ocorrência, faz-se uso da prática do turismo nas suas mais diversas especificidade e formas.¹¹

Uma cena comum e até, poderia-se dizer, cotidiana, são os congestionamentos existentes nas saídas das grandes cidades toda vez que anuncia-se um feriado prolongado. A vontade de ausentar-se do cotidiano é tão forte nas pessoas nestes momentos que quase “vemos” tal sentimento materializar-se.

Pensar que este é um sentimento provocado pela atual condição sócio-econômica pode ser enganoso, haja visto ser possível, quando recorremos à história, verificar estes mesmos movimentos e sentimentos desde os tempos da pré-modernidade ou início da era moderna. O comportamento do homem romântico, que foi agente determinante para o advento da chamada modernidade, era predominado pelas emoções, com grande preocupação para o subjetivo que propiciava profundas reflexões, gerando idealismo e um conseqüente nacionalismo.

Com as Revoluções burguesas o indivíduo com as características do homem romântico tomou consciência da liberdade. Liberdade esta, que estava sendo tolhida pelas conseqüências deste mesmo processo revolucionário. O mundo do trabalho e a

¹⁰ **GRANDE DICIONÁRIO LAROUSSE CULTURAL DA LÍNGUA PORTUGUESA.** São Paulo. Nova Cultural. 1999.

¹¹ Segmentos ou especificidade: Turismo Ecológico, Rural, Cultural, Terceira Idade, etc. Formas: Excursionismo, de tempo indeterminado, de grupos, individual, nacional, internacional etc.

estruturação política do momento ameaçavam sufocar a liberdade recém incorporada. Esta ambigüidade fez o homem moderno, já sufocado pelo trabalho, libertar-se através de sua imaginação “criando” sinônimos de liberdade representados pela imagem das paisagens, situadas distantes da chamada civilização ou aglomerados urbanos – as cidades.¹² A classe burguesa cada vez mais procurava ausentar-se dos centros em direção à natureza e ao exótico, buscava os campos, as montanhas, as praias. Era preciso buscar o intocado, pois o intocado havia tornado-se uma mistificação ideológica.

Nesta época, as características capitalistas já delineavam-se, e o desejo de consumo da visita aos locais “libertadores” era visível. Thomas Cook aproveitou-se desde sentimento e, em julho de 1841, realizou uma viagem entre Loughborough e Leicester para os membros de uma associação de abstêmios. Quatro anos após, fundou sua agência de viagens e em 1845 organizou a primeira viagem em grupo para diversão turística. Iniciava-se assim, o turismo para grandes grupos ou a produção em série do turismo.¹³

Com o desenvolvimento do turismo, também, para a pequena burguesia, as imagens remotas eleitas no romantismo como representativas da natureza e da história cristalizaram-se em Zoológicos, Jardins Botânicos e Museus.

Todo tipo de atividade turística está diretamente relacionada à questão do deslocamento espacial. Para sua realização é fundamental a existência de condições e meios de transporte. Podemos constatar isto até mesmo no Antigo Império Romano, onde é possível verificar formas de movimentação de pessoas que podem ser denominadas turismo. Tal império primava pela construção de grande rede de estradas e meios de transporte.

Não foi diferente no período moderno. O advento da Revolução Industrial, a descoberta da máquina a vapor e a construção dos trilhos ferroviários proporcionaram ao turismo a facilidade do deslocamento espacial, necessário a sua realização. É possível que a locomotiva, desenvolvida na época, tenha povoado a imaginação do homem romântico, que ainda existia no homem moderno e transformado-se em um símbolo de libertação, afinal, era ela aquela que possibilitaria o deslocamento – a fuga –, para longe de tudo aquilo que o oprimia.

¹² ENZENSBERGER, Hans Magnus. Com raiva e paciência: ensaios sobre literatura, política e colonialismo. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1985. P. 214

¹³ Ibid. P. 220

**HISTÓRIA DO INÍCIO DO USO DA FERROVIA PARA FINS
TURÍSTICOS**

No dia 27 de setembro de 1825, o mundo, pela primeira vez viu uma locomotiva a vapor – a “Locomotion”, construída por George Stephenson –, movimentar uma composição ferroviária lotada de passageiros.¹⁴

Para a viagem inaugural, vinte e um veículos, entre carros de passageiros e vagões de carga, formaram a primeira composição que, tracionada pela “Locomotion”, deixaram maravilhadas milhares de pessoas que cercavam o palco de tão extraordinário espetáculo e vibraram, quando os diretores e proprietários da Companhia de Estradas de Ferro Stockton – Darlington tomaram lugar especial, logo atrás da locomotiva, dando sinal para a partida. Preparados para levar 300 convidados, mais de 600 pessoas conseguiram, em meio ao tumulto, encontrar um lugar, sentados ou em pé, nos carros de passageiros. A composição tracionou, ainda, 60 toneladas de carga.

Ao longo da linha, milhares de curiosos testemunhavam o acontecimento que iria entrar para a história como uma das mais surpreendentes conquistas da humanidade.

Tudo correu perfeitamente, apesar das palavras de advertência dos inimigos do progresso que previam uma série de desgraças com o advento da estrada de ferro. O trecho de 51 quilômetros – entre Darlington a Stockton foi transposto a uma velocidade de 27 milhas horárias, mas devido às longas paradas nas estações intermediárias durou 7 horas.

O dia 27 de setembro de 1825 abriu um vasto campo de progresso para o mundo e, para George Stephenson e sua “Locomotion”, foram reservados lugares de honra na história.

É importante observar que a “Locomotion” encontra-se na cabeceira das plataformas da Bank Top Station, em Darlington e, por ocasião das festividades do sesquicentenário da Estrada de Ferro, foi construída uma réplica nas oficinas da ICI – Imperial Chemical Industries – Inglaterra.

Desde os primitivos vagões que transportavam carvão e os rudimentares carros de passageiros que circularam entre Liverpool e Manchester houve grande evolução.

¹⁴ Os dados deste item baseiam-se principalmente em: LOPES, Antonio Tirado. Nas asas do Passado. Relatos

Cabe aqui mencionar também que a estrada de ferro ligando Liverpool a Manchester foi a primeira linha construída para o transporte regular de passageiros, inaugurada no dia 15 de setembro de 1830 com 63 quilômetros de extensão, tendo um grande viaduto e o primeiro túnel ferroviário do mundo e foi construída, igualmente, por George Stephenson que sentiu a necessidade de padronizar a bitola das ferrovias por ele construídas e adotou a medida de 1,435 metros que correspondia ao comprimento dos eixos de muitos carros puxados por cavalos. Posteriormente esta medida de bitola foi adotada pela maioria das ferrovias européias, norte americanas e canadenses.

Após a inauguração desta ferrovia os carros para carga ampliaram-se e modernizaram-se, podendo transportar além de carvão, também, grãos, líquidos e outros. Os carros de passageiros também evoluíram, oferecendo maior conforto e segurança aos usuários. O primeiro carro dormitório circulou em 1838 e, a partir daí continuou em grande progresso, principalmente nos países europeus, onde os trens e trilhos são parte integrante do cotidiano das pessoas, seja como simples meio de locomoção, seja como transporte turístico.

A FERROVIA COMO SINÔNIMO DE MODERNIDADE

"Eu começo a sentir a embriaguez a que esta vida agitada e tumultuosa me condena. Com tal quantidade de objetos desfilando diante dos meus olhos, eu vou ficando aturdido. De todas as coisas que me atraem, nenhuma toca o meu coração, embora todas juntas perturbem meus sentimentos, de modo a fazer que eu esqueça o que sou e qual meu lugar. (...) eu não sei a cada dia o que vou amar no dia seguinte”¹⁵

A angústia sentida pelo jovem Saint-Preux – protagonista da novela *A Nova Heloísa*, de Rosseau – que sai do campo em direção à cidade –, é uma boa demonstração do sentimento possuído pelo homem no princípio do período chamado moderno. Apesar de, aparentemente, cômico da necessidade e do desejo do desenvolvimento tecnológico, ele ainda conserva a alma romântica. É desse profundo paradoxo de sentir-se vivendo em dois mundos que surge os contornos da chamada modernidade.

Também como o protagonista da novela de Rousseau, muitos foram aqueles que, nas épocas seguintes, deixaram o campo e foram para as cidades buscando outras condições de vida. Fico a perguntar-me se o que buscavam não era simplesmente encontrarem-se frente ao novo ou diferente – produto das revoluções da época.

Na verdade, era muito difícil ser protagonista – viver – em um período tão conturbado quanto aquele. No entanto é fácil perceber pontos análogos aos tempos atuais. O processo de mundialização submeteu o homem contemporâneo e, também, o fez refém de sentimentos ambíguos e contraditórios. Para o homem contemporâneo perceber-se integrado neste processo mundializado e entender o mundo desterritorializado, é preciso que proceda a desterritorialização dos seus pontos de vista, libertando-se dos constrangimentos locais e nacionais¹⁶.

Quando exercita-se neste processo, o homem pode tender à “perda” dos seus limites e isso deixa-o sem as referências do seu espaço e sua identidade. Como referenciais de espaço, aqui, podemos exemplificar com os limites da geografia política dos países que, aparentemente, deixam de existir com o advento da globalização. Como referenciais de identidade podemos citar os símbolos nacionais que precisam ser manuseados com deferências em sinal de respeito à pátria – nação. E ainda, usos e costumes adotados como

¹⁵ ROUSSEAU, Jean-Jacques *apud* BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade. São Paulo. Companhia das Letras. 1996.

¹⁶ ORTIZ, Renato. Um Outro Território: ensaios sobre a mundialização. 2ª Edição. São Paulo. Olho d'água. 2000.

prática cultural que são, na verdade, os maiores referenciais de identidade de um povo. Através dos signos, ritos e símbolos o homem consegue identificar-se e sentir-se pertencente a um determinado lugar ou grupo.

O processo de mundialização fez com que tudo que existisse ou fosse praticado no momento de sua ocorrência, na verdade, passasse a pertencer a todos ou a ninguém. Isso fez com que aparecessem novos sinais, que talvez pudessem representar essa nova cultura mundial, como a calça jeans usada em quase todo o mundo, a padronização dos atendimentos no setor de serviços, entre outros. Talvez como exemplo maior do comportamento mundializado pode ser lembrado a história de Enzensberger que fala de um executivo alemão que foi à China e, no período que antecedia a viagem, viu-se tomado de grande expectativa e receio, pois não falava a língua chinesa e pensava encontrar costumes muito diferentes dos seus. No entanto quando chegou a Hong Kong viu que a paisagem que o cercava era sua velha conhecida.¹⁷

Segundo Ortiz, o processo de desterritorialização ou mundialização está esvaziando os lugares de seus significados relacionais e identitários e atribuindo a estes mesmos lugares valores e símbolos pertencentes a todos e a ninguém, ou seja, aquilo que pode ser encontrado em qualquer lugar e que nenhum povo vai reclamar sua posse.¹⁸

O homem contemporâneo parece, aceitar estas novas propostas, ao mesmo tempo em que busca no seu passado ou no seu imaginário novas formas particulares, que viriam “garantir” sua ligação com um espaço ou sua pertinência a algum grupo. Pode ser que isto justifique o crescente interesse no resgate de valores e tradições esquecidas no tempo. Pode ser que o aparente sentimento de orgulho em ostentar a ancestralidade também esteja ligado a isso.

Pode ser, também, que a mesma analogia feita entre o sentimento do homem pré-moderno com o homem contemporâneo possa ser feita do homem contemporâneo em relação ao homem moderno a respeito de seus símbolos, signos e valores.

¹⁷ ENZENSBERGER, Hans Magnus *apud* ORTIZ, Renato. Mundialização e Cultura. 2ª Edição. São Paulo. Editora Brasiliense.

¹⁸ ORTIZ, Renato. Mundialização e Cultura. 2ª Edição. São Paulo. Editora Brasiliense. 1996.

Neste aspecto, um dos acontecimentos gerados com o advento da Revolução Industrial pode ter tido um significado especial na vida do homem do início da era moderna – o trem. Tecnicamente descrito como “meio de transporte de rota fixa sobre trilhos de aço nivelados em dormentes horizontais únicos”¹⁹, a invenção do sistema de transporte ferroviário é, reconhecidamente, um dos maiores determinantes para o desfecho da Revolução Industrial, pois possibilitou o transporte rápido e economicamente viável dos produtos industrializados e das matérias primas necessárias para sua fabricação.

Referenciado sempre como sinônimo da modernidade, a ferrovia ou o trem, pode ter povoado o imaginário do homem da época como sinônimo de liberdade ou da possibilidade de se atingir a liberdade, pois possibilitava o deslocamento para lugares que significavam o contraponto do seu cotidiano nas indústrias ou nas relações comerciais dependentes do processo de industrialização. Estes contrapontos eram os campos, as aldeias, as montanhas, etc.

Um outro fator que pode, talvez, justificar uma possível relação simbólica deste homem com a ferrovia é a imagem de continuidade dos trilhos. Acompanhar os trilhos com o olhar pode ter levado o homem da época a sentir-se seguro para sair em busca da aventura e do exótico e ainda assim, poder voltar para a segurança do seu cotidiano, que podia ser confuso, mas era “seu”.

“(…) A Estrada de Ferro, arrastando sua serpente emplumada de fumaça, a velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia”.²⁰

Através do relato de Hobsbawm, acima descrito, podemos perceber a força da presença dos trens e trilhos na vida e no imaginário do homem do início da era moderna. Certamente outros acontecimentos e invenções da época, como a lâmpada (1880), a fotografia (1826), o gramofone (1887) ou o rádio (1896) foram marcantes e influenciaram

em muito suas vidas, mas nenhum deles “incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia,

como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular”.²¹

¹⁹ ANDRADE, José Vicente de. Turismo: Fundamentos e Dimensões. São Paulo. Editora Ática. 1995

²⁰ HOBBSAWM, Eric J. A Revolução Industrial. IN: A Era das Revoluções. 11ª Edição. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1977

²¹ HOBBSAWM, Eric J. A Revolução Industrial. IN: A Era das Revoluções. 11ª Edição. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1977

A NOSTALGIA DA FERROVIA NA ERA PÓS-INDUSTRIAL

“Não há dúvida sobre isso – a revolução da informação chegou para ficar. Talvez ainda existam inúmeras pessoas com medo dos computadores, mas ninguém ficou imune à explosão da tecnologia computacional. Tudo, da mídia à medicina, da manipulação de dados à obtenção de informações, foi radicalmente transformado por um instrumento inventado há apenas 50 anos. Esse é o *big bang* da nossa época – talvez devêssemos chamá-lo de *bit bang*. A revolução mal começou, mas já envolve a todos nós. Ela está tornando nossas leis obsoletas, transformando nossos desejos, reestruturando nossa economia, reordenando nossas prioridades, redefinindo nossos postos de trabalho, invalidando regras estabelecidas, mudando nosso conceito de realidade e nos fazendo sentar por longos períodos em frente a telas de computadores enquanto o *drive* do CD-ROOM acesa outro videoclipe”.²²

²² Newsweek, 27/02/1995, edição especial, “Technology’95”, p.12. *Apud* Trigo, Luiz Gonzaga de Godoi. A sociedade pós-industrial e o profissional em turismo. Campinas / SP. Papyrus. 1998.

O computador. Assim como a ferrovia é considerada um signo do advento da era industrial, penso, ser o computador, principalmente, o de uso pessoal, também um dos inúmeros signos que ilustram a era pós-industrial ou contemporânea.

Tida como uma era onde o que prevalece é a informação, o processamento da informação e o conhecimento, a pós-modernidade é uma época onde tudo é efêmero, tudo é passageiro, pois tudo o que foi construído na chamada modernidade, poderá ser negado a qualquer tempo ou momento. Com a alta velocidade da divulgação e do processamento da informação, propiciada, principalmente, pelos implementos tecnológicos, qualquer comportamento ou sentimento hoje, pode, no dia seguinte, ter gerado um comportamento ou sentimento de negação deste – o pós-comportamento.

Penso que este sentimento de efemeridade e individualismo que norteia a vida do homem contemporâneo tem levado-o a buscar no seu passado, ou memória coletiva produzida, formas de resgatar e preservar um outro sentimento que retrate uma época de sensibilidade unificada e comunidade orgânica.²³ É certo que o homem contemporâneo está em busca de conteúdo. E não parece claro que a ferrovia esteja impregnada de seu conteúdo histórico? Como nos diz Hobsbawm: que outro produto da industrialização do século XIX foi tão totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular quanto a ferrovia? É neste contexto que penso estar observando o comportamento do homem frente a imagem da composição ferroviária.

Falar e pensar a respeito da ferrovia ou do trem é, para mim, algo sempre acompanhado de grandeza, intensidade e profundidade. Em toda parte é possível encontrar sinais que nos remetem a um passado ferroviário opulento e magestoso. As grandes Estações – Julio Prestes e Luz, na cidade de São Paulo, os trilhos do Bonde de Santa Teresa, na cidade do Rio de Janeiro, a Vila de Paranapiacaba, no interior do estado de São Paulo, os trilhos da Estrada de Ferro Paranaguá, com sua Litorina, no estado do Paraná e ainda o Royal Scotsman – luxuoso trem escocês – e o conhecidíssimo Expresso do Oriente, na Itália. Penso que estes exemplos são bons referenciais.

Sinais ferroviários também são encontrados nos parques temáticos, sejam como “trenzinhos” para crianças na primeira infância – que são tradicionalmente incentivadas pelos adultos da família a “passearem” de trem –, sejam como “trens fantasmas” ou montanhas russas – que também correm sobre trilhos – entre outros, para todas as idades. De todas as formas a figura do trem habita o cotidiano do homem contemporâneo.

Segundo Krippendorf, o homem atual quando foi indagado sobre as atividades preferidas para serem praticadas durante as férias, a maioria, respondeu ser a *realização de passeios* – 71%. Ainda dentre as atividades preferidas, segundo a mesma pesquisa, *conversar com as pessoas* ficou com 56%. Partindo deste pressuposto e ainda juntando o elemento da viagem pela viagem entendo ser possível tecer algumas considerações.²⁴

Primeiramente podemos pensar que o trem possibilita a realização de passeios, pois desloca-se de um ponto a outro. Em segundo lugar a viagem de trem possibilita interação com um maior número de pessoas – propicia a conversa com os demais. Entendo que também possibilite a convivência na vivência das emoções provocadas ou despertadas. E finalmente, o trem possibilita, através do olhar que se desloca sobre a paisagem, uma profunda interação do indivíduo com o externo e com os sentimentos aí despertados – afinal, em um trem o indivíduo é somente passageiro e, teoricamente, não precisa desempenhar outras funções – dirigir, por exemplo.

Finalmente pode-se entender que apesar de os trens e trilhos, no Brasil, atualmente, estarem destinados, quase que totalmente, ao transporte de cargas, ele ainda continua a exercer grande influência na vida do homem contemporâneo.

ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS

Considerada como uma das ferrovias pioneiras no Brasil a Estrada de Ferro d'Oeste (Estrada de Ferro Oeste de Minas) foi um empreendimento que envolveu esforços, capitais oficiais e privados além de garantias públicas e a formação de uma sociedade anônima. A

²³ Dicionário do Pensamento Social do Século XX. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Ed. 1996.

²⁴ KRIPPENDORF, Jost. *Sociologia do Turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1989.

implantação desta ferrovia foi promovida, provavelmente, por importantes casas comerciais, fazendeiros e subscrições abertas à população.²⁵

Tal projeto ferroviário deu-se numa ação racional e metódica, pouco comum em uma sociedade agrícola e escravista, mas que pretendia integrar-se aos “ventos modernizadores” da Corte e buscar soluções para os entraves em sua economia regional. Seu impacto material sobre a região caracterizada pelas tropas de burros foi evidente.

Com bitola estipulada em 0,76 metros e um total de 100 quilômetros percorridos entre Sitio, São João d’El Rey, Barroso e São José d’El Rey (atual Tiradentes) no dia 28 de agosto de 1881 foi inaugurado o primeiro trecho construído.

Um segundo trecho ligando as cidades de São João d’El Rey a Oliveira (72 quilômetros) com um ramal para Ribeirão Vermelho (49 quilômetros) que tornou-se ponto inicial para a navegação no Rio Grande, foi inaugurado no dia 14 de abril de 1889, com a presença do Presidente da Província e de outras autoridades.

Sempre buscando atender ao crescimento e proporcionando também o povoamento da região a Estrada de Ferro Oeste de Minas no ano de 1910 apresentava a seguinte constituição:

- ↵ Sítio a São João d’El Rey = 98,430 Km;
- ↵ São João d’El Rey a Aureliano Mourão = 103,670 Km;
- ↵ Aureliano Mourão a Ribeirão Vermelho = 43,500 Km;
- ↵ São João d’El Rey a Águas Santas = 11,800 Km.

No ano de 1931, foi criada a Rede Mineira de Viação – RMV, juntando a Estrada de Ferro Oeste de Minas a Rede Sul Mineira e a Paracatu, além de outras, constituindo assim, a maior malha ferroviária do país, na época com quase 4.000 Km.

No ano de 1965 constituía-se a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA. A Viação Férrea Centro Oeste – VFCO que, na época, já incorporava a Estrada de Ferro Goiás e a Estrada de Ferro Bahia-Minas, além de alguns trechos da Estrada de Ferro Central do Brasil fora incorporada pela rede e constituiu-se a SR-2.

²⁵ Os dados deste item foram baseados principalmente em: LEONARDI, Victor e HARDMAN, Foot. A História da Indústria e do Trabalho no Brasil. 2ª Edição. Ática. 1991.

Atualmente a SR-2 junto com a SR-7 e a SR-8 foram arrematadas em leilão de concessão e constituiu-se a Ferrovia Centro Atlântica S/A – FCA.

Do trecho pioneiro, de bitola de 0,76 metros restaram apenas os 12 quilômetros entre São João Del Rey e Tiradentes.

Atualmente no antigo prédio das oficinas funciona o Museu Ferroviário de São João Del Rey. Em seu acervo encontra-se a primeira locomotiva da Estrada de Ferro Oeste de Minas – a número um –, que transportou o Imperador Dom Pedro II, por ocasião da inauguração da ferrovia. Também faz parte de seu acervo, as mesmas máquinas operatrizes, importadas há mais de um século, que ajudaram a manter e continuam reparando as locomotivas e vagões da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas. Ainda neste museu, pode ser encontrado documentos de valor histórico referente à ferrovia e sua construção. Os prédios do antigo armazém e almoxarifado foram adaptados para Centro de Artesanato e Centro de Convenções. Já a Rotunda, também chamada de Coliseu, que foi totalmente destruída em um incêndio foi recuperada e hoje, junto com as igrejas coloniais é um dos mais belos monumentos arquitetônicos da cidade.

Em seu interior encontram-se vinte e cinco linhas, hoje ocupadas pelas centenárias locomotivas “Baldwins” em exposição permanente. Encontra-se também, em exposição, uma locomotiva a vapor cortada longitudinalmente ao meio, a fim de que se tenha uma visão completa sobre seu funcionamento. Há também, um vagão fúnebre. Todo o conjunto de prédios, divididos em seis módulos, além da ligação ferroviária entre as cidades de São João Del Rey e Tiradentes, foi recuperado e restaurado, observando-se todos os detalhes e minúcias no sentido de proteger e conservar suas formas arquitetônicas.

VIAGENS E IMAGINÁRIO

“O deslocar-se tem um caráter existencial e psicanalítico: à luz do que é estranho e diverso, reinterpreta-se o sujeito que se autodescobre no confronto com o outro, porque lhe permite traçar o limite e encontrar a diferença entre o que é interno e o que é externo, ou seja, o que sobra ou é próprio do outro é, exatamente, a dimensão do que falta no sujeito”.²⁶

“(…) a viagem é uma metáfora das fronteiras entre o subjetivo e o objetivo, entre o imaginário e o concreto, entre a realidade e a ficção; nesta

²⁶ LACAN, 1966 *apud* FERRARA, Lucrecia D’Alessio. O TURISMO DOS DESLOCAMENTOS VIRTUAIS. IN: *Turismo e Espaço, Paisagem e Cultura* / YÁZIGI Eduardo. CARLOS, Ana Fani Alessandri. CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Organizadores. 2ª Edição. São Paulo. Hubitec. 1999. p. 19

metáfora, a viagem se desdobra, se multiplica e se ultrapassa em ‘viagens’, não necessariamente reais”.²⁷

Viajar ou deslocar-se de um ponto a outro. Uma palavra tão simples e que, no entanto, encerra tantos significados. Pode-se dizer que durante a viagem é-se um sujeito desterritorializado, pois naquele momento não se pertence a nenhum local. Os compromissos e convenções ficam, meio que, suspensos até que se chegue ou que se retorne. Pode ser que a irrealidade das viagens seja uma de suas facetas mais reais. Tenho a impressão que as pessoas durante a realização de viagens sintam-se confortáveis para despersonalizarem-se, pois estão na eminência do encontro com o novo e este precisa encontrar condições propícias para personificar-se.

As viagens de maneira geral provocam e povoam o imaginário do homem desde há muito tempo. Nos primórdios viajar provocava medo devido os perigos – assaltos, mortes, entre outras atrocidades –, no entanto, imagino que o desejo de saber o que havia do outro lado da montanha, do rio, do oceano ou da floresta perturbavam a cabeça do homem primitivo. Mais tarde o descrever das viagens daqueles que a realizavam em busca de conhecimento faziam com que os que escutavam realizassem a mesma através de sua imaginação. O homem pós-romântico ou moderno também povoou seu imaginário com a possibilidade de viagens que o “libertasse”. Não é diferente para o homem contemporâneo que também realiza inúmeras viagens reais e imaginárias. Reais, pois hoje os meios para realizar tais deslocamentos são muitos e bastante seguros, além de confortáveis e imaginárias, haja visto este mesmo homem estar vivendo, novamente, uma necessidade de busca de seus valores identitários, portanto, realiza a viagem antes em sua imaginação, preparando-se para o que vai encontrar.

²⁷ Ibid.

É neste contexto que entendo que o sentimento de nostalgia é o que parece ter predominado nas viagens realizadas através dos trens e trilhos do turismo ferroviário, especialmente aquele entre as cidades de São João Del Rey e Tiradentes.

A atmosfera formada pela estrutura física das estações, o calçamento das ruas próximas aliadas à carga histórica refletida nas figuras das locomotivas Maria Fumaça e os vagões por ela tracionados é o conjunto necessário para despertar no viajante o sentimento de estar vivendo uma realidade diferente. Uma realidade ou irreabilidade que se contrapõe a seu cotidiano. Ao adentrar este espaço o viajante é levado a protagonizar um papel escrito e dirigido sob a influência de sua imaginação. É quase possível sentir a necessidade que este ser tem de representar tal personagem e, basta que alguém lhe dê um pequeno incentivo para que sua imaginação transpareça e materialize-se em algum dos muitos personagens dos áureos tempos em que as locomotivas a vapor dominavam os trilhos de nossa malha ferroviária.

Expressões como: “sinto-me como se a qualquer momento bandidos a cavalo abordassem nosso trem para roubar o ouro que levamos” ou “observar os campos e os morros que acompanham a viagem faz-me sentir vivendo em um período sem o estresse de tantos compromissos com hora marcada”, são comuns entre os viajantes. Também são comuns os viajantes ressentirem-se por não estarem adequadamente vestidos – com roupas da época – para realizarem a viagem.

Todas estas observações foram feitas através da interação com os vários grupos de pessoas que compunham os interessados em realizar o passeio sobre trilhos entre São João Del Rey e Tiradentes. Fazendo parte do grupo e desenvolvendo uma observação participante²⁸, senti que as pessoas ficavam mais à vontade para, efetivamente,

²⁸ Observação participante é aquela realizada mediante a integração do pesquisador, que assume uma função no grupo a ser pesquisado, mas sem obedecer a uma proposta predeterminada de ação. O objetivo é obter conhecimento mais profundo do grupo. Essa metodologia permite a observação das ações no próprio momento em que ocorrem. Oferece uma visão dinâmica dos processos de interação e de relação entre grupos.

comportarem-se de acordo com suas emoções. Entretanto, quando tentei realizar outras formas de pesquisa – entrevistas ou questionários, apesar da facilidade destas em aferir resultados –, a espontaneidade estava sendo prejudicada e as respostas eram comedidas, talvez por sentirem-se avaliados.

Também pude observar que um outro grupo de pessoas, não estavam, aparentemente, interessadas em realizar a viagem, quer dizer, interessadas em fazer parte do espetáculo propiciado pela viagem. Eles queriam apenas e simplesmente, assistirem a tudo da plataforma. Estes grupos acompanhavam outras pessoas até a estação e ali ficavam até a partida do trem. Tão logo ocorrida a partida encaminhavam-se para seus automóveis e dirigiam-se para a outra estação de chegada para lá estar quando o trem chegasse e dali pudessem vivenciar a emoção da espera pelo trem.

Era comum ouvir comentários como: “ainda lembro-me de ouvir meus avós dizendo que vestiam-se com boas roupas para irem às estações esperar pela chegada do trem” ou que “havia uma época em que os relógios eram acertados pela chegada dos trens nas estações ferroviárias”. Conversando com os profissionais que administram e realizam os passeios entre estas cidades fui informada de que a maior parte dos que adotam este comportamento serão os próximos, efetivos, passageiros. Tem-se a impressão de que estejam fazendo uma pré-experiência para saber se agüentam vivenciar a viagem com toda intensidade de sentimentos despertos em seus imaginários.

Outra observação é com relação às pessoas que dizem estar realizando a viagem por interesses de outros, como: filhos, avós, pais, entre outras. No entanto, quando acompanha-se o trajeto o que se percebe é o completo abandono dessas pessoas às emoções provocadas pela viagem.

Tenho a impressão que a única coisa que, poderia-se dizer, atrapalhe um pouco esse espetáculo tão carregado da imagética ferroviária seja o abrupto término dos trilhos ainda dentro das estações. Gosto de pensar que a imagem de continuidade infinita dos trilhos remeta os viajantes a um sentimento de possibilidades infinitas e que podem ser utilizados para retornar à “sua” realidade de acordo com seu desejo e tempo. O abrupto fim dos trilhos dá a impressão de “jogar” o viajante, também abruptamente, de volta à realidade, quando este ainda não queria voltar.

É especialmente indicada para estudos de grupos específicos e comunidades. No entanto, o pesquisador deverá tomar cuidado para não perder a objetividade ao registrar os dados.

Este sentimento pude observar com os sinais de frustração das pessoas ao dizerem: “Ah, gostaria que os trilhos me levassem para mais longe!”; ou: “Por que já terminou, assim tão rápido?”

Todavia devo lembrar-me que o trecho pesquisado – de São João Del Rey à Tiradentes –, na verdade, é considerado como um “Museu Vivo” e, portanto, pressupõe espaço delimitado.

Nesta observação não havia interesse em considerar sexo, estado civil, procedência, faixa etária, grau de instrução ou nível de renda dos participantes, haja visto o objetivo da pesquisa estar relacionado apenas com o sentimento desperto nas pessoas que realizam passeios pelos trens e trilhos. Qualifica-las é quase irrelevante.

CONCLUSÃO

“Pode acontecer então que voltar atrás seja uma maneira de seguir adiante: lembrar os modernistas do século XIX talvez nos dê a visão e a coragem para criar os modernistas do século XXI. Este ato de lembrar pode ajudar-nos a levar o modernismo de volta às suas raízes, para que ele possa nutrir-se e renovar-se, tornando-se apto a enfrentar as aventuras e perigos que estão por vir. Apropriar-se das modernidades de ontem pode ser, ao mesmo tempo, uma crítica às modernidades de hoje e um ato de fé nas modernidades – e nos homens e mulheres modernos – de amanhã e do dia depois de amanhã”.²⁹

Por que, afinal, as pessoas sentem-se tão atraídas por esta enorme serpente emplumada? Penso que melhor resposta não pode haver do que a descrita neste trecho de Berman.

O sentimento que, aparentemente, tomou conta do homem contemporâneo é muito parecido com o sentimento dos homens que pensaram, idealizaram e construíram, efetivamente, as locomotivas e suas composições. Talvez a intensidade dos sentimentos desses homens tenham impregnado os trens e trilhos e a sensibilidade do homem atual tenha encontrado reciprocidade para sua busca.

Atualmente, o homem é, aparentemente, muito mais urbano e mesmo quando desloca-se em busca do novo, também o faz para outras áreas urbanas. No entanto, este mesmo homem busca cada vez mais, apropriar-se de seu passado, seja obtendo informações, seja pragmatizando valores e crenças, seja permitindo-se vivenciar experiências já vividas em outras épocas. Entendo que sentirem-se atraídas pelos trens e trilhos ou realizarem viagens através destes é uma forma de resgatarem seu passado e sentirem-se pertencentes a um mundo que lhes proporcione satisfação e orgulho.

Também podemos considerar que, normalmente, o passado é que nos fornece a referência para a construção dos mitos e, como o trem e a ferrovia são considerados signos da modernidade, pode ser que o que estejamos fazendo hoje seja apropriarmo-nos destes

²⁹ BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo. Companhia das Letras. 1997. Pág. 35

signos para transformá-los em mito, mito que representa a imagem materializada de um passado que garanta nossa existência e procedência e que parece estar em vias de desaparecer frente à velocidade com que somos instigados a sempre seguir adiante.

Enfim, manter e inter-relacionar-se com a ferrovia, expressando sentimentos tão desprovidos de convencionalismos, pode ser a nossa maneira de voltar atrás para poder seguir adiante.

BIBLIOGRAFIA

DURHSAM, Eunice R... 'et al.' Teoria e Pesquisa IN: CARDOSO, Ruth C. L. (Organizadora). **A AVENTURA ANTROPOLÓGICA**: Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1986

ANDRADE, José Vicente de. **TURISMO: FUNDAMENTOS E DIMENSÕES**. São Paulo. Editora Ática. 1995.

BARRETTO, Margarita. **MANUAL DE INICIAÇÃO AO ESTUDO DO TURISMO**. 2ª Edição. Campinas. Papirus. 1997.

BENI, Mário Carlos. **ANÁLISE ESTRUTURAL DO TURISMO**. São Paulo. Editora SENAC. 1998.

BERMAN, Marshall. **TUDO QUE É SÓLIDO DESMANCHA NO AR: A Aventura da Modernidade**. São Paulo. Companhia das Letras. 1986.

CALDEIRA, Jorge. **MAUÁ: O EMPRESÁRIO DO IMPÉRIO**. São Paulo. Companhia das Letras. 1995.

DELELLIS, Rosana e Outros. **A ERA DO TREM**. Lu Fernandes & Nastari Editores. São Paulo. 1999.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **MÉTODOS E PESQUISA EM TURISMO**. São Paulo. Futura. 1998.

DICIONÁRIO DO PENSAMENTO SOCIAL DO SÉCULO XX. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editores. 1996

DUARTE, Marcelo. **O GUIA DOS CURIOSOS**. São Paulo. Companhia das Letras. 1998.

ENZENSBERGER, Hans Magnus. Uma Teoria do Turismo e Turismo Revolucionário. IN: **COM RAIVA E PACIÊNCIA: ensaios sobre literatura, política e colonialismo**. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1985.

FEATHERSTONE, Mike. Culturas da cidade e estilos de vida pós-modernos. IN: **CULTURA DE CONSUMO E PÓS-MODERNISMO**. São Paulo. Nobel. 1995.

FOOTE-WHITE, Willian. Treinando a Observação Participante. IN: ZALUA, Alba. (organizadora) **DESVENDANDO MÁSCARAS SOCIAIS**. (s. i.)

GONÇALVES, Telma Lasmar. **PEQUENO HISTÓRICO DA ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS – EFOM**. Rio de Janeiro. RFFSA. 1996.

GRANDE DICIONÁRIO LAROUSSE CULTURAL DA LÍNGUA PORTUGUESA. São Paulo. Nova Cultural. 1999.

HARVEY, David. **A CONDIÇÃO PÓS-MODERNA**. 5ª Edição. São Paulo. Edições Loyola. 1992.

HOBSBAWN, Eric J. O Mundo na Década de 1780. IN: **A ERA DAS REVOLUÇÕES: Europa 1789-1848**. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1998

IANNI, Octávio. **A ERA DO GLOBALISMO**. 3ª edição. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1997.

KRIPENDORF, Jost. **SOCIOLOGIA DO TURISMO – Para uma nova compreensão do lazer e das viagens**. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1989.

LABATE, Beatriz Caiuby. A Experiência do ‘Viajante-Turista’ na contemporaneidade. IN: LUCHIARI, Maria Tereza D. P. (organizadora) **TURISMO E MEIO AMBIENTE.** Volume I. Campinas. IFCH/UNICAMP. 1997. p. 75-102.

LEONARDI, Victor e HARDMAN, Foot. **HISTÓRIA DA INDÚSTRIA E DO TRABALHO NO BRASIL.** 2ª Edição. 1991.

LOPES, Antonio Tirado. **NAS ASAS DO PASSADO: RELATOS.** (s.i.)

MASI, Domenico de. **O ÓCIO CRIATIVO.** Rio de Janeiro. Sextante. 2000.

MORAIS, Sérgio Santos. MANUAL DE PRESERVAÇÃO DE EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTIGAS. **Rio de Janeiro. RFFSA. 1999.**

ORTIZ, Renato. Uma Cultura Internacional Popular. IN: **MUNDIALIZAÇÃO E CULTURA.** 2ª Edição. São Paulo. Editora Brasiliense. 1996.

_____. Luxo e Consumo. IN: **CULTURA E MODERNIDADE: A França no século XIX.** São Paulo. Editora Brasiliense. 1991

_____. **UM OUTRO TERRITÓRIO: ensaios sobre a mundialização.** 2ª Edição ampliada. São Paulo. Editora Olho d’Água. 2000

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **AS FERROVIAS DE SÃO PAULO 1870-1940.** São Paulo. Editora HUCITEC. 1981.

SEMINÁRIO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO FERROVIÁRIA, V. Piracicaba. 2001. UNIMEP. Instituto Educacional Piracicabano.

TRIGO, Luiz Gonzaga de Godói. A SOCIEDADE PÓS-INDUSTRIAL E O PROFISSIONAL EM TURISMO. Campinas. Papirus. 1998.

TURISMO: ESPAÇO, PAISAGEM E CULTURA. Eduardo YAZIGI, Ana Fani Alessandri CARLOS, Rita de Cássia Ariza da CRUZ, organizadores. 2ª Edição. São Paulo. Hucitec. 1999.

VAZ, Múcio Jansen. A ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS. Trabalho Histórico Descritivo. 1922.