



Daqui pra frente, lombo de burro

Pesquisadores chegam a Uberaba, onde a expedição original deixou o trem e passou aos animais de carga

RENATO ALVES
ENVIADO ESPECIAL

Wanderlei Pozzembom



Uberaba (MG) — A segunda e mais importante etapa da viagem da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil começa em Uberaba, no Triângulo Mineiro. Os 23 exploradores, chefiados pelo astrônomo belga Luiz Cruls, haviam partido do Rio de Janeiro no dia 9 de junho de 1892. Chegaram a Uberaba de trem, pela linha férrea da Companhia Mogyana. Só no dia 29 deixaram o município, rumo ao estado de Goiás. Até o fim da expedição, o transporte será feito em lombo de burro. Os animais cargueiros, como eram chamados à época, vão levar também dez toneladas de bagagem.

A estrada de ferro chegou a Uberaba três anos antes da Missão Cruls. “Ela contribuiu para o desenvolvimento do mercado interno, acelerou o processo de urbanização, promovendo o apogeu comercial”, conta a historiadora Eliane Mendonça Marquez de Rezende, da Universidade de Uberaba. A ferrovia permitiu aos fazendeiros uberabenses, grandes produtores de café, transferirem suas moradias para a cidade.

O município mineiro era o portão de entrada para a região Centro-Oeste, no século XIX. Os trilhos só chegariam a Uberlândia e Araguari, cidades mineiras mais próximas de Goiás, a partir de 1895. “Os goianos vinham a Uberaba deixar suas mercadorias para comerciantes uberabenses venderem e voltavam seis meses depois para receber o que havia sido apurado”, explica Eliane de Rezende.

A Companhia Mogyana foi extinta na década de 1970. A malha férrea passou para a Fepasa, empresa paulista. Mais tarde, a ferrovia foi terceirizada. A estação que recebeu Cruls e sua comissão abriga hoje um escritório da Cemig, companhia de energia de Minas Gerais. O prédio mantém, em bom estado de conservação, as telhas francesas e madeira originais. A fachada foi descaracterizada. Apenas dois metros de um lado da linha está visível. O restante foi coberto por calçada e asfalto.

Quando viu os pesquisadores da nova Missão Cruls em frente ao que sobrou da estação da Companhia Mogyana, João Batista de Araújo, 60 anos, parou com sua moto, carregada de quinquilharias. Sacou do bolso a carteira funcional da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA). “Sempre gostei muito desse prédio. Quando era molequinho,

vinha com meu pai à estação. A gente pegava aqui caixas de verdura e legumes para revender no mercado municipal”, contou João, aposentado da RFFSA. Ele foi manobrista na estrada de ferro. Mudava os trens de trilhos de acordo com o trajeto a ser seguido pelo comboio e ajudava locomotivas em manobras na estação.

Os trens de carga que hoje passam

por Uberaba usam uma nova estação. Na praça em frente ao prédio branco, de arquitetura monótona, há uma maria-fumaça recém-recuperada, da Companhia Mogyana, idêntica à usada pela Missão Cruls.

Uberaba trocou o café pela pecuária já na primeira metade do século 20. O município hoje é o maior criador da raça bovina zebu no país. Com a criação

de gado, as matas nativas, que já haviam sofrido com o café, foram praticamente extintas para abertura de pasto. Fenômeno que os integrantes da expedição que refaz os caminhos da Missão Cruls puderam observar também no interior paulista, por onde passou nos últimos dois dias. “A presença da monocultura é predominante. Isso só castiga o solo”, lamentou o biólogo Fabian

Borghetti, um dos sete pesquisadores da moderna missão.

Nos 110 km de Ribeirão Preto à divisa de São Paulo com Minas Gerais, o asfalto da rodovia Anhanguera (SP-330) é cercado por um tapete verde. São plantações de cana-de-açúcar, que alimentam as usinas de álcool da região, poluem o ar e os rios e exploram a farta mão-de-obra barata das pequenas cidades do interior paulista. O trecho, como as demais rodovias do estado de São Paulo, é tomado também por pedágios, que conservam em excelente estado o asfalto, mas esvazia os bolsos dos motoristas. Só de Ribeirão Preto ao limite de Minas, são três postos de cobrança, que consomem R\$ 20 de cada carro pequeno ou van.

Os pesquisadores da nova Missão Cruls realizaram palestra e participaram de um debate com estudantes da Universidade de Uberaba. Os universitários ainda puderam ver a exposição das fotos da antiga missão, montada pelo Arquivo Público do Distrito Federal, em cada cidade que a expedição passa. Hoje, a expedição chega a Uberlândia e de lá segue para Araguari.

O REPÓRTER RENATO ALVES E O FOTÓGRAFO WANDERLEY POZZEMBOM VIAJAM DE DOBLÔ ADVENTURE, CEDIDO PELA FIAT AUTOMÓVEIS

MONOCULTURA

A CAMINHO DO PLANALTO CENTRAL, OS CANAVIAIS TOMAM CONTA DA MARGEM DA RODOVIAS E EXPLORAM MÃO-DE-OBRA BARATA

“Chegando a Uberaba cuidou-se imediatamente da organização dos meios de transporte quer para o pessoal quer para o material, o que, como sóe acontecer, apresentou sérias dificuldades, tanto maiores que, no caso ocorrente, tratava-se de uma comissão numerosa acompanhada de considerável material.”

Luiz Cruls, 1892

Crônica da Cidade

CONCEIÇÃO FREITAS // conceicao.freitas@correioweb.com.br (cartas: SIG, Quadra 2, Lote 340 / CEP 70.610-901)

FUGIR PARA ESQUECER

Me dá sua cabeça e fica com a minha — quando tudo passar, a dor for embora, a angústia se dissolver no tempo, a gente desfaz a troca. De tanto que dói, dá vontade de ir embora, comprar passagem pra bem longe, mudar de emprego, de casa, de cidade, de país, de planeta.

Bom seria se pudesse ser assim.

A dor é tinhosa, vai embora quando quer, às vezes finge que já foi e, de repente, reaparece impecável na sua indiferença pelo cansaço de quem dela padece. Nem por isso é de todo impos-

sível fugir da dor. Querem um exemplo? Esta cidade.

Houve um momento, um átimo de tempo histórico, em que havia um lugar chamando todos os doentes da dor da alma. Um lugar pra onde se pôde ir, às pressas, sem se despedir, sem deixar bilhete, sem ter de dar explicações a seu ninguém. O inventário humano da construção de Brasília guarda histórias de quem veio para cá nessas condições.

Foi movida por uma perda amorosa que Katucha, a primeira colunista social de Brasília, largou o Rio de Janeiro e veio para o chapadão. Seu namorado havia morrido num acidente na estrada Rio-Petrópolis. Vejam o que ela escreve em *Katucha*:

“Uma voz interior me sussurrava que o mais justo seria recomeçar nova vida, bem oposta a tudo que terminara. Assim, não valia recomeçar na mesma cidade ou nos mesmos locais que vivera minha existência até ali. A solução era sair para um lugar desconhecido, e creio que, se na ocasião, me aparescesse a oportunidade de ir para a Lua ou outro planeta, não teria hesitado, esta é a verdade.”

Quase ao mesmo tempo, uma outra mulher castigada pela dor decidia vir para o lugar onde se construía uma nova cidade. Dona Philomena havia perdido a filha caçula, de 15 anos, que morrera de uma dor de cabeça jamais explicada. Com a morte da menina, a

mãe passou a vagar de cidade em cidade, de casa de parente em casa de parente, tentando arrancar a tristeza do peito. Quando ouviu no alto-falante a notícia de que Juscelino estava construindo uma nova capital para o país, ela finalmente avistou a bóia que lhe salvaria do naufrágio.

Veio, montou uma farmácia, depois uma loja de aviamentos, como se chamavam antigamente os armazinhos, depois uma loja de roupas. Criou uma legião de filhos adotivos — nada, porém, cicatrizou de todo a grande ferida de Philomena. “Eu criei 14 pra cobrir minha filha, mas não cobriu”, disse ela em depoimento de pioneira ao Arquivo Público. (Já contei a história de dona

Philomena nesse mesmo pé de página).

Não deve ser pequena a caravana dos que vieram no rabo do foguete à procura de um emplastro pra sua dor.

A perda de um amor está gravada nas entranhas da capital modernista. Fazia menos de três anos que Leleta, a mulher de Lucio Costa, havia morrido num acidente de trânsito, quando o urbanista inventou a nova cidade.

Numa tarde de 1960, uma amiga foi visitá-lo em seu apartamento no Leblon. O encontrou sozinho, sentado em sua poltrona, imaginando o que Leleta diria num dia como aquele. A mil quilômetros dali, Brasília abrigava uma multidão agitada e festiva. Era 21 e abril de 1960.

