

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS LINGÜÍSTICOS
ANÁLISE DO DISCURSO**

JOSELI FERREIRA LIRA

Vitória a Minas: análise do discurso jornalístico sobre o único trem de passageiros cotidiano no Brasil

BELO HORIZONTE - MG
BRASIL
2009

JOSELI FERREIRA LIRA

Vitória a Minas: análise do discurso jornalístico sobre o único trem de passageiros cotidiano no Brasil

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Lingüísticos da Faculdade de Letras da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Estudos Lingüísticos.

Área de concentração: Lingüística do Texto e do Discurso

Linha de pesquisa: Análise do Discurso

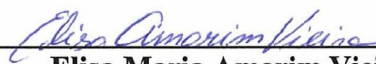
Orientador: Prof. Dr. Antônio Augusto Moreira de Faria

BELO HORIZONTE - MG
BRASIL
2009

Dissertação intitulada *Vitória-Minas: análise do discurso jornalístico sobre o único trem de passageiros cotidiano no Brasil* defendida por JOSELI FERREIRA LIRA em 04/09/2009 e aprovada pela Banca Examinadora constituída pelos Professores Doutores relacionados a seguir:



Antônio Augusto Moreira de Faria - UFMG
Orientador



Elisa Maria Amorim Vieira - UFMG
(suplente da Profa. Dra. Olga Valeska Souza coelho)



Rosalvo Gonçalves Pinto - UFMG

“Toda verdade viva não pode deixar de parecer para alguns a maior das mentiras” (Bakhtin/
Volochinov, 2006, p. 48)

DEDICATÓRIA:

Ao meu pai, Julião Ferreira Lira (*in memoriam*), por ter enfrentado “este mundo” com bravura, otimismo, honestidade, honra e muita paixão pela vida.

À minha mãe, mulher destemida e calma que teve capacidade e infinita sabedoria de conduzir meu pai e nós - seus filhos - pela aventura de ser o que somos.

Ao Elton Luiz Valente, que me apoiou, sendo sempre cúmplice nesta deliciosa vida de estudante.

E a Mariana Vidigal, um anjo, que esteve ao meu lado o tempo todo e de forma incondicional, me deu suporte emocional e logístico para eu fazer esse Mestrado.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Antônio Augusto Moreira de Faria pela leitura criteriosa, pelas aulas bem ministradas e pela seriedade com a qual me orientou.

Aos professores Ida Lúcia Machado, Emília Mendes, Wander Emediato, Luiz Francisco Dias e Gláucia Muniz Proença Lara, que ministraram aulas relevantes para o enriquecimento deste trabalho.

Principalmente, às professoras Gláucia Muniz Proença Lara e Ida Lúcia Machado pelo apoio, pelo incentivo e pela ajuda em muitos momentos.

À professora Maria Carmem Aires Gomes, minha orientadora no curso de especialização, por ter me acolhido na Universidade Federal de Viçosa, acreditando em mim antes de todos. Por ter me apoiado e orientado com muita competência e sabedoria, guiando meus primeiros passos pelos caminhos da pesquisa.

Aos colegas Letícia, Fátima, Alexandre, Mariana e outros que opinaram e criticaram este trabalho tornando-o melhor a cada dia.

À Rafaela pelo apoio, pela confiança em mim, pela cumplicidade e pela amizade construída ao longo do mestrado.

A Maria Clara pela troca de idéias sobre tudo, inclusive sobre esta dissertação, pelo conteúdo complexo, profundo, inteligente e divertido de nossas conversas que contribuiu para elaboração deste trabalho e para a construção de uma amizade.

A todos os funcionários, inclusive o pessoal da limpeza, da biblioteca e da secretaria do Pós-Lin, que sempre fizeram sentir-me bem na UFMG, pela atenção e pelo trabalho bem feito.

À assessoria de imprensa da Vale em Governador Valadares.

A meus pais e irmãos, que são meu maior tesouro neste mundo. Nesta fase da vida, basta existirem para que eu tenha força e incentivo de seguir em frente e alçar vôos.

A Mariana Vidigal e Eliezer, que, como anjos, me deram abrigo, apoio, me compreenderam, me aconselharam, me incentivaram nos momentos mais difíceis nesses dois anos de Mestrado.

Ao Elton, meu marido, por se preocupar comigo e cuidar de mim com compreensão, ajuda e constante incentivo para eu continuar meus estudos.

À Beatriz por me fazer lembrar, todo dia, minha adolescência querida e por treinar comigo a habilidade de ser paciente e conviver com as diferenças.

À Aristeia Alves Azevedo, alegre, forte, brilhante, sábia, exemplo de lutas e conquistas; à Dulcinéia Alves Esteves Saldanha pela lição de que a vida vale a pena, ao Gilmar Edilberto Valente, pela atitude contínua de estender a mão ao Outro. Aos três pelo apoio, pelo carinho, pela atenção e principalmente pela amizade - meu maior tesouro.

Às amigas Rosangela Alvarenga e Erotides Bitencourt pelo companheirismo e pela ajuda para eu conciliar o curso de Mestrado e meu trabalho de docente.

Ao casal amigo Serrão e Mércia pelo apoio logístico e por acompanhar este trabalho dando-me atenção e dividindo a alegria das etapas vencidas.

Enfim, a todo cidadão mineiro que paga seus impostos em dia, possibilitando que a Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais pudesse me remunerar, durante oito meses, afastada de meu cargo público de professora para cursar as disciplinas de Mestrado. Meu muito obrigada!

RESUMO

Neste trabalho analisamos discursos sobre o trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas, a partir de textos publicados entre 2005 e 2007 nos jornais *Hoje em dia*, *O Tempo e Estado de Minas*, todos de Belo Horizonte (MG).

O principal objetivo desta pesquisa foi descobrir qual é a representação do trem de passageiros da EFVM veiculada pelo discurso jornalístico. Para isso, no primeiro capítulo, relatamos um pouco da história desse trem de passageiros, operado pela Vale. Ainda no capítulo I, tratamos do referencial teórico da Análise do Discurso que embasou nossa análise; principalmente, os estudos e reflexões de Bakhtin/Voloshinov, Ducrot, Faria, Fiorin e Orlandi.

No capítulo II realizamos a análise, partindo do levantamento dos percursos semânticos no intradiscurso dos textos jornalísticos, enfatizando os temas e figuras que fazem parte de cada percurso e destacando as estratégias lingüísticas de persuasão ideológica, a partir da seleção lexical, dos implícitos, dos explícitos e do silenciamento

Os percursos semânticos identificados no intradiscurso foram: 1- o percurso semântico da relação entre o viajante e o entorno da viagem (PSE); 2- o percurso semântico da relação entre o viajante e a ferrovia (PSF); e 3- o percurso semântico da relação do viajante com outros viajantes (PSV).

Em segundo lugar, com base nos percursos semânticos intradiscursivos, identificamos as relações interdiscursivas. Depois disso, estabelecemos a representação do trem de passageiros da EFVM no discurso da imprensa comercial de Minas Gerais. Realizamos uma comparação entre os discursos no que diz respeito à representação do trem de passageiros da EFVM.

Por fim, respondemos às questões propostas no início desta pesquisa (Introdução, 1.1) e concluímos que o trem de passageiros da EFVM é representado como um transporte seguro,

econômico, de baixo custo e que proporciona prazer aos passageiros, no discurso dos três jornais analisados; e que o jornal *O Tempo*, apesar de também representar o trem predominantemente dessa forma, expõe problemas e desvantagens desse transporte.

Concluimos também que os aspectos lingüísticos e ideológicos a respeito do trem de passageiros influenciam na construção da memória coletiva dos leitores de forma positiva, porém silenciando sobre a desativação de ferrovias que já existiram no Brasil e sobre a possível revitalização de linhas férreas, principalmente em Minas Gerais.

ABSTRACT

In the present work we analyzed discourses about the *Estrada de Ferro* (Railroad) Vitória a Minas' passenger train, from texts published between 2005 and 2007 in the newspapers *Hoje em dia*, *O Tempo*, and *Estado de Minas*, all from Belo Horizonte (MG).

The purpose of this research was to discover what was the EFVM passenger train's representation conveyed by the journalistic discourse. In this purpose, in the first chapter we told a little of this train's history, operated by the Vale. Still in chapter I, we present the Discourse Analysis' theoretical referential which has based our analysis, especially in the studies and reflections of Bakhtin/Voloshinov, Ducrot, Faria, Fiorin and Orlandi.

In chapter II we perform the analysis, from the semantic pathways in the journalistic texts intradiscourse, emphasizing the themes and figures that are part of each pathway and stressing the linguistic strategies of ideological persuasion, from the lexical selection, the implicit, the explicit and the silencing.

The semantic pathways identified in intradiscourse were: the semantic pathway of the relationship between the traveler and the travel's environment (PSE); the semantic pathway of the relationship between the traveler and the railroad (PSF); and the semantic pathway of the relationship of the traveler with other travelers (PSV).

Secondly, based in the intradiscursive semantic pathways, we identified the intradiscursive relations. Afterwards, we established the representation of the EFVM passenger train in the Minas Gerais' commercial press discourse. We made a comparison between the discourses which regards the representation of the EFVM passenger train.

Lastly, we answered the questions proposed in the beginning of this research (Introduction, 1.1) and concluded that the EFVM passenger train is represented as a safe, economic and inexpensive mean of transport, which pleases the passengers, in the three

analyzed newspapers; and that the *O Tempo* newspaper, despite also representing the train predominantly this way, exposes problems of this mean of transport.

We also concluded that the linguistic and ideological aspects about the passenger train influence in the construction of the readers' collective memory positively, but silencing about the deactivation of the railroads that already existed in Brazil, and about the probable revitalization of railways, especially in Minas Gerais.

SUMÁRIO

Dedicatória.....	iii
Agradecimentos.....	iv
Resumo.....	vi
Abstract.....	viii
Capítulo 1. Bases teóricas e metodológicas.....	01
1.1. Introdução.....	02
1.2. A Estrada de Ferro Vitória a Minas: breve histórico.....	05
1.3. Referencial teórico.....	09
1.4. Objetivos da pesquisa.....	17
1.5. Metodologia.....	18
Capítulo 2. Análise do discurso jornalístico.....	19
2.1. O discurso do jornal <i>Hoje em dia</i> : “Magia do trem a caminho do mar”.	21
2.2. O discurso do jornal <i>O Tempo</i> : “Estrada de Ferro Vitória a Minas: uma surpresa a cada viagem”.....	37
2.3. O discurso do jornal <i>Estado de Minas</i> : “A virada longe de casa”.....	50
Capítulo 3. Considerações finais	56
3.1. Comparações entre os textos do discurso jornalístico analisado.....	57
3.2. Conclusões.....	60
Referências bibliográficas.....	63

CAPÍTULO I

BASES TEÓRICAS E METODOLÓGICAS

1.1. INTRODUÇÃO

O discurso jornalístico tem uma relação dialética com a sociedade. Ao mesmo tempo em que ele é influenciado pela sociedade, também a influencia. Havendo uma relação dialética, há, portanto uma relação complexa, com vários elementos interferentes, como o momento histórico, a organização social e os interesses, entre outros, econômicos e políticos. Essas variáveis influenciam as formações discursivas e determinam a ideologia dos discursos midiáticos.

Em Minas Gerais, há um discurso jornalístico impresso sobre o único trem diário de passageiros de longo percurso, no Brasil, após a privatização ferroviária: o da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), operado pela Vale. Determinado, como dissemos antes, pelo momento histórico, social, político e econômico e por interesses e ideologias a respeito do trem de passageiros.

Este trabalho analisa o discurso jornalístico para nele descobrir a representação do trem de passageiros, que influencia na construção da memória coletiva dos leitores mineiros.

Um exemplo: em dezembro de 2004, o Governo de Minas Gerais criou o programa Trens de Minas, com o intuito de incrementar o transporte de cargas, visando ao escoamento da produção agrícola do Estado, ao desenvolvimento do turismo mineiro e à proteção do patrimônio histórico. Essa notícia foi dada pelo jornal *Hoje em dia*, em 2 de janeiro de 2005. Nessa notícia, como em outras, há um silenciamento sobre o fato de que nos anos de 1950, no Brasil, havia 30 mil quilômetros de linhas férreas que atravessavam o país, muitas das quais foram desativadas em detrimento do transporte rodoviário. Hoje, fala-se em revitalização do trem, mas não há realizações concretas em relação ao transporte de passageiros.

Nesse contexto, o discurso jornalístico tem um papel importante na formação da memória coletiva sobre o trem, que é um transporte viável para o Brasil, embora ferrovias tenham sido sucateadas e restem poucas linhas ainda em funcionamento, como é o caso da

EFVM. O único trem de passageiros diário de longo percurso no Brasil, atualmente, é o que sai de Belo Horizonte e Itabira (MG) e vai até Vitória (ES).

O fato de o trem ser um transporte viável, de baixo custo e menos poluente que outros faz dele um assunto pertinente para pesquisas como esta, que propõe uma discussão sobre a relação discursiva jornalística da sociedade com esse meio de transporte, discussão que pode proporcionar subsídios à resolução de parte dos problemas de transporte no Brasil.

O discurso jornalístico tem um papel fundamental no debate, porque influencia fortemente a opinião pública, incluindo, no caso, a formação da memória coletiva, principalmente em Minas Gerais, sobre o trem de passageiros.

Portanto, o objeto de estudo nesta pesquisa é o discurso jornalístico impresso. Serão analisados textos jornalísticos sobre esse trem publicados, entre 2005 e 2007, nos jornais *Estado de Minas*, *Hoje em dia* e *O Tempo*, todos de circulação estadual.

O objetivo principal deste trabalho é estudar a representação do trem de passageiros da EFVM nos discursos da imprensa em Minas Gerais. Por isso, o trabalho é considerado uma pesquisa qualitativa, interpretativa e também descritiva, uma vez que o *corpus* é constituído de textos de onde foram obtidos os dados.

Por tratar dos vários gêneros do discursivo jornalístico e da influência desse discurso na vida das pessoas, esta pesquisa é relevante também para a área de educação, já que o ensino de Língua Portuguesa nas escolas do Estado de Minas Gerais, a partir das orientações dos Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN), tem foco na interpretação dos variados gêneros discursivos, dada a importância da leitura analítica e comparativa na sala de aula.

Além disso, propomos uma discussão sobre a influência de discursos midiáticos na construção da memória coletiva, o que é importante para toda a sociedade, pois é necessário ela saber que esse fenômeno está presente no cotidiano, e que é preciso estar atenta ao dizer da mídia quanto aos aspectos de interesse social, como, por exemplo, o transporte.

Com a análise do discurso jornalístico sobre o trem de passageiros da EFVM, buscaremos responder a questões como:

- 1- Quais as estratégias de persuasão usadas no discurso jornalístico sobre o trem de passageiros da EFVM?
- 2- Há no discurso jornalístico algum incentivo à revitalização do transporte ferroviário de passageiros no Brasil?
- 3- Como a representação do trem de passageiros da EFVM nesse discurso contribui para a construção da memória coletiva?
- 4- Qual é a ideologia do discurso jornalístico em relação ao trem de passageiros da EFVM?

Estas questões foram baseadas em leitura prévia de alguns textos de jornais como *Folha de São Paulo*, *Estado de Minas*, *Hoje em dia*, *O Tempo* e *Diário do Rio Doce*, que abordavam o assunto trem de passageiros.

1.2. A ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS: BREVE HISTÓRICO

O transporte ferroviário chegou ao Brasil em 30 de abril de 1854, data da inauguração da Estrada de Ferro Mauá. Na década de 1950, havia 30 mil quilômetros de linhas férreas que atravessavam o País.

Mas desde o governo de Washington Luís Pereira de Souza, os investimentos em infra-estrutura viária priorizaram rodovias, o que causou uma grande decadência nas ferrovias e nas hidrovias. A partir de 1913, de acordo com Vargas (1994, p. 141), a construção de estradas de rodagem no Estado de São Paulo, antes precária, cresce, graças especialmente a Washington Luís, que seria presidente da República (1926-1930), após ter sido o primeiro presidente do Automóvel Clube de São Paulo.

A partir de então o sistema rodoviário se desenvolveu cada vez mais, tomando o lugar do sistema ferroviário de transporte em quase todo o território nacional. Apesar de o transporte ferroviário de passageiros ser mais econômico, mais seguro e menos poluente que o rodoviário, atualmente no Brasil só existe um trem de passageiros de longo percurso com saídas diárias, o da Estrada de Ferro Vitória a Minas, que percorre 664 quilômetros entre Vitória (ES) e Belo Horizonte, com ramificação para Itabira (MG).

A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) começou a ser construída em 1903. Em 1904, foram inaugurados os primeiros 30 km entre as Estações de Porto Velho e Alfredo Maia (ES, região de Vitória). Em 1906, a ferrovia chegava a Colatina (ES).

Em 1908, o Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil elaborou um relatório que foi apresentado ao Congresso Internacional de Estocolmo, destinado a mostrar o balanço mundial das riquezas de minério de ferro. “As estatísticas mostravam ao mundo as incomensuráveis reservas ferríferas do nosso subsolo. Grupos de estrangeiros vieram ao Estado de Minas Gerais, e, entre 1910 e 1915, adquiriram direitos sobre a quase totalidade dos depósitos

conhecidos” (ARARIPE, 1954, p. 93). Os ingleses tornaram-se também, de acordo com Araripe (p. 93), os maiores acionistas da Companhia Estrada de Ferro Vitória-Minas, ficando com 72,3% do seu capital. Apesar de pretenderem dar impulso à ampliação da EFVM, os ingleses não conseguiram levar adiante seus planos.

A construção da EFVM foi retomada em 1919 e, em 1932, segundo Coelho e Setti (2000, p. 28), a EFVM chegou a São José da Lagoa (atual Nova Era), com 562 km de linhas e 43 estações. Antes disso, “em 1919 o empresário americano Percival Farquhar comprou a EFVM, mas, depois de inúmeras reviravoltas políticas, a estrada foi encampada pelo Governo, que fundou a Cia. Vale do Rio Doce, CVRD”. (GIESBRECHT, 2007)¹.

Para entender melhor a criação da CVRD, é preciso entender os Acordos de Washington. Em 1937, no Governo de Getúlio Vargas, “a Constituição outorgada pelo Estado Novo proibiu a exploração e o aproveitamento das jazidas mineiras brasileiras por empresas estrangeiras, determinando que só fossem concedidas a empresas constituídas por maioria de acionistas brasileiros” (COELHO e SETTI, 2000, p. 29).

Araripe (1954, p. 129) salienta que a Segunda Guerra Mundial trouxe problemas para os países aliados, e um deles era o fornecimento do minério de ferro para a indústria bélica. Diante disso e de outros interesses, segundo Coelho e Setti (2000, p. 34), houve os chamados Acordos de Washington, assinados por Brasil, Inglaterra e Estados Unidos em 3 de março de 1942. Assim

“os Estados Unidos negociaram diretamente com o Governo inglês o resgate de todos os bens da Itabira Iron no Brasil e a transferência gratuita dos mesmos para o Governo brasileiro, cabendo ao Brasil, dentre outras cláusulas, fazer a encampação da CBMS (Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia) e da EFVM, organizar uma nova empresa brasileira para exploração das minas, prolongar a EFVM até Itabira, terminar a construção do cais de minério em Vitória e reaparelhar toda a EFVM para transportar no

¹ GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Estações ferroviárias do Brasil*. Em <http://www.estacoesferroviarias.com.br> acessado em 01 de outubro de 2007.

mínimo 1,5 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. A Inglaterra e os Estados Unidos se comprometeram a comprar todo o minério transportado pela EFVM de acordo com preços pré-estabelecidos enquanto durassem as condições de guerra, enquanto os Estados Unidos, através do Eximbank, abriram um generoso crédito de 14 milhões de dólares para financiar todo o empreendimento”. (COELHO E SETTI, 2000, p. 34)

Diante dos acordos, o então presidente Getúlio Vargas criou a Companhia Vale do Rio Doce em 1º de junho de 1942, como empresa de economia mista, dedicada à exploração e comercialização de minério de ferro, incorporando o patrimônio formado pelas minas de Itabira e pela EFVM.

Souza (2003, p.19) complementa as informações sobre a história da EFVM, explicando os Acordos de Washington da seguinte forma:

“Nesses acordos, o governo inglês devolveu ao governo brasileiro as minas de Itabira e a Estrada de Ferro Vitória a Minas, após indenizar seus proprietários ingleses. O governo americano emprestaria ao Brasil 14 milhões de dólares para instalação da mineradora e ampliação da estrada de ferro. Em troca, o Brasil deveria fornecer aos Estados Unidos e aos ingleses minério para fabricação de armas, correspondente a 1.500.000 toneladas/ano, por um prazo de três anos.” (SOUZA, 2003, p. 19)

Em outubro de 1943, foi inaugurada a linha até Itabira, o que permitiu que o minério de ferro fosse carregado próximo das minas. E, ao celebrar os cinquenta anos da EFVM, em 1954, a CVRD comemorou a remodelação de toda a linha entre Itabira e Vitória. O transporte de passageiros, responsável por uma pequena, mas significativa parcela da receita, também foi inteiramente renovado, com a compra de carros de aço-carbono.

Em 1997, a CVRD, hoje “Vale”, foi privatizada. Atualmente é uma empresa de mineração, transportes e outros negócios presente em 14 estados brasileiros e em cinco continentes, operando 9 mil quilômetros de malha ferroviária e 10 terminais portuários próprios. Produz e exporta minério de ferro (em pó e em pelotas), cobre, bauxita, alumina, alumínio, potássio, caulim, manganês e ferroligas, e prepara-se para iniciar a produção de níquel. Possui operações nos seguintes estados: Pará, Maranhão, Tocantins, Sergipe, Bahia,

Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Amazonas. No exterior, a Vale está presente em 16 países: África do Sul, Angola, Argentina, Austrália, Chile, China, EUA, França, Gabão, Índia, Japão, Moçambique, Mongólia, Noruega, Peru e Suíça. (Vale, 2007)²

Em Minas Gerais e no Espírito Santo, a Vale ainda presta o serviço de transporte de passageiros na Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Porém, muitas ferrovias, da própria Vale e de outras empresas, foram desativadas após a privatização. Faria (2006, p. 06) destaca o fato, por exemplo, de a Vale ter desativado 436 km de uma de suas ferrovias (F.C.A. – Ferrovia Centro-Atlântica) e informa que

“os 436 km. desativados ligavam a Região Metropolitana de Belo Horizonte à Zona da Mata mineira, passando por 18 municípios: Sabará, Raposos, Rio Acima, Itabirito, Ouro Preto, Mariana, Acaiaca, Ponte Nova, Teixeiras, Viçosa, Cajuri, Coimbra, São Geraldo, Visconde do Rio Branco, Ubá, Astolfo Dutra, Dona Eusébia e Cataguases.” (FARIA, 2006, p. 06)

Vários fatos sobre o trem de passageiros da EFVM vêm sendo reportados por jornais ao longo dos tempos, influenciando na construção da memória coletiva da sociedade mineira. Faria (2006, p. 01) afirma que a imprensa é importante “no que se refere à construção da memória em uma comunidade. O discurso jornalístico, transmitido à opinião pública, torna-se parte relevante da memória coletiva”.

²Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) >A vale >História. <http://www.cvrd.com.br> acessado em 02 de abril de 2007

1.3. REFERENCIAL TEÓRICO

O recorte teórico inicial desta análise de discurso é dado pelo modo como trataremos o objeto-linguagem, procurando compreender os processos de constituição do fenômeno lingüístico e não apenas o produto (ORLANDI, 1996, p. 17). Nesta perspectiva, a língua é a base comum de todos os processos discursivos; é a partir dela que se pensa no processo discursivo. No entanto, a língua é estudada não na forma abstrata, mas em sua materialidade, nos textos que veiculam os discursos. Para Orlandi (1995, p. 20), o discurso é o lugar de encontro entre a materialidade da língua e a materialidade histórica, e é nesse encontro que a ideologia é produzida. Então é no discurso, materialidade lingüística específica da ideologia, que podemos observar esse encontro, essa articulação.

Por isso, é importante ficar claro o que chamaremos de discurso nesta pesquisa. Fiorin (2006, p. 32) discute a definição de discurso abordando o conceito de formação ideológica, que deve ser entendida como “a visão de mundo de uma determinada classe social, ou seja, um conjunto de representações, de idéias que revelam a compreensão que uma dada classe tem do mundo” Essa visão de mundo, explica Fiorin (p.32), não existe desvinculada da linguagem. Assim, a toda formação ideológica corresponde uma formação discursiva, que é definida como “um conjunto de temas e de figuras que materializa uma dada visão de mundo”³.

O discurso jornalístico é pautado por interesses comerciais e, na maioria das vezes, em uma sociedade capitalista, articula-se de acordo com as empresas que investem no jornal ou anunciam nele; elas fazem parte do poder hegemônico. A própria empresa que publica o jornal tem interesses econômicos e ideológicos, além dos jornalísticos. Por isso, para entendermos a formação discursiva, é preciso relacioná-la à formação ideológica e à luta de classes.

³As noções de tema e figura serão discutidas adiante.

O que Fiorin (2006) discute pode ser relacionado às reflexões de Bakhtin e Voloshinov (2006) sobre discurso. Para Bakhtin e Voloshinov (p. 34-35), o discurso é interação, um lugar de trocas enunciativas, veículo das ideologias:

“a consciência só se torna consciência quando se impregna de conteúdo ideológico (semiótico) e, conseqüentemente, somente no processo de interação social. (...) A consciência individual é um fato sócio-ideológico”. (BAKHTIN e VOLOSHINOV, 2006, p. 34-35)

Os discursos estão presentes em todas as relações entre os indivíduos e tecem uma cadeia de fios ideológicos que servem de trama a todas as relações sociais em todos os domínios. Por isso, há sempre um discurso em outro discurso, formando uma cadeia recriada a cada momento histórico.

Essa relação entre os discursos é chamada de interdiscurso, noção importante para esta pesquisa, pois nossa proposta é também analisar relações presentes nas interações discursivas. Para Orlandi (1995, p. 20), “compreender o que é efeito de sentidos é compreender que o sentido não está alocado em lugar nenhum, mas se produz nas relações: dos sujeitos, dos sentidos, e isso só é possível, já que sujeito e sentido se constituem mutuamente, pela sua inscrição no jogo das múltiplas formações discursivas”.

Em cada discurso, há a defesa de um ponto de vista que se opõe a outro (s). Sobre isso, Faria (2005, p. 257) salienta que, a partir de um dado discurso, podemos “caracterizar o outro discurso, a outra” visão de mundo “em oposição à qual aquele discurso dado se constitui”. O interdiscurso é uma categoria de análise pertinente a esta pesquisa também porque são justamente as oposições e os acordos entre os pontos de vista jornalísticos sobre o trem de passageiros que nos interessam.

Faria (2001, p.31) acrescenta que

“o discurso abrange duas dimensões, integradas e complementares: por um lado, o do intradiscurso, organiza-se em um conjunto, uma trajetória de sentidos que se desenvolve ao longo do texto; por outro lado, o do interdiscurso, constitui-se por contradição, por oposição a outros discursos”.

Sobre isso, Fiorin (2006, p. 45) afirma que “o discurso é o espaço da reprodução, do conflito ou da heterogeneidade. As relações interdiscursivas podem, assim, ser contratuais ou polêmicas”.

No que diz respeito à análise do intradiscurso, destacamos o conceito de percurso semântico, que, de acordo com Faria (1998, p. 150), “engloba os conceitos greimasianos de percurso temático e percurso figurativo, correspondentes à recorrência de elementos semânticos mais abstratos ou mais concretos,” ao longo do discurso. Esses dois conceitos são definidos por Fiorin (2006, p. 24) da seguinte forma:

“Tema é o elemento semântico que designa um elemento não-presente no mundo natural, mas que exerce o papel de categoria ordenadora dos fatos observáveis. São temas, por exemplo, amor, paixão, lealdade, alegria. Figura é o elemento semântico que remete a um elemento do mundo natural: casa, mesa, mulher, rosa, etc. A distinção entre ambos é, pois, de maior ou menor grau de concretude” (FIORIN, 2006, p. 24).

Sendo assim, o percurso semântico diz respeito a um tema que se desenvolve ao longo do texto; esse tema principal pode ser acompanhado de outros temas que se desenrolam no texto através de percurso semântico figurativo ou percurso temático, indo, respectivamente do mais concreto ao mais abstrato. No trecho a seguir podemos perceber o tema da natureza, que aparece ao longo do texto em figuras semânticas concretas como “rios, cachoeiras, represas, rochas e matas” e “Mata Atlântica”:

(1)⁴ “Ao charme do trem, somam-se paisagens fantásticas de Minas Gerais e do Espírito Santo. São **rios, cachoeiras, represas, rochas e matas** – e muitas pessoas em cada parada. (...) No terceiro ponto de parada, em João Molevade, entusiasmaram-se (duas crianças que viajavam no trem) com pedaço da **Mata Atlântica.**” (Jornal *Hoje em Dia*, p. 35)

⁴ Daqui em diante as citações que fazem parte do *corpus* serão numeradas.

Neste mesmo trecho podemos perceber o percurso temático expresso em termos mais abstratos, como é o caso do tema do prazer explícito nas palavras “charme”, “fantásticas” e “entusiasmaram-se”.

Perceber o discurso através da articulação entre o intradiscurso e o interdiscurso é imprescindível em um trabalho de análise do discurso. Sobre isso, Ruchkys (2003, p. 1) enfatiza que

“o intradiscurso e o interdiscurso são dimensões complementares do discurso: respectivamente, o conjunto de percursos semânticos na organização textual e as oposições que um discurso mantém com relação a outros. O intradiscurso e o interdiscurso são inseparáveis, sendo que um nível pode ser sempre analisado em sua articulação, que lhe é intrínseca, com o outro nível.”

O discurso jornalístico apresenta relações polêmicas e contratuais ao informar. E como em qualquer outro discurso, a informação nos veículos de comunicação tem o objetivo de persuadir e está sempre pautada por interesses econômicos e políticos. Sobre isso, Fiorin (2005, p. 75) explica que

“A finalidade última de todo ato de comunicação não é informar, mas persuadir o outro a aceitar o que está sendo comunicado. Por isso, o ato de comunicação é um complexo jogo de manipulação com vistas a fazer o enunciatário crer naquilo que se transmite. Por isso, ele é sempre de persuasão. Nesse jogo de persuasão, o enunciador utiliza-se de certos procedimentos argumentativos visando a levar o enunciatário a admitir como certo, como válido o sentido produzido. A argumentação consiste no conjunto de procedimentos lingüísticos e lógicos usados pelo enunciador para convencer o enunciatário.” (FIORIN, 2005, p. 75)

Como dito antes, esta pesquisa pretende descobrir de que forma o discurso jornalístico representa o trem de passageiros da EFVM, contribuindo para a formação de uma memória coletiva. Para conseguir a adesão a alguma tese sobre o trem da EFVM, o enunciador usa recursos lingüísticos persuasivos.

Segundo Rodrigues (2004, p. 17), “é de suma importância que o enunciado ou conjunto de enunciados que visa provocar” a efetiva adesão dos argumentos “lance mão de estratégias de persuasão discursiva”. Para nossa pesquisa, as estratégias de persuasão

discursiva são recursos lingüísticos relevantes para a constituição dos sentidos e suas articulações no intra e no interdiscurso.

Os conceitos de interdiscurso e intradiscorso são de grande relevância nesta pesquisa, pois

“a leitura de um texto, sua compreensão, é o ‘cumprimento do contrato’, inter e intradiscursivo, por parte do enunciatário, e inclui a compreensão do conjunto de contradições [oposições] que constituem o interdiscurso (as quais são parcelas da heterogeneidade constitutiva do interdiscurso) e do conjunto de percursos semânticos orgânicos do intradiscorso (os quais são parcelas da diversidade intradiscursiva)” (FARIA, 2000, p. 108)

E o discurso jornalístico, como outros discursos, não é elaborado de maneira neutra; há uma defesa de interesse econômico, político ou outro.

Nesse sentido, a escolha do léxico é uma das mais básicas estratégias de persuasão para o enunciador defender um ponto de vista. A escolha de palavras e expressões não é aleatória, mas um importante recurso argumentativo. Para Koch

“A seleção lexical é (...) recurso retórico de grande importância. É através dela que se estabelecem as oposições, os jogos de palavras, as metáforas, o paralelismo rítmico, etc. Há palavras que, colocadas estrategicamente no texto, trazem consigo uma carga poderosa de implícitos. (...) a escolha de um determinado termo pode servir de índice de distinção, de familiaridade, de simplicidade, ou pode estar a serviço de argumentação, situando melhor o objeto de discurso dentro de determinada categoria do que o faria o uso de um sinônimo” (KOCH, 2006, p. 154).

Por isso, a seleção lexical é muito importante nesta análise, já que é a partir dela, entre outros aspectos, que perceberemos a ideologia presente no texto, as figuras e os temas, o perfil do enunciador e o do enunciatário, além dos demais elementos lingüísticos de persuasão usados no discurso jornalístico. Um exemplo é a matéria “Magia do trem a caminho do mar”, com subtítulo “Viagem de 13 horas dá a impressão de durar menos”, do jornal *Hoje em dia*, de 09/01/2005, no caderno Minas, já citada no trecho (1).

(1) “Ao **charme** do trem, somam-se paisagens **fantásticas** de Minas Gerais e do Espírito Santo. São rios, cachoeiras, represas, rochas e matas – e muitas pessoas em cada parada. (...) No terceiro ponto de parada, em João Monlevade, **entusiasmaram-se** [duas crianças que viajavam no trem] com um pedaço da Mata Atlântica.” (Sem grifos no original) (p.35)

Nesse trecho, percebemos como a escolha do léxico é importante para mostrar a visão de mundo materializada lingüisticamente no discurso. No exemplo (1), o nome substantivo “charme”, o nome adjetivo “fantásticas” e o verbo “entusiasmaram” contribuem para a argumentação implícita de que a viagem de trem é algo prazeroso. A viagem de trem é associada à dimensão estética (“charme”, “paisagens fantásticas”), o que estabelece implicitamente argumento favorável à atratividade dos elementos naturais: “rios, cachoeiras, represas, rochas e matas”.

Sobre a importância do léxico, Rodrigues (2004, p. 19) considera que

“a análise da seleção lexical é significativa, não só para a caracterização dos percursos semânticos no intradiscurso, como, principalmente, para a apreensão das relações interdiscursivas, uma vez que permite, entre outras inferências, a revelação de implícitos e articulações entre oposições” (RODRIGUES, 2004, p. 19)

A presença dos implícitos é uma estratégia de persuasão discursiva importante, porque, quando o enunciador não diz explicitamente, mas indiretamente, propõe ao enunciatário a tarefa de recuperar um aspecto de sentido sutil (porque implícito) do discurso. Por isso, uma dimensão a ser analisada neste trabalho são os implícitos, conteúdos que a princípio não constituem o objeto aparente da enunciação, mas que podem ser tirados de um enunciado por meio dos conteúdos explícitos. Distinguem-se os implícitos semânticos ou pressupostos — aqueles associados apenas ao material lingüístico — e os implícitos pragmáticos ou subentendidos — aqueles em que o co-enunciador deve relacionar o enunciado ao seu contexto.

Ducrot (1987, p. 41) foi o primeiro a distinguir os implícitos subentendidos dos implícitos pressupostos. O pressuposto é parte integrante do sentido dos enunciados (inscrito na estrutura lingüística), e o subentendido, por sua vez, diz respeito à maneira pela qual o sentido deve ser decifrado pelo destinatário. Para Catherine Kerbrat-Orecchioni (2006, p. 270), a distinção proposta por Ducrot (1972, p.173 ss.) entre pressupostos e subentendidos é uma das mais importantes, porque são

“dois tipos de conteúdos implícitos que se opõem ao conteúdo explícito, ou posto; por exemplo, um enunciado como “Pedro parou de fumar” veicula as informações seguintes: (1) “Pedro, atualmente, não fuma”: é o *posto*, que corresponde a “aquilo que é objeto confesso da enunciação dessa declaração; (2) “Pedro, antigamente, fumava”: é o *pressuposto*, que, embora, como o posto, esteja de fato inscrito no enunciado (já que repousa sobre o marcador “cessar de”), não constitui, contudo, o verdadeiro objeto do dizer; e, eventualmente, também, (3) “Você faria bem em fazer a mesma coisa”: conteúdo *subentendido* que só se atualizará em circunstâncias enunciativas particulares.”

No trecho jornalístico da página 13 (1’) há o implícito subentendido de que a viagem de trem é prazerosa. Esse implícito pode ser percebido quando o enunciatário lê palavras como “charme”, “fantásticas” e “entusiasmaram-se” e as associa à dimensão estética, que também se materializa nas figuras semânticas “rios, cachoeiras, represas, rochas e matas”. Então, nesse contexto de elementos belos, fica implícito subentendido que a viagem de trem oferece prazer aos viajantes.

Nesse mesmo trecho (1’), podemos destacar implícitos pressupostos que estão inscritos no que é dito. Por exemplo, no enunciado “no terceiro ponto de parada, em João Monlevade, entusiasmaram-se com um pedaço da Mata Atlântica” destacamos os seguintes pressupostos:

há um primeiro e um segundo pontos de parada;

em João Monlevade, há um pedaço de Mata Atlântica.

Mas, diferentemente do dito implícito, os estudos sobre silenciamento nos fazem entender uma dimensão do não-dito. Sobre isso, Orlandi (1995, p. 23) esclarece que

“a relação silêncio/linguagem é complexa, (...) o silêncio não é mero complemento de linguagem. Ele tem significância própria. (...) Sempre se diz a partir do silêncio. O silêncio (...) é, sim, a possibilidade para o sujeito de trabalhar sua contradição constitutiva, a que o situa na relação do “um” com o “múltiplo”, a que aceita a reduplicação e o deslocamento que nos deixam ver que todo discurso sempre se remete a outro discurso que lhe dá realidade” (ORLANDI, 1995:23).

No trecho abaixo, por exemplo, retirado do jornal *Hoje em dia*, encontramos referência ao transporte ferroviário com silenciamento sobre a desativação de linhas férreas.

(02) “Os trens de passageiros tinham preferência no tráfego e transportaram, em 1977, cerca de 1,5 milhão de pessoas. Só em Governador Valadares, embarcavam mil passageiros por dia, em média. Eles pagariam oito vezes mais se fizessem a mesma viagem de ônibus, viajando de segunda no trem, em bancos de madeira, ou cinco vezes mais, comprando passagem de primeira.” (p.36)

O trecho acima é parte de um texto da reportagem do jornal *Hoje em dia*, com subtítulo “Para lembrar”. Esse título é catafórico, no sentido de levar o leitor a pensar que no texto que segue haverá algo do que se lembrar sobre o trem de passageiros da EFVM. Apesar de representar o trem como transporte importante e econômico, silencia o fato de muitas linhas férreas terem sido desativadas. O que silencia ao leitor que, no Brasil, na década de 1950, havia 30 mil quilômetros de linhas férreas que atravessavam o país.

1.4. OBJETIVOS DA PESQUISA:

OBJETIVO GERAL:

Analisar o discurso jornalístico da imprensa comercial veiculado nos jornais *Estado de Minas*, *Hoje em Dia* e *O Tempo*, para descobrir qual é a representação do trem de passageiros em Minas Gerais nesses discursos, que contribuem para a construção da memória coletiva sobre o transporte ferroviário de passageiros.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

Ao analisar os discursos jornalísticos da imprensa comercial de Minas Gerais, objetivamos o seguinte:

- 1- identificar os percursos semânticos no intradiscurso;
- 2- identificar relações interdiscursivas;
- 3- a partir dos dois aspectos lingüísticos anteriores, identificar a representação do trem de passageiros veiculada pelo discurso jornalístico e tendencialmente incorporada à memória coletiva;

1.5. METODOLOGIA

O *corpus*, objeto de estudo deste trabalho, é composto por textos veiculados nos jornais *Estado de Minas*, *Hoje em dia* e *O Tempo*, que se refiram, especificamente, ao trem de passageiros da EFVM. A frequência de matérias jornalísticas sobre o trem de passageiros da EFVM é baixa, por isso optou-se por fazer o recorte analisando um texto de cada jornal, o que resultou em 3 textos do discurso jornalístico. Quanto ao recorte temporal, analisamos textos publicados entre 2005 e 2007.

Este tipo de trabalho permite a utilização da Análise do Discurso como teoria e método de pesquisa.

Com base nas categorias de análise propostas por esse método, já expostas na fundamentação teórica, fazemos primeiro o levantamento dos percursos semânticos no intradiscurso, analisando a seleção lexical, os implícitos, os explícitos e o silenciamento como estratégias de persuasão.

Em segundo lugar, com base nos percursos semânticos, identificamos relações interdiscursivas.

Depois de feita a análise dos percursos semânticos intradiscursivos e das relações interdiscursivas, passamos a estabelecer a representação do trem de passageiros da EFVM no discurso da imprensa comercial de Minas Gerais.

Assim, é possível responder à questão: qual é a representação do trem de passageiros no discurso jornalístico da imprensa comercial junto à opinião pública, tendencialmente incorporada à memória coletiva?

CAPÍTULO II

ANÁLISE DO DISCURSO JORNALÍSTICO

Neste capítulo, apresentamos um levantamento tanto dos principais percursos semânticos no intradiscurso quanto de algumas relações interdiscursivas pertinentes ao *corpus* constituído pelos jornais *Hoje em dia*, *O Tempo e Estado de Minas* (2005 a 2007). Para isso, foi feita uma análise das escolhas lexicais, dos implícitos e explícitos, e das estratégias de persuasão nos textos do discurso jornalístico. A noção de texto com que trabalhamos é a de que há uma “união de um plano de conteúdo com um plano de expressão. Quando se manifesta um conteúdo por um plano de expressão, surge um texto” (FIORIN, 2006, pág. 45).

Considerando que um conjunto de temas e figuras articulados em percursos semânticos forma o intradiscurso, destacamos os temas e as figuras que se fazem presentes na materialidade dos textos jornalísticos. Destacamos também relações interdiscursivas, que são apresentadas ao longo da análise, pois é a partir dos dados lingüísticos do intradiscurso que conseguimos descobrir relações entre o discurso analisado e outros discursos.

Nos textos do intradiscurso jornalístico analisado, há três principais percursos semânticos:

- 1- percurso semântico da relação entre o viajante e o entorno da viagem (PSE);
- 2- percurso semântico da relação entre o viajante e a ferrovia (PSF);
- 3- e o percurso semântico da relação do viajante com outros viajantes (PSV).

A partir daqui, analisamos matérias publicadas nos jornais, em que estarão em **negrito** as marcas lingüísticas do PSE; estarão sublinhadas as marcas lingüísticas do PSF; e, em *itálico*, as marcas lingüísticas que remetem ao PSV. Como dito antes, os textos do intradiscurso jornalístico analisados são somente aqueles que versam sobre o trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

2.1. O DISCURSO DO JORNAL *HOJE EM DIA*:

“MAGIA DO TREM A CAMINHO DO MAR”

O jornal *Hoje em dia* é um jornal de circulação diária em todo o Estado de Minas Gerais, com uma tiragem de 42 000 exemplares. Fundado em 1988, pertence à Central Record de Comunicação, um grupo brasileiro de mídia que aglomera veículos de comunicação, cujo proprietário é o empresário Edir Macedo Bezerra.

Em nossa pesquisa, os cadernos em que encontramos maior frequência de notícias sobre o trem de passageiros da EFVM foram o de “Turismo” e o caderno “Minas”. A proposta editorial do Caderno “Minas” é cobrir os principais assuntos ligados diretamente à região metropolitana de Belo Horizonte e ao interior. O caderno de “Turismo” circula somente nas quintas-feiras. O leitor encontra roteiros e dicas de viagens pelo Brasil e pelo mundo.

No dia 09 de setembro de 2005, o jornal *Hoje em dia* publicou a reportagem “Magia do trem a caminho do mar”⁵ no caderno “Minas”. O texto, que vai da página 23 até a 25, tem como subtítulos: “Viagem de 13 horas dá a impressão de durar menos”, “Encontros marcados”, “Até os funcionários se divertem”, “Acidentes são uma raridade” e “Para lembrar”.

Na primeira página da reportagem, aparecem fotos de lugares por onde o trem da Estrada de Ferro Vitória a Minas passa, acompanhadas de legendas. As legendas trazem informações históricas e sempre destacam algo que o passageiro pode encontrar durante a viagem. Por exemplo: abaixo da foto de uma igreja de João Monlevade, encontra-se a seguinte legenda:

⁵Texto na íntegra: pág. 34 -36.

(03) “..a igreja de São José Operário se destaca no meio da mata. Foi construída no final da Segunda Guerra Mundial, em forma de V de vitória.” (p.34)

A figura semântica “igreja de SJO” é relacionada tanto ao tema da natureza (“se destaca no meio da mata”) quanto ao da história: “Segunda Guerra Mundial”. Os temas do trecho (03) fazem parte do Percurso Semântico da Relação entre o Viajante e o Entorno da viagem (PSE).

Uma foto de vendedores ambulantes oferecendo mangas para os passageiros do trem na estação de Conselheiro Pena apresenta a seguinte legenda:

(04) “O cheiro da manga, vendida pelos ambulantes, desperta a atenção dos passageiros. Um saco com mais de 20 frutas pode ser comprado por R\$1.”(p.34)

Na legenda, o sintagma nominal “o cheiro da manga” implicitamente leva o leitor a aguçar a lembrança do paladar da fruta referida. Nessa legenda, também encontramos, na frase oracional - período simples, sintaticamente – “Um saco com mais de 20 frutas pode ser comprado por R\$ 1,00”, o tema da economia, que faz parte do percurso semântico da relação entre o viajante e o entorno da viagem (PSE), além de fazer parte do percurso semântico da relação entre o viajante e a ferrovia (PSF).

Ao longo da primeira página, há uma ilustração em que uma ferrovia sai de Belo Horizonte, representada graficamente por um prédio, e desce até uma praia no Espírito Santo, representada por um guarda-sol. O texto verbal dessa página, além das legendas das fotos, é um parágrafo com o título:

(05) “Magia do trem a caminho do mar”. (p.34)

Nesse título, a palavra “magia” tende a sensibilizar o leitor enunciatário, direcionando a leitura para um atrativo que o destino da viagem oferece e lembrando implicitamente, por meio de subentendido, que Minas Gerais não é banhada pelo mar e o Espírito Santo, com suas praias, é, para muitos mineiros, uma opção turística de lazer. O título tende assim a conduzir, como efeito de sentido, ao tema do prazer – no caso, com a figura do mar.

Temos ainda em (05) o percurso semântico da relação do viajante com a ferrovia (PSF), composto, entre outros elementos lingüísticos, pelos substantivos “caminho” e “mar”, que trazem implícitos, subentendidos, o trajeto do trem e o destino de parte dos viajantes.

O primeiro parágrafo da reportagem, logo após o título, é:

(06) “Com todo o glamour descrito nos livros e vistos nos filmes, a viagem de trem desperta o imaginário de todos. Para alguns, é como uma volta ao passado, para outros uma forma de **interação maior com a natureza**. Mas só mesmo estando dentro dessa máquina, na longa viagem entre Belo Horizonte e Vitória, para captar sua verdadeira magia, que vai da musicalidade do apito aos olhares fascinados das pessoas. Mais do que um meio de transporte, *o trem de ferro é uma convivência, uma aproximação entre realidades diferentes.*” (p.34)

Nesse parágrafo, temos novamente o tema do prazer, com relação ao qual agora se superpõem os percursos semânticos das relações com o entorno (PSE) e o da relação entre viajantes (PSV), respectivamente:

(06’) (PSE) “(...) interação (...) com a natureza (...)”

(06’’) (PSF) “(...) musicalidade do apito (...)” .

Cabe assinalar que também ocorre superposição entre o tema do prazer e o da natureza, explícito nesse trecho. E que, no percurso semântico PSF, encontramos em (06) o tema da memória, na expressão “é como uma volta ao passado”.

O texto da reportagem continua na página seguinte. Em organização linear, no topo da página e da esquerda para a direita, aparece em tamanho menor o desenho de trem que ilustra a página anterior, abaixo do enunciado “Estrada de Ferro Vitória Minas. Algumas paradas do trem de passageiros”; em seguida há pequenos relógios indicando o horário, o local e a duração de algumas paradas. Essas informações gráficas chamam a atenção, por serem diferentes das relacionadas com outros transportes. Em textos jornalísticos sobre ônibus, por exemplo, normalmente não aparecem em destaque as paradas.

Na página há também fotos e legendas que mostram os passageiros dentro do trem em situações prazerosas. A primeira foto é de uma curva da estrada de ferro vista de dentro do trem, com a seguinte legenda:

(07) “Em cada curva da estrada de ferro, entre Belo Horizonte e Vitória, o viajante atento pode descobrir um novo interesse.” (p.35)

Essa legenda, implicitamente, deixa subentendido, um conjunto de atrativos para o passageiro do trem, a partir da construção explícita “descobrir um novo interesse”, situada no tema do prazer no percurso da relação entre viajante e entorno (PSE).

Na segunda foto há uma personagem adulta, que dentro do trem aponta para fora, com duas crianças observando. Ao lado dessa foto está escrito:

(08) “Antiquário Pedro Prates aproveita a paisagem ao longo do caminho para ensinar geografia e história ao filho e ao sobrinho.” (p.35)

Também no PSE, aparecem na legenda sobrepostos os temas da educação, na oração “ensinar geografia e história”, e o tema da natureza, no sintagma nominal “paisagem ao longo do caminho”.

Em outras fotos aparecem uma criança com uma boneca nos braços e um casal olhando pela janela do trem. As legendas dessas fotos são respectivamente:

(09) “*Criança leva boneca preferida para passear.*” (p.35)

(10) “*Estudantes Luciana e Eduardo se encontraram por acaso.*” (p.35)

As frases (09) e (10) fazem parte do PSV, mostrando a relação entre personagens dentro do trem durante a viagem. O tema do prazer, com diversão e até um possível começo de namoro, aparece nessas legendas.

Ainda no PSV, na última foto da página há uma moça sorridente, em pé entre as poltronas, o que significa implicitamente que as pessoas podem brincar e andar pelo trem: uma grande vantagem e um diferencial para quem viaja nesse meio de transporte.

Como dito antes, a reportagem é dividida em partes, com subtítulos. O primeiro é

(11) “*Viagem de 13 horas dá a impressão de durar menos.*” (p.35)

Nesse subtítulo, está implícito, subentendido, o tema do prazer: a viagem, por ser prazerosa, parece mais curta do que realmente é.

Logo no primeiro parágrafo da reportagem, encontra-se o seguinte enunciado:

(12) “Única ferrovia com um serviço diário de passageiros em Minas, a EFVM, do Grupo Vale do Rio Doce (CVRD) tem 664 quilômetros. De BH a Vitória, são cerca de 13 horas cortando 23 municípios mineiros e capixabas. Há 27 paradas rápidas em estações; a mais demorada, em Governador Valadares, dura seis minutos.” (p.35)

No fragmento intradiscursivo (12), que se situa no percurso semântico PSF (relação do viajante com a ferrovia), inclusive nas expressões sublinhadas, supõe-se inferido o tema, implícito, da operacionalização do trem.

Esse tema é concretizado em figuras semânticas como as referentes à frequência (“serviço diário”), à extensão (“664 quilômetros”), à duração da viagem (“13 horas”) e à quantidade de paradas (“27 paradas rápidas”), entre outras.

Nesse fragmento (12) há um outro implícito subentendido, que pode ser inferido a partir do advérbio explícito “única”: a EFVM, sendo a única ferrovia com serviço diário de passageiros, torna-se por isso uma atração, pois não há outra viagem ferroviária diária em Minas Gerais.

O adjetivo “rápidas” se referindo às paradas valoriza a viagem, porque fica implícito, subentendido, que o leitor perceberá não haver perda de tempo com paradas longas, como ocorre com frequência em viagens rodoviárias interestaduais.

A informação de que o trem faz 27 paradas, o que pode parecer muito para o leitor, é logo suavizada pelo adjetivo “rápidas”; eufemismo, pois suaviza a idéia de demora causada por paradas. Para reforçar a idéia de que as paradas não são problemas sérios, também há outro jogo de palavras, configurado em uma antítese, já que a expressão “a mais demorada” é a confirmação da possível expectativa de que em alguma estação o trem faça uma parada mais demorada. Tal expectativa é quebrada quando a informação é de que ela dura seis minutos.

Temos aqui, além disso, uma relação interdiscursiva de oposição aos discursos que tratam de ônibus. Esses discursos nem mencionam (ou seja: silenciam) as paradas, que são geralmente, no mínimo, de dez minutos.

O tema da economia concretiza-se, entre outras, nas figuras referentes aos preços das passagens, como no fragmento (13) abaixo, em que o preço da passagem de trem é comparado ao da passagem de ônibus:

(13) “O trem é um meio de transporte seguro e mais barato que o ônibus, mas a viagem demora mais”. A passagem até Vitória custa R\$33,80 na classe econômica e R\$51,60 na executiva, quase metade da tarifa do ônibus”. (p.35)

Outro tema do fragmento (13) é o da segurança, na expressão “meio de transporte seguro”.

No fragmento (13), há outras figuras que concretizam o tema da operacionalização ferroviária, relacionadas a horário, organização interna de trabalho, serviços oferecidos, distâncias percorridas, velocidade, composição de vagões e outros aspectos do percurso semântico PSF (relação dos viajantes com a ferrovia), como constatamos nos fragmentos a seguir:

(14) “A velocidade média de um trem de passageiros é de 57km/hora, podendo chegar a 65km/h. Já no trem de carga, a velocidade pode variar de 56 a 60 km/h” (p.35)

(15) “Ao sair de BH, a locomotiva arrastava 17 vagões (13 na classe econômica e quatro na executiva) com um total de 1.256 assentos. A composição é maior nesse período de férias. Normalmente, são sete vagões na classe econômica e dois na executiva, com 716 poltronas, sendo que no fim de semana são engatados mais dois vagões na classe econômica. No fim de dezembro passado foi incorporado ao trem um carro-restaurante, com capacidade para 40 passageiros. Há ainda um vagão com lanchonete onde são servidos salgados, biscoitos, sucos e refrigerantes.” (p.35)

(16) “Tudo pode ser observado calmamente, pois o trem anda a uma velocidade média de 65 quilômetros por hora. Entre os dois pontos da ferrovia estão 17 túneis. O maior, perto de BH, tem 2.989 metros. Dentro dele a velocidade diminui, e o trem gasta cerca de dez minutos para atravessá-lo. Uma eternidade” (p.35)

Outros temas são o da natureza, no percurso semântico da relação do viajante com o entorno (PSE), e o da convivência entre os viajantes, que faz parte do percurso semântico da relação entre os viajantes (PSV):

(17) “Como se estivessem na *varanda de casa*, os dois *jogavam conversa fora*, enquanto observavam a paisagem” [sobre um casal de jovens que se conheceram no trem] (p.35)

Nesse fragmento, a conjunção “como” é usada para comparar a varanda do trem com as varandas das residências dos passageiros. “Casa” e “varanda” são figuras explícitas que deixam implícito, subentendido, o prazer do aconchego e do bem-estar que o enunciatário leitor encontra em sua própria residência. A expressão coloquial “jogando conversa fora” acentua o bem-estar no trem.

O tema da natureza é apresentado de tal forma, que ela se torna um atrativo relacionado também ao tema do prazer; no caso de (18) abaixo, o prazer da fruição visual:

(18) “Ao **charme do trem, somam-se paisagens fantásticas de Minas Gerais e do Espírito Santo. São rios, cachoeiras, represas, rochas e matas** – e muitas pessoas em cada parada. (...) No terceiro ponto de parada, em João Monlevade, **entusiasmaram-se** [duas crianças que viajavam no trem] com pedaço da **Mata Atlântica.**” (p.35)

Como temos visto, a escolha do léxico é muito importante para mostrar o ponto de vista expresso no discurso. No exemplo (18), a seleção lexical explícita em “charme”, “fantásticas” e “entusiasmaram-se” remete implicitamente ao tema subentendido do prazer na interação do viajante com a natureza em torno do trem (percurso semântico PSE), figurativizada em “rios, cachoeiras, represas, rochas e matas” e em “Mata Atlântica”.

Ainda no PSE, destacamos dois fragmentos com figuras semânticas de minas e usina hidrelétrica, no tema da economia:

(19) “Logo no começo da viagem depois de Sabará, os garotos puderam observar, por exemplo, uma das **minas de minério da CVRD**, localizada no distrito de Gongo Soco. Mais à frente, em Santa Bárbara, interessaram-se pela **usina hidrelétrica de Peti**, que corta a paisagem até então cercada de montanhas.” (p.35)

Esse fragmento intradiscursivo mostra as minas e a hidrelétrica como algo a ser apreciado pelo passageiro, o que interdiscursivamente se opõe, por implícito subentendido, tanto aos discursos que consideram a exploração de riquezas naturais, como minério, algo

prejudicial à natureza, quanto aos discursos que apontam barragens como problemáticas, principalmente para a população que anteriormente residia no local.

Já no fragmento (20) abaixo reaparece o tema do prazer - implícito subentendido a partir de explícitos como “do lado de fora do trem de ferro a natureza é uma atração” e “dentro a vida aflora” – em interface, respectivamente, com o tema da natureza, no PSE, e o da convivência, no PSV:

(20) “Se do lado de fora do trem de ferro **a natureza é uma atração**, *dentro a vida aflora* de maneira bastante pitoresca. A viagem é longa, e é preciso passar o tempo, seja com uma *boa prosa*, bem característica do mineiro, seja com *umas paqueras*, uns *jogos de cartas*, umas *trocas de receitas*, uns bordados ou, mais importante, *fazendo novas amizades*.” (p.35)

O tema da nostalgia, no percurso semântico da relação do passageiro com a ferrovia (PSF), manifesta-se na fala atribuída a personagens como a passageira Irene Aguiar (74 anos):

(21) “Quando entro aqui, sinto um pouco de nostalgia. Me lembro de antigamente, quando havia mais trem circulando.” (p.35)

Na página 25, há o subtítulo

(22) “Até os funcionários se divertem”

que relaciona explicitamente ao tema do prazer uma nova personagem, coletiva: os ferroviários que trabalham na operação do trem:

(23) “O trem é comandado por dois chefes. Um é responsável pelo trecho entre Belo Horizonte e Governador Valadares; o outro, dali até Vitória.”(p.36)

(24) “O chefe tem sob sua responsabilidade 27 funcionários, na alta temporada, e 15 no restante do ano.” (p.36)

Cabe esclarecer que somente os chefes e os maquinistas são trabalhadores empregados pela própria Vale e que os outros são “terceirizados”.

Os funcionários da Vale que trabalham como chefes do trem falam bem da viagem e de seu trabalho:

(25) “Não há rotina: temos que estar atentos à parte funcional do trem, e também à parte humana, que envolve os passageiros, diz José Francisco Lomeu, 30 anos, o último deles como chefe de trem. Ele afirma que aprendeu muito com Augusto César passos, 53 anos, três anos mais velho na mesma função. Juntos, se divertem, lembrando casos engraçados que acontecem durante o longo trajeto.” (p.36)

As personagens ferroviárias são figuras semânticas no PSF, em que fica explícito o tema do trabalho de forma prazerosa.

O tema da cultura, no PSF, aparece nesse texto através da personagem Efrahim Mata:

(26) “Além de ser uma viagem mais agradável, não preciso fazer baldeação. Já compus duas músicas aqui dentro desses vagões.” (p.36)

No PSV e no PSF, simultaneamente, porque mostra a relação dos passageiros com os funcionários do trem (PSF) e os relacionamentos entre os próprios passageiros (PSV), a personagem Jane Monteiro opina sobre uma carta de passageiro que quer se casar até maio (05/2005) e pediu aos funcionários do trem para entregar as cartas a mulheres nas estações:

(27) “ ‘Achei a carta interessante. Mais ainda, a forma como ele pediu para ser distribuída... Criativo, ele, ’ elogiou” (p.36)

O tema da segurança, ainda no PSF, reaparece com o subtítulo

(28) “Acidentes são uma raridade”

mas agora em interface com o tema da tecnologia:

(29) “A falha humana é praticamente impossível, pois tudo é monitorado pela central. Nem mesmo se o maquinista tiver algum problema de saúde, o trem fica descontrolado.” (p.36)

No enunciado fica explícita a segurança dos passageiros. Outros trechos mostram, no tema da segurança, parte da preparação para não acontecerem acidentes. Em (31) a informação de que toda a composição é checada deixa implícito subentendido que a segurança durante a viagem será maior.

(30) “Além do preço e conforto, grande parte dos usuários do trem de ferro ressaltam a segurança desse meio de transporte. (p.36)

(31) “Toda composição é checada no fim de cada viagem” (p.36)

Aparecem testemunhos de personagens que fazem parte do tema da segurança. Argumento como “o trem é o meio mais seguro de viagem” dito por uma personagem identificada como o “engenheiro civil Paulo Tarso Resende, doutor em Planejamento de Transporte e Logística”, dá credibilidade ao discurso. O que contribui positivamente para a defesa da tese de que o trem é um meio de transporte seguro.

(32) “Na avaliação do engenheiro civil Paulo Tarso Resende, doutor em Planejamento de Transporte e Logística, e que dá aulas na Faculdade Dom Cabral, em Belo horizonte, o trem é o meio mais seguro de viagem.” (p.36)

Além do tema da segurança, há o já mencionado tema da nostalgia em palavras da personagem Paulo Tarso Resende:

(33) “É uma pena, no Brasil, não se ter mais a locomotiva como alternativa de transporte de passageiros”, lamenta ele.(p.36)

Ainda na fala atribuída à personagem Paulo Tarso Resende podemos perceber a oposição interdiscursiva ao discurso rodoviarista:

(34) “Mais de 40% dos acidentes nas rodovias brasileiras envolvem caminhões. Isso faz do transporte rodoviário o meio mais perigoso que existe.” (p.36)

A defesa do transporte ferroviário como um meio seguro e confortável aparece no discurso jornalístico com frequência no PSF, como no trecho acima.

Na última parte dessa matéria jornalística, “Para lembrar”, redigido pela editoria de pesquisa do *Hoje em dia*, há um resumo da história da Estrada de Ferro Vitória a Minas cujo final pode ser situado no percurso semântico da relação do viajante com a ferrovia (PSF):

(35) “Os trens de passageiros tinham preferência no tráfego e transportaram, em 1977, cerca de 1,5 milhão de pessoas. Só em Governador Valadares, embarcavam mil passageiros por dia, em média. Eles pagariam oito vezes mais se fizessem a mesma viagem de ônibus, viajando de segunda no trem, em bancos de madeira, ou cinco vezes mais, comprando passagem de primeira.” (p.36)

O tema da economia, nesse fragmento, deixa explícito o benefício financeiro para a personagem coletiva passageiros. (Cabe assinalar que até hoje a viagem ferroviária é mais barata que a rodoviária e, obviamente, a aérea.) O que deixa implícita, subentendida, a importância do trem de passageiros como meio de transporte coletivo econômico.

Em (33) acima, a expressão “É uma pena” mostra o pesar da personagem pelo fato de não existirem trens de passageiros como antes no Brasil. Há, nesse discurso, o pressuposto de que havia trens como alternativa de transporte. Percebemos então que o jornal silenciou sobre o fato de que na década de 1950, no Brasil, havia 30 mil km de ferrovia que foram aos poucos

desativadas. Mesmo elogiando o trem como transporte seguro e comparando-o com o transporte rodoviário, por exemplo, no fragmento (34) acima, o discurso jornalístico silencia tanto sobre a desativação de trechos e serviços ferroviários quanto sobre a possibilidade de revitalização deles.

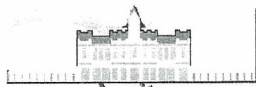


e-mail: minas@hojemetria.com.br

MINAS

Café Riachuelo
O gostinho da roça
VENDAS: Av. Pedro II, 343
Fone: (31) 3212.7993
Fax: (31) 3212.4866
caferiachuelo@superig.com.br

PÁGINA 23 - HOJE EM DIA, Belo Horizonte, domingo, 9/1/2005



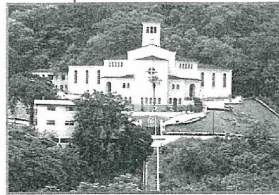
Magia do trem a caminho do mar

JAQUELINE DA MATA
REPORTER

Com todo o glamour descrito nos livros e vistos nos filmes, a viagem de trem desperta o imaginário de todos. Para alguns, é como uma volta ao passado, para outros uma forma de interação maior com a natureza. Mas só mesmo estando dentro dessa máquina, na longa viagem entre Belo Horizonte e Vitória, para captar sua verdadeira magia, que vai da musicalidade do apito aos olhares fascinados das pessoas. Mais do que um meio de transporte, o trem de ferro é uma convivência, uma aproximação entre realidades diferentes, compartilhadas a cada ano por 1,2 milhão de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) que completou cem anos em 2004. Na última quarta-feira, o HOJE EM DIA acompanhou a viagem de centenas de mineiros que iam passar suas férias no Espírito Santo.

Leia mais nas páginas 24 e 25

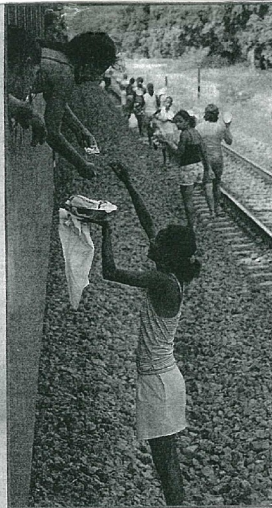
FOTOS CARLOS ROBERTO



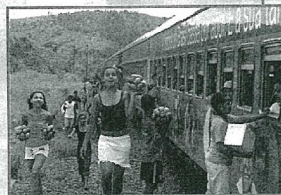
EM JOÃO MONLEVADE, a Igreja de São José do Operário se destaca no meio da mata. Foi construída no final da Segunda Guerra Mundial, em forma de V de Vitória



EM GOVERNADOR VALADARES, o movimento de parentes e amigos de passageiros é grande. Rápidos, entre as malas e pacotes, se abraçam e se beijam em despedidas. Aqui o embarque é o de maior duração de todo o trajeto: 6 minutos



EM TUMIRITINGA, a atração são as cocadas vendidas a R\$ 1. "Vivo disso aqui, meus maiores fregueses são os passageiros do trem", disse a quitandeira Maria Francisca da Silva, 75 anos. Há 40 anos ela "abastece" os passageiros com suas cocadas.



NA ESTAÇÃO DE CONSELHEIRO FEINA, o cheiro de manga, vendida pelos ambulantes, desperta a atenção dos passageiros. Um saco com mais de 20 frutas pode ser comprado por R\$ 1.

NA ESTAÇÃO DE COLATINA, já no Espírito Santo, o compositor Efraim Maia, que já compôs duas músicas dentro do trem, se despede com sua viola.



TORREFAÇÃO E MOAGEM ARTESANAL

Café Riachuelo

O gostinho da roça

VENDAS: Av. Pedro II, 343 • Fone: (31) 3212.7993 • Fax: (31) 3212.4866 • caferiachuelo@superig.com.br

24

Estrada de Ferro Vitória-Minas

Algumas paradas do trem de passageiros



7h30
SAÍDA da Estação Central, em BH dia 05/01



10h15
João Monlevade 2 minutos



11h39
Mário Carvalho Timoteo 3 minutos



14 horas
Gov. Valadares 6 minutos



15h13
Barra do Cuiabá Conselhoheiro Pena 1 minuto



16h41
Almoreds (MG) 3 minutos



16h51
Belo Guarduá (ES) 3 minutos



17h39
Colatina (ES) 3 minutos



20h10
Petro Nolasco Vitória (ES) CHEGADA

BELO HORIZONTE - VITÓRIA

Viagem de 13 horas dá a impressão de durar menos

JAQUELINE DA MATA
REPORTER

Única ferrovia com um serviço diário de passageiros em Minas, a EFVM, do Grupo Vale do Rio Doce (CVRD) tem 664 quilômetros. De BH a Vitória, são cerca de 13 horas cortando 23 municípios mineiros e capixabas. Há 27 paradas rápidas em estações. A mais demorada, em Governador Valadares, dura seis minutos. O trem é um meio de transporte seguro e mais barato que o ônibus, mas a viagem demora mais. A passagem até Vitória custa R\$ 33,80 na classe econômica e R\$ 51,60 na executiva, quase metade da tarifa do ônibus.

Ao sair de BH, a locomotiva arrastava 17 vagões (13 na classe econômica e quatro na executiva) com um total de 1.250 assentos. A composição é maior nesse período de férias. Normalmente, são sete vagões na classe econômica e dois na executiva, com 716 poltronas, sendo que nos fins de semana são engatados mais dois vagões da classe econômica. No final de dezembro passado, foi incorporado ao trem um carro-restaurante, com capacidade para 40 passageiros. Há ainda um vagão com lanchonete, onde são servidos salgadinhos, biscoitos, sucos e refrigerantes. E em cada parada, uma multidão de ambulantes tenta os passageiros com seus quitutes e frutas. O preço? Um sacor de 20 sacos por R\$ 1 real, por exemplo.

Ao charme do trem, somam-se paisagens fantásticas de Minas Gerais e do Espírito Santo. São rios, cachoeiras, represas, rochas e matas - e muitas pessoas em cada parada - contracenando com a aridez de uma mina de minério de ferro. Coisas que levaram o antiquário Pedro Prates, 57 anos, a aproveitar as férias escolares do sobrinho Ravi Arruariano, de 11, para fazer a viagem. "Quería que eles conheces-

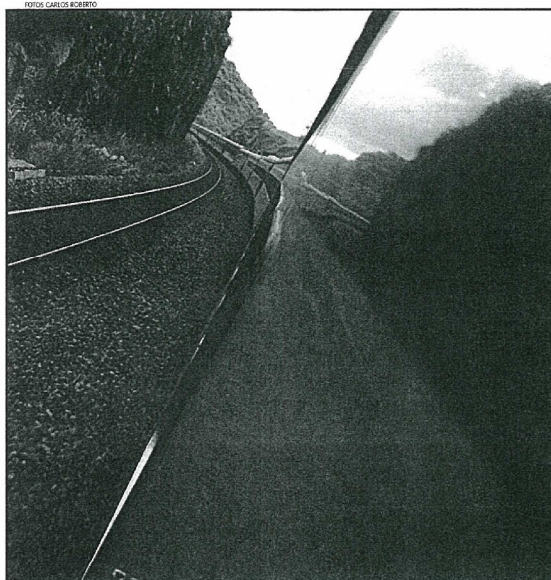
sem o que é uma viagem de trem. Principalmente meu sobrinho, que mora no Uruguai. Estou aproveitando o trajeto para lhes dar aulas de geografia e história", disse Prates.

Os três embarcaram em Belo Horizonte com passagem executiva e, ao chegar a Vitória, pegaram um ônibus para Guarapari. Eles ficaram grande parte da viagem no hall do trem, de onde é possível ver melhor as paisagens. A empolgação das crianças, que até então nunca tinham entrado num trem, era nítida. "Estou achando muito legal, pois podemos ficar andando de um lado para o outro, além de ver melhor tudo o que se passa lá fora", declarou Caetano.

Logo no começo da viagem, depois de Sabará, os garotos puderam observar, por exemplo, uma das minas de minério da CVRD, localizada no distrito de Gongu Soco. Mais à frente, em Santa Bárbara, interessaram-se pela usina hidrelétrica de Peti, que corta a paisagem até então cercada de montanhas.

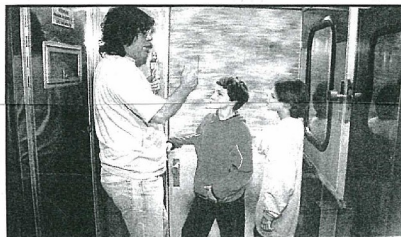
No terceiro ponto de parada, em João Monlevade, curiosaram-se com pedregal da Mata Atlântica e, principalmente, com a Igreja São José do Operário, construída em forma de V (de Vitória) no fim da Segunda Guerra Mundial. Já na região de Governador Valadares, quase quatro horas depois, avistaram o Pico do Itubiruna, com 1.127 metros de altitude. Viram também restos de edificações do município de Inueta, que será inundado pela represa da Hidrelétrica de Almoreds, usina que pode ser vista, 20 minutos depois, em Almoreds.

Tudo pode ser observado calmamente, pois o trem anda a uma velocidade média de 65 quilômetros por hora. Entre os dois pontos da ferrovia estão 17 túneis. O maior, perto de BH, tem 2.089 metros. Dentro dele, a velocidade diminui, e o trem gasta cerca de dez minutos para atravessá-lo. Uma eternidade.



FOTOS CARLOS ROBERTO

EM CADA CURVA da estrada de ferro, entre Belo Horizonte e Vitória, o viajante atento pode descobrir um novo interesse



ANTICUÁRIO Pedro Prates aproveita a viagem para ensinar geografia e história ao filho e ao sobrinho

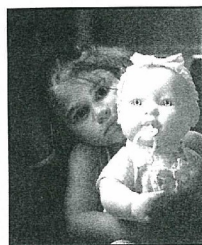
Encontros marcados

Se do lado de fora do trem de ferro a natureza é uma de maneira bastante pitoresca. A viagem é longa, e é preciso passar o tempo, seja com uma boa prosa, bem característica do mineiro, seja com umas paqueras, uns jogos de cartas, umas trocas de receitas, uns bondados ou, mais importante, fazendo novas amizades.

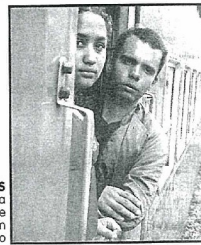
Foi num hall do trem, entre dois vagões da classe econômica, que os estudantes Eduardo Ferreira Leite, 23 anos, e Luciana de Souza Carvalho, 14 anos, se conheceram. Ele embarcou em Belo Horizonte, ela na Estação Intendente Câmara, em Ipatinga. E se encontraram quando o trem chegava à Estação de Frederico Sellou, um ponto depois do embarque de Luciana. Como se estivessem na varanda de casa, os dois jogavam conversa fora, enquanto observavam a paisagem. "Nos encontramos, sem querer, aqui na portinha. Eu poderia ir de ônibus, mas gosto do trem, por poder circular. É mais espaço", disse Luciana. Os dois desembarcaram em Governador Valadares, onde poderiam voltar a se encontrar.

A ex-lavadora Irene Aguiar, 74 anos, curria os netinhos, comodamente assentada em sua poltrona. Eles tinham embarcado em Belo Horizonte e iam até Almoreds, onde os aguardavam um 13 filhos de Irene. "Sou viúva de trem. Além de ser mais em conta, é muito mais confortável. Quando entro aqui, sinto um pouco de nostalgia. Me lembro de antigamente, quando havia mais trem circulando. Apesar de que, naquela época, eu só andava a pé pelas estradas de terra", disse.

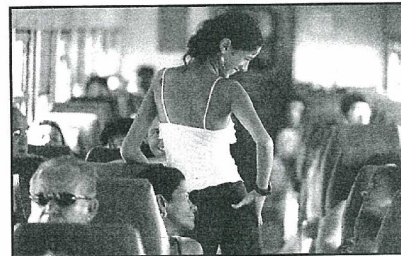
No mesmo vagão de Irene, as primas Eveline Santos Ferreira, 15 anos, e Darlene de Souza Reis, 25 anos, passavam o tempo "colocando as fotos em dia" ou fazendo palavras cruzadas. Acostumadas com a viagem até Resplendor, na Região do Rio Doce, já não tinham tanto interesse pela paisagem. "A gente vem sempre, e sabemos detalhes de cada pedrinha solta", exagerou Darlene.



CRIANÇA levou o boneco preferido para passear



ESTUDANTES Luciana e Eduardo se encontram por acaso



DENTRO do próprio vagão, é possível renovar as esperanças

VOCÊ BUSCA SEGURANÇA E QUALIDADE ?

A Gontijo e São Geraldo oferecem muito mais, venha conferir.

Grande venda de usados GONTIJO / SÃO GERALDO

Financiamento facilitado
Carros revisados
Garantia de procedência

Venha nos fazer uma visita



Telef: 3419-1133
R. Professor José Vieira de Mendonça, 475
Engenho Nogueira
BH - MG



Telef: 2104-6048
Rodovia BR 040, S/N
Km 638 - Guanabara
Contagem - MG

CLIMON
LÍDER EM MEDICINA E SEGURANÇA DO TRABALHO

MAXMED
PRIMEIRO HOSPITAL DIA DE MEDICINA DO TRABALHO

UNIDADE MÉDICA MÓVEL

MÓVEL

MÓVEL

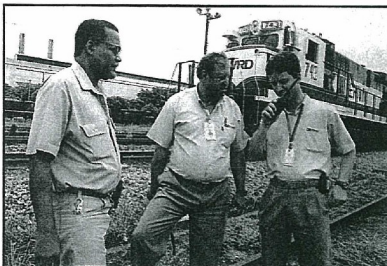
- PCMSO
- PPRA
- PPP
- ANÁLISE ERGONÔMICA
- EVENTOS

ATENDIMENTO NAS EMPRESAS E EM ÂMBITO NACIONAL

3284-8383



COSTUREIRA
Jane Monteiro elogia a carta do homem que quer se casar



AUGUSTO CÉSAR
Domingos e José Francisco Lomeu cuidam da viagem do trem

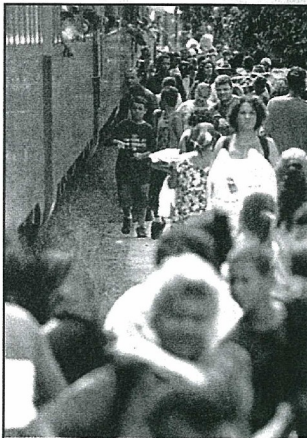
Até os funcionários se divertem

O trem é comandado por dois chefes. Um é responsável pelo trecho entre Belo Horizonte e Governador Valadares; o outro, dali até Vitória. Cada estação tem nomes de pessoas ilustres. Em todas elas, o chefe observa o embarque e o desembarque de passageiros e, em seguida, usa o rádio para autorizar o maquinista a seguir em frente. O chefe tem sob sua responsabilidade 27 funcionários, na alta temporada, e 15 no restante do ano.

"Não há rotina: temos que estar atentos a parte funcional do trem, e também a parte humana, que envolve os passageiros", diz José Francisco Lomeu, 30 anos, o último deles como chefe de trem. Ele afirma que aprendeu muito com Augusto César Passos, 53 anos, três anos mais velho na mesma função. Juntos, se divertem, lembrando casos engraçados que aconteceram durante o longo trajeto. Nesta viagem, um belo-horizontino de 48 anos pediu a funcionários do

trem que entregassem cartas a mulheres nas estações. Na correspondência à destinatária desconhecida, ele afirma, bem humorado, que está solteiro há 14 anos e quer encontrar, até maio próximo, uma mulher para se casar. Uma das cartas foi parar nas mãos de uma das passageiras. Simpatizada, a costureira Jane Márcia Monteiro, 48 anos, que já passou alguns dias na praia em Guarapari, gostou do que leu. "Achei a carta interessante. Mais ainda, a forma como ele pediu para ser distribuída... Crianço, ele", elogiou.

A magia do trem parecia inspirar o compositor Efraim Maia, 47 anos. Ele mora em Belo Horizonte, mas tem trabalhos em Colatina (ES) e viaja para lá, de trem, pelo menos oito vezes por ano. "Além de ser uma viagem mais agradável, não preciso fazer baldeação. Já compus duas músicas aqui dentro desses vagões", revelou o compositor, dedilhando seu violão.



MULTIDÃO aguarda a chegada do trem em Baixo Guandu

Acidentes são uma raridade

Além do preço e conforto, grande parte dos usuários do trem de ferro ressaltam a segurança deste meio de transporte. Na avaliação do engenheiro civil Paulo Tarsu Resende, doutor em Planejamento de Transporte e Logística, e que dá aulas na Fundação Dom Cabral, em Belo Horizonte, o trem é o meio mais seguro de viagem. "Mais de 40% dos acidentes nas rodovias brasileiras envolvem caminhões. Isso faz do transporte rodoviário o meio mais perigoso que existe. E uma pena, no Brasil, não se ter mais a locomotiva como alternativa de transporte de passageiros", lamenta ele.

Resende lembra que 72% de tudo que se transporta no país é feito por rodovias, enquanto nos Estados Unidos mais de 40% do transporte de carga vão por ferrovias. "O processo de privatização das ferrovias é recente. As empresas encontraram as malhas ferroviárias em estado bastante precário", disse o engenheiro. Segundo ele, não há esta-

tísticas de acidentes ferroviários pela Agência Nacional de Transporte Terrestre. "Os acidentes são quase inexistentes, uma vez que o controle de tráfego é maior, devido a um menor número de veículo num trecho. Tudo é controlado por uma central eletrônica e, consequentemente, há menos falhas humanas", disse Resende.

O sistema da Vitória-Minas é todo automático. A cada 3.500 metros, há somente um trem. Se surgir um outro trem na mesma rota, o maquinista recebe o alerta, e a velocidade passa para 44 quilômetros e depois para 20 quilômetros por hora, até parar. A falha humana é praticamente impossível, pois tudo é monitorado pela central. Nem mesmo se o maquinista tiver algum problema de saúde, o trem fica descontrolado. A velocidade média de um trem de passageiros é de 57 km/hora, podendo chegar a 65 km/h, lá no trem de carga, a velocidade pode variar de 56 a 60 km/h. Toda a composição é checada, no fim de cada viagem.

PARA LEMBRAR
Editoria de Pesquisa e Texto

A Estrada de Ferro Vitória-Minas foi inaugurada há quase 101 anos. Era apenas um trecho ferroviário de 30 quilômetros, entre Porto Velho e Alfredo Maia. Transportava principalmente café e madeira, e seu proprietário era um grupo inglês, que depois a vendeu para a Cia. Brasileira de Mineração e Siderurgia. Somente em 1942, com a criação da Companhia Vale do Rio Doce, a ferrovia ganhou impulso.

Na década de 70, foram investidos US\$ 300 milhões, para modernizar a Vitória-Minas, elevando sua capacidade para 80 milhões de toneladas de minério por ano. Em 1977, quando a obra foi concluída, com a construção de quase 12 quilômetros de pontes, túneis e viadutos, e colocados 550 quilômetros de trilhos, o projeto parecia superdimensionado. Na época, a ferrovia com linha duplicada transportava pouco mais de 36 milhões de toneladas por ano. Mesmo assim, já era considerada líder mundial entre as ferrovias de bitola métrica, com 177 locomotivas e 3 mil 600 vagões. Já possuía o Controle de Tráfego Centralizado, mas ele ainda não estava ligado ao computador.

Na época, a Vitória-Minas não chegava a Belo Horizonte. Seu início era em Itabira, onde

nasceu a CVRD. Dali até Vitória, um trem com duas máquinas e 160 vagões carregados de minério gastava quase 39 horas para completar a viagem. Os funcionários comemoraram quando, em agosto de 1977, os trens de minério passaram, em média, 1h50 entre Drummond Central e o Porto de Tubarão, numa distância de 51 quilômetros. Mesmo antes da modernização, a ferrovia era considerada muito segura. Em poucos acidentes. Ficou na história um descarrilamento, em 1973, que provocou a queda de um dos dois vias da ponte de ferro em Barra de Cristal. Em apenas 40 horas, a ponte foi colocada de nova para funcionar.

Enquanto crescia o volume de minério de ferro transportado, caiu o número de passageiros, embora a CVRD considerasse esse serviço importante, mesmo deficitário. Os trens de passageiros tinham preferência no tráfego e transportavam, em 1977, cerca de 1,5 milhão de pessoas. Só em Governador Valadares, embarcavam mil passageiros por dia, em média. Eles pagariam oito vezes mais se fizessem a mesma viagem de ônibus, viajando de segunda no trem, em bancos de madeira, ou cinco vezes mais, comprando passagem de primeira.

PROMOÇÃO
CAMAROTE DO HOJE EM DIA NO CABOFOLIA
2005

Venha fazer parte desta festa

Se você é assinante do HOJE EM DIA e está curtindo as férias em Cabo Frio poderá participar da promoção para assistir, de camarote, aos shows do Cabofolia. Serão contemplados por dia 4 assinantes mais 3 acompanhantes cada. Para a inscrição, basta ligar no período de 9 a 14/01(*) para nossa Central de Atendimento ao Assinante, (0xx31) 3270-8260, manifestando o seu interesse em participar. Os ganhadores serão conhecidos na edição do HOJE EM DIA do dia 16/01 e comunicados por telefone.

Programação sujeita a alteração.

Vê da Noiva da ACM
O CARNAVAL POR NATUREZA

Muito sol, calor, agito e água cristalina para refrescar. Tudo isto neste **Carnaval no Camping Vê da Noiva da ACM**

Pacote: Socio-campista, R\$ 40,00; Sócio ACM, R\$ 55,00; Convidado, R\$ 85,00
Nas reservas feitas até o dia 17/01, ganha desconto de 10%. De 18 a 24/01, 5%.

Y ACM
Itaipava - Brasil

Informações e reservas
BH: (0xx31) 3274-1860 - Camping: (0xx31) 3799-1177

Hoje
curtindo e vendo com você!

Dia 19 de janeiro Quarta - Feira Ivete Sangalo e Banda Eva	Dia 20 de janeiro Quinta - Feira Babado Novo e Margareth Menezes
Dia 21 de janeiro Sexta - Feira Timbalada, Cheiro de Amor e Levada Louca	Dia 22 de janeiro Sábado Jamil e uma noites, Ara Ketu e Terra Samba

(*) Horário de funcionamento da CAA: Domingo de 7h às 12h - 2ª a 6ª de 7h às 19h15

2.2 - JORNAL *O TEMPO*:

“ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS: UMA SURPRESA A CADA VIAGEM”

O jornal *O Tempo* foi fundado em 1996 e tem circulação diária em 97 municípios do Estado de Minas Gerais, com uma tiragem de 45 mil exemplares aos domingos e 40 mil, nos outros dias da semana. De acordo com o setor de pesquisa do jornal, seu público são executivos, alta e média gerência de médias e grandes empresas, consultores de empresas, profissionais liberais ou empreendedores, esportistas, órgãos públicos, público segmentado e proprietários de micro, pequena e médias empresas.

O parque gráfico e a redação da Sempre Editora, que edita os jornais *O Tempo*, *Super*, *O Tempo Betim*, *O Tempo Contagem e Pampulha*, localiza-se na Cidade Industrial de Contagem, região metropolitana de Belo Horizonte. Há uma sede do jornal, a “Casa Amarela” na Savassi (BH), que funciona também como centro cultural aberto ao público.

A maior parte dos textos jornalísticos sobre o trem de passageiros da EFVM foi encontrada no caderno “Cidade”, que trata de assuntos urbanos diversos, e “Magazine”, um caderno de cultura diário que traz textos sobre comportamento, cinema, música e outras artes.

A reportagem “Estrada de Ferro Vitória a Minas: uma surpresa a cada viagem”⁶ foi publicada no jornal *O Tempo* no dia 24 de setembro de 2006 no caderno “Cidades”, páginas 18, 19 e 20. Essa reportagem de três páginas, quase um relato de uma viagem de ida e volta de Belo Horizonte a Vitória, é assinada por Ana Amélia Hamdan.

Logo no título “Estrada de Ferro Vitória a Minas: uma surpresa a cada viagem”, o discurso jornalístico oferece algo mais que uma informação, há a oferta de surpresas. O título aguça a curiosidade, já que o vocábulo “surpresa” sugere algo novo a “cada viagem”, o que é um atrativo. Logo abaixo do título, estão dois subtítulos que chamam a atenção, o primeiro “Trafegar num dos vagões do trem que liga BH a Vitória vai, no mínimo, render muitas

⁶ Texto na íntegra: pág. 47 – 49.

histórias a quem embarcar”, e o segundo, “O passageiro pode se surpreender com a beleza das paisagens, mas também com problemas como atrasos”.

No primeiro subtítulo, o verbo “render” explicita algo positivo: o sintagma nominal “muitas histórias”, que deixa implícito, subentendido, o tema do prazer. No segundo, o verbo “surpreender” é promessa de algo muito positivo e prazeroso durante a viagem, que são as belezas naturais, implícitas, subentendidas. Aparecem nesse subtítulo os temas da natureza e do atraso, o que vai ser tratado adiante no texto com mais detalhes.

Em (36) abaixo, também aparecem os temas da natureza, no sintagma nominal “belíssimas paisagens”, fazendo parte do PSE, e do atraso, no PSF. O atraso, problema que tende implicitamente a afastar o possível passageiro, é suavizado pelo enunciado oracional eufemístico “usuários obstinados sequer se queixam deles”. O implícito subentendido eufemizador é: os atrasos se tornam pouco relevantes para os usuários obstinados.

(36) “No trem que passa diariamente pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), nunca uma viagem é igual à outra. Assim o chefe de trem Sérgio Dunga de Oliveira, 36, há 16 anos trabalhando sobre os trilhos, resume o que o passageiro e a tripulação vão enfrentar nos 664 quilômetros da ferrovia que ligam a capital mineira à capixaba. Até chegar ao destino final, haverá paradas em 29 estações. E no trajeto as surpresas podem ser muitas. Algumas agradáveis” como as belíssimas paisagens e o simpático serviço de bordo. Outras, nem tanto, entre elas os atrasos que já são tão costumeiros que usuários obstinados sequer se queixam deles. (p.47)

No PSF, o tema da operacionalização está em todo o texto, com informações sobre serviços de bordo, horários do trem, velocidade, bagagens, poltronas e partes do trem, como a varanda e o vagão restaurante. Como podemos perceber nos trechos (37), (38), (39) e (40):

(37) “O trem de passageiros da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) é o único do país a operar diariamente. Todos os dias, uma locomotiva sai às 7h30 de Belo Horizonte e outra deixa Vitória às 7h, transportando cerca de 3.500 pessoas. A promessa é de que o trajeto seja feito em 12 horas e 40 minutos, com atraso de 30 minutos sendo considerado aceitável pela própria empresa. Trafegando com uma velocidade média de 60 km/h e máxima de 67 km/h, a locomotiva atravessa pontes e vários

túneis, entre eles o que separa Belo Horizonte de Sabará e tem 2.930 m de extensão. (p.47)

Em (37) a informação explícita de que o trem de passageiros da Vale é o único a operar diariamente no Brasil orienta a leitura ao implícito subentendido de que há um atrativo e uma vantagem desse trem em relação a outros trens. O adjetivo “único”, por sua vez, pressupõe que não há outros trens de passageiros diários, além do trem da EFVM.

Na reportagem há muitos depoimentos de passageiros, o que confere a esse texto do discurso jornalístico mais credibilidade e é uma estratégia discursiva de persuasão. Por exemplo, em (38) há a fala atribuída ao analista comercial Luiz Carlos Brandão sobre a sua viagem, ainda no tema da operacionalização do trem, no PSF.

(38) “Para ele [Luiz Carlos Brandão], a viagem é altamente recomendável, desde que feita na classe executiva. “Já fui na econômica. A cobertura da poltrona, uma espécie de plástico, esquenta muito e, em dias quentes, a gente fica muito suado. Lá as janelas são abertas e o pó de minério entra nos vagões. Já tive problemas respiratórios por causa disso”, relatou.(p.49)

Em (39) e (40) abaixo, no PSF, em seu tema da operacionalização, a principal figura semântica é bagagem.

(39) O trem não tem vagão próprio para bagagens, mas o número de malas por passageiros é alto e cada um se ajeita como pode; as sacolas que não cabem no compartimento destinado a elas vão sobre poltronas ou no chão. (...) De acordo com funcionários do trem, já houve um vagão para as malas, mas o despacho acabava ocasionando muita demora.” (p.48)

Na voz da passageira Wilhiziane Santos, no trecho (40), o discurso mostra que o trem é mais vantajoso que o ônibus, no que se refere a mais liberdade para as crianças.

(40) “Já Wilhiziane Santos, 26, teve que se acomodar como pôde em duas poltronas com seus quatro filhos de 7, 5, 3 e 1 ano. “Aqui é mais confortável que o ônibus”. Pelo menos tem mais espaço para eu andar com as crianças”, disse.” (p.49)

O tema da segurança se figurativiza na informação, em (41) a seguir, de que “nunca um acidente foi registrado com o trem de passageiros”. O advérbio “nunca” argumenta a favor do trem em relação à segurança. O argumento subentendido favorável à segurança também ganha força na idéia de tempo de existência da ferrovia: “há 104 anos” (p.47). Com argumento de autoridade de quem viajou de ida e volta, a jornalista de *O Tempo* depõe a favor dessa segurança

(41) “**Os trilhos margeiam os rios Piracicaba e Doce.** Com o objetivo de relatar como é essa viagem espécie de aventura segura, já que nunca um acidente foi registrado com o trem de passageiros que passa pela ferrovia que exista [sic] há 104 anos uma equipe de *O TEMPO* embarcou no trem duas vezes, fazendo o trajeto de ida e volta.” (p.47)

Em todo o texto, no intradiscorso da reportagem, encontramos o tema da segurança. Em (42) abaixo, por exemplo, é explícita essa preocupação, nas partes sublinhadas. E como recurso lingüístico de persuasão o discurso direto, atribuído pela reportagem ao personagem maquinista Jader Fernandes, tende a reforçar credibilidade e confiança dos leitores nos “melhores maquinistas do mundo”. Em (42), temos imbricado o tema da operacionalização, uma relação entre operacionalização e segurança, já que, se operar o trem é uma ação com responsabilidade e eficiência, tem-se como consequência disso a segurança garantida:

(42) “Se necessário, buscam nas estações reforço de segurança, polícia ou bombeiros. A cada viagem a equipe é formada por um maquinista e um chefe do trem, que são funcionários da Vale do Rio Doce, e outros 23 funcionários terceirizados. O número de pessoas da tripulação pode aumentar na alta temporada: férias e feriados. Todos eles têm curso de primeiros socorros. Três empresas contratadas, todas de Governador Valadares, cuidam da limpeza, venda de passagens e da lanchonete. O maquinista Vanderli Fernandes, 52, exerce a função desde 1975. Ele se aposentou pela estatal e foi recontratado após a privatização. Até hoje não

enjoou da paisagem. "Isso aqui é bonito demais", diz enquanto o trem margeia o rio Doce, ainda no Espírito Santo. E é com orgulho que ele fala da qualificação dos maquinistas da Vale que, segundo ele, conhecem o "perfil da linha", ou seja, onde estão as curvas, as descidas chamadas por eles de "buracos", as subidas, quando é perigoso é acelerar, quando é necessário frear. 'Somos os melhores maquinistas do mundo', resumiu o também maquinista Jader Eler Fernandes, 60. O chefe de trem Marcos Reverte é um dos que já têm experiência para resolver conflitos." (p.47)

No trecho do intradiscurso (43) abaixo, há o tema do atraso desde o subtítulo "Atrasos já fazem parte da rotina". A equipe do jornal *O Tempo* vivenciou a experiência de viajar no trem, como relatamos antes, e reportou toda a viagem mostrando as vantagens e desvantagens desse transporte. Em se tratando do atraso, aparecem personagens contando o que já sofreram, como o analista comercial Luiz Carlos Brandão, 28, e Lorena Nazareth. A empresa como personagem coletiva é representada pelo funcionário Cristiano Danati, gerente do Centro de Controle Operacional (CCO) de Belo Horizonte. Além disso, o próprio jornal também se posiciona diante do problema em (43).

(43) "Até parece mentira, mas em pleno século XXI, na estrada de ferro operada pela Companhia Vale do Rio Doce "uma das maiores mineradoras do planeta" uma simples troca de linha pode ter que ser feita manualmente, com manivela. Foi o que aconteceu no domingo, dia 17, por volta das 17h30, logo após a estação Rio Piracicaba, na viagem de retorno da equipe de O Tempo a Belo Horizonte. Devido ao problema, o trem que saiu de Vitória às 7h com previsão de chegar à capital mineira às 19h40, só chegou ao destino final às 21h15, ou seja, com um atraso de uma hora e 35 minutos. No trecho houve uma falha de energia e o trem precisou parar. Foi dada autorização, pela central de Vitória, para que a locomotiva seguisse a 10km/h. Mas logo à frente havia um travessão, que possibilita a troca de linha, e a máquina precisou parar novamente. O chefe de trem José Francisco Lomeu, 31, e o maquinista Jader Eler Fernandes, 60, desceram para fazer a mudança à mão e, ainda, travar" ou tarugar" o sistema. Com isso, caso a energia seja restabelecida, não há risco de o sentido ser mudado durante a travessia dos vagões. Depois do serviço feito, o maquinista que permanecia na locomotiva foi avisado, via rádio, pela central de Vitória, que o trabalho deveria ser desfeito porque a energia havia sido restabelecida. Toda a manobra durou cerca de uma hora, sendo que o trem já estava com um atraso de meia hora. (p.49)

(44) "Para quem está dentro do trem, as causas dos atrasos nem sempre ficam claras. (...) em muitas situações os atrasos ocorrem em função da

segurança do passageiro. O andamento do trem é monitorado por sinais elétricos ou de satélite. Se houver qualquer impedimento ‘como queda na energia’, todos os trens, inclusive os de carga, têm que parar devido ao risco de colisão. Ainda segundo Donati, a empresa investe constantemente na linha férrea para aumentar a segurança e a operacionalidade. Atualmente, a Vale está levantando postes para ter a garantia de que, com uma rede própria, mesmo se houver uma falha energética, os trens continuarão circulando. Outras causas de atrasos são imprevistos, como um animal que entra na linha, um passageiro que passa mal ou, em época de chuva, uma barreira que cai sobre os trilhos.” (p.49)

Em (43), está detalhadamente narrado um dos atrasos, com expressões como “Até parece mentira, mas em pleno século XXI” e em” uma simples troca de linha pode ter que ser feita manualmente.”. Também há as ações das personagens individuais José Francisco Lomeu e Jader Eler Fernandes, que representam a empresa, personagem coletiva, em ação para sanar o problema.

Em (45), a fala atribuída às personagens João Linhares Ayres, supervisor de operação ferroviária trem de passageiros da Companhia Vale do Rio Doce, e o maquinista Jader Eler Fernandes dá voz a personagem coletiva empresa, que explica sobre os atrasos:

(45) “Ao longo da linha há inúmeros pontos de energia que enviam e recebem sinais para a central. Se houver qualquer falha em um deles, temos que parar. Para sanar o problema o mais rápido possível, a Vale mantém equipes de especialistas em eletroeletrônica percorrendo a linha”, explicou Fernandes. (...) “O atraso traz prejuízo e não interessa à empresa”, ressaltou. Linhares garantiu ainda que tanto a rede férrea quanto os vagões e a locomotiva passam por constantes manutenções. (p.49)

O jornal *O Tempo* se posiciona em todo o texto em relação ao atraso, e seu discurso chega a deixar explícitas uma denúncia e uma recomendação (46):

(46) “Mas o ideal é que a companhia - a quarta maior na indústria global de mineração e metais, com capitalização de mercado de aproximadamente US\$ 20 bilhões - garantissem um transporte de passageiros mais eficaz sem comprometimento da segurança. Não se trata de implantar um trem-bala. Mas de pelo menos chegar ao destino dentro do horário previsto. Justamente por ser uma alternativa tão boa de transporte amada por quem o

utiliza” é que o trem deve funcionar bem e atender, inclusive, aos que precisam cumprir horários. (p.49)

O tema do atraso fica enfatizado também em depoimentos de personagens/passageiros, o que é um recurso lingüístico de persuasão tendencialmente eficaz para produzir verossimilhança. Entre outras, as personagens Luiz Carlos Brandão e Lorena Nazareth, passageiros do trem, relatam sua experiência:

(47) “Ele [Luiz Carlos Brandão] também já enfrentou problemas com atraso. Em uma de suas viagens, ele só chegou em casa às 5h. Estava chovendo, uma barreira caiu sobre os trilhos e o trem não pôde seguir. “Eu desci do trem à 1h. Às 2h embarquei no ônibus providenciado pela Vale, mas só cheguei em casa às 5h”, lembrou. Outra que também só chegou ao seu destino de madrugada foi Lorena Nazareth. No dia 5 de janeiro deste ano, ela chegou à estação de Governador Valadares às 14h para pegar o trem e seguir para Vitória a passeio. Por volta das 14h40, avisaram que o trem passaria às 15h30 e, logo em seguida, anunciaram que o atraso seria até 18h. Às 19h, quem ainda resistia na estação teve que embarcar em ônibus providenciados pela empresa. Às 2h30 ela chegou a Vitória. Mesmo assim, ela continua trafegando sobre os trilhos. Segundo a Vale, em caso de o trem ficar impossibilitado de seguir, a empresa providencia ônibus para levar o passageiro até seu destino final. (p. 49)

Uma figura semântica importante relacionada ao tema da economia é a obrigação contratual da Vale de manter o trem de passageiros:

(48) “Os valores sobre receitas e despesas com o trem de passageiros não foram informados pela Vale. A Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) confirmou que a manutenção dos trens de passageiros é obrigação contratual da CVRD para que ela mantenha o direito de concessão da linha. Quanto à questão econômica, a ANTT informou que o trem de passageiros está inserido dentro do plano operacional da EFVM que, com o transporte de cargas/ minério, o viabiliza. Em tempos de estradas esburacadas e de orçamentos domésticos nem sempre compatíveis com o preço das passagens aéreas, o trem de ferro seria uma boa alternativa para quem quer ou precisa viajar. Seria... Mas no Brasil a oferta desse tipo

de transporte é escassa e o único trem do país a operar diariamente” o da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) que liga Belo Horizonte a Vitória” é bom, mas para quem não tem hora marcada para chegar ao destino. (p.49)

Em (48), o enunciador, através discurso jornalístico, se coloca a favor do trem como meio de transporte coletivo, mas novamente volta ao tema do atraso.

Outro tema que aparece neste e em outros textos do discurso jornalístico é o do prazer durante a viagem, relacionado ao tema da natureza, explícito nos depoimentos de passageiros/personagens e por figuras como rios, cachoeiras, paisagem e outras no PSE (49 e 50):

(49) “Até hoje não enjoou da paisagem ‘**Isso aqui é bonito demais**’, diz enquanto o trem **margeia o rio Doce**, ainda no Espírito Santo.” (p.47)

No PSV há explícita a relação entre os passageiros, com amigos e até namoros:

(50) “Os dois viajam de trem desde quando eram crianças. ‘**A paisagem é linda, a gente faz amigos e eu já até arrumei um namorado aqui. Durou só uma viagem, mas foi ótimo**’, disse Elenice.” (p.48)

“Sustento de muitas pessoas”, “empregar o pessoal”, “empregos informais”, “oferecem doces aos passageiros”, “vender brinquedos” e “ambulantes” figurativizam o tema do trabalho e situam-se no PSF e no PSV. Há uma relação entre as pessoas proporcionada pela viagem de trem:

(51) “O trem de ferro que liga Minas a Vitória garante o sustento de muitas pessoas. Além de empregar o pessoal que trabalha dentro dos vagões e da locomotiva – maioria morador de Governador Valadares – há ainda os empregos informais que giram em torno do transporte”. (p.48)

(52) “Nas estações de Tumiritinga e São Tomé do Rio Doce, por exemplo, mulheres e crianças oferecem doces aos passageiros, pela janela. Cocadas e pés-de-moleque custam R\$ 1. Maria Francisca da Silva há 30 anos vende as delícias e já é conhecida das pessoas que utilizam o trem com frequência”.(p.48)

(53) “Devido aos preços acessíveis das passagens, o vendedor Jesus Lanes Barros, 58, consegue viajar para vender brinquedos em festas de algumas cidades que ficam próximas à linha férrea.” (p.48)

No tema da economia, outro aspecto abordado no texto são as particularidades da classe econômica (54):

(54) “Mais cheia e com maior rotatividade de passageiros, a classe econômica é bem movimentada. É ali que, na maioria das vezes, viajam as pessoas que vivem nas pequenas cidades que ficam às margens da ferrovia e que, em alguns casos, contam apenas com o trem como meio de transporte. Também levam jovens e grupos que querem chegar ao litoral atraídos pelo preço razoável da passagem: R\$ 36 pela viagem completa. Na executiva, valor passa para R\$ 55”. (p.48)

No enunciado “há muito tempo o trem perdeu espaço para carros e ônibus” (55) há o silenciamento sobre os motivos dessa perda de espaço e sobre a desativação de várias linhas férreas no Brasil.

(55) ”No último dia 15, sexta-feira, o trem saiu de Belo Horizonte pontualmente às 7h30. O destino final era a estação Pedro Nolasco, em Vitória, onde chegou às 20h50 (40 minutos de atraso). Deixar a bonita, embora descuidada, estação no centro da capital mineira, de manhã bem cedo, com o trem soltando fumaça e acionando a buzina, deu a sensação de uma viagem ao passado. Ou, pelo menos, diferente, já que há muito tempo o trem perdeu espaço para carros e ônibus.” (p.48)

No fim da primeira página da reportagem, há um quadro com o título “Informe-se”. Nesse quadro há de um lado o título “O que é bom” e, do outro lado, “O que é ruim”; há

também “dicas” para viajar no trem. No quadro, há um resumo do que é a viagem, e aparecem os temas da operacionalização:⁷

(56) “O vagão do restaurante”;

da natureza

(57) “Paisagens lindíssimas”;

da segurança

(58) “...nunca ocorreu um acidente com o trem”

e da economia

(59) “A passagem é bem mais barata que a do ônibus”. (p.47)

⁷ Ver quadro na página 18 do jornal *O Tempo*, após análise, pág.47



Na estrada de ferro de 104 anos que liga Belo Horizonte a Vitória circulam diariamente dois trens que transportam, em média, 2.500 passageiros

Estrada de Ferro Vitória a Minas:

UMA SURPRESA A CADA VIAGEM

- Trafegar num dos vagões do trem que liga BH a Vitória vai, no mínimo, render muitas histórias a quem embarcar
- O passageiro pode se surpreender com a beleza das paisagens, mas também com problemas como atrasos

ANA AMÉLIA HAMDAN

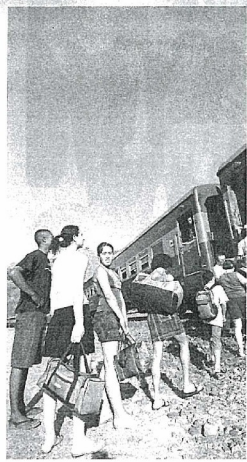
No trem que passa diariamente pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), nunca uma viagem é igual à outra.

Assim o chefe de trem Sérgio Dunga de Oliveira, 36, há 16 anos trabalhando sobre os trilhos, resume o que o passageiro e a tripulação vão enfrentar nos 664 quilômetros da ferrovia que ligam a capital mineira à capitã. Até chegar ao destino final, haverá paradas em 29 estações. É no trajeto as surpresas podem ser muitas. Algumas agradáveis — como as belíssimas paisagens e o simpático serviço de bordo. Outras, nem tanto, entre elas os atrasos que já são tão costumeiros que usuários obstinados sequer se queixam deles.

O trem de passageiros da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) é o único do país a operar diariamente. Todos os dias, uma locomotiva sai às 7h30 de Belo Horizonte e outra deixa Vitória às 7h, transportando cerca de 3.500 pessoas. A promessa é de que o trajeto seja feito em 12 horas e 40 minutos, com atraso de 30 minutos sendo considerado aceitável pela própria empresa.

Trafegando com uma velocidade média de 60 km/h e máxima de 67 km/h, a locomotiva atravessa pontes e vários túneis, entre eles o que separa Belo Horizonte do Sabará e tem 2.530 m de extensão. Os trilhos margeiam os rios Piracaba e Doce.

Com o objetivo de relatar como é essa viagem — espécie de aventura segura, já que nunca um acidente foi registrado com o trem de passageiros que passa pela ferrovia que existe há 104 anos — uma equipe de O TEMPO embarcou no trem duas vezes, fazendo o trajeto de ida e volta.



Passageiros embarcam em uma das 29 paradas da via férrea que tem 664 quilômetros



Funcionários se desdobram

Histórias para contar não faltam ao pessoal de bordo do trem que trafega na Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Alguns já chegaram a fazer parto e socorrer pessoas enfartadas dentro dos vagões. Ao todo, são oito chefes de trem que se desdobram para resolver os problemas e atender os passageiros. Se necessário, buscam nas estações reforço de segurança, polícia ou bombeiros.

A cada viagem a equipe é formada por um maquinista e um chefe de trem, que são funcionários da Vale do Rio Doce, e outros 23 funcionários terceirizados. O número de pessoas da tripulação pode aumentar na alta temporada: férias e feriados. Todos eles têm curso de primeiros socorros. Três empresas contratadas, todas de Governador Valadares, cuidam da limpeza, venda de passagens e da lanchonete.

O maquinista Vanderli Fernandes, 52, exerce a função desde 1975. Ele se aposentou pela estatal e foi recontraído após a privatização. Até hoje não enjou

da paisagem. "Isso aqui é bonito demais", diz enquanto o trem margeia o rio Doce, ainda no Espírito Santo. É com orgulho que ele fala da qualificação dos maquinistas da Vale que, segundo ele, conhecem o "perfil da linha", ou seja, onde estão as curvas, as descidas — chamadas por eles de "buracos" —, as subidas, quando é perigoso acelerar, quando é necessário frear. "Somos os melhores maquinistas do mundo", resume o também maquinista Jader Eler Fernandes, 60.

O chefe de trem Marcos Rezende é um dos que já têm experiência para resolver conflitos. "Já aconteceu alguns passageiros problemáticos, mas sempre tentamos ajudar as pessoas. Tem, por exemplo, duas senhoras indígenas que não se dão bem e costumam brigar. Já sabendo disso, sempre que elas embarcam, colocamos uma em cada vagão", disse. Uma das estações do trem fica em Krenak, próximo de reservas indígenas. (AH)

FOTOGRAFIA DE ANA

INFORME-SE

QUE TEM

- O vagão do restaurante. Com mesas, é um espaço para que os passageiros, tanto da classe executiva como da econômica, possam fazer suas refeições. O tempo máximo de permanência é de 20 minutos, mas há uma certa tolerância.
- Paisagens lindíssimas. A linha do trem margeia rios como o Piracaba e Doce — há mais espaços para circular, o que dá mais conforto, inclusive para quem está com crianças.
- Segurança. Segundo a CVRD, em todos os 104 anos da estrada de ferro, nunca ocorreu um acidente com o trem.
- O atendimento. Nem todos os funcionários são bem-humorados, mas são eficientes e ajudam, por exemplo, os passageiros a carregar as malas.
- Há espaços amplos para fumantes. Nesses locais é possível observar melhor as paisagens.
- O preço. A passagem é bem mais barata que a do ônibus.

QUE NÃO

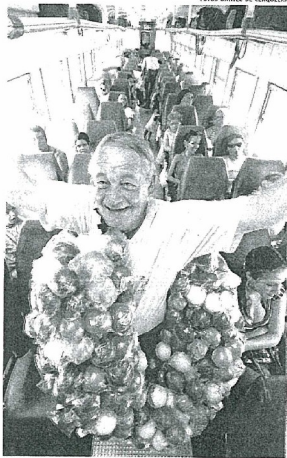
- O tempo de duração da viagem: se for a viagem completa, de Belo Horizonte a Vitória (sem atraso), o passageiro passa cerca de 13 horas no trem.
- Os atrasos constantes: além do desconforto para quem está dentro dos vagões, há também as pessoas que chegam a ficar horas nas estações sem informação precisa sobre quando o trem vai passar.
- Falta de estrutura e informação em algumas estações.
- O risco de ser apedrejado ao chegar na Grande BH.
- O cheiro do banheiro. Apesar do esforço dos funcionários, que realmente cuidam da limpeza, ao final da viagem o mau cheiro é forte e chega a partes de alguns vagões da classe econômica.
- Na estrada há vários trens carregados de minério e o pô acaba entrando nos vagões de passageiros. Pode haver algum incômodo, como boca seca ou alergias.

QUE S

- Não viaje com roupas claras. Devido ao pó do minério, elas chegam acinzentadas ao fim da viagem.
- Prefira as roupas confortáveis. Se for na classe executiva leve uma blusa de frio por causa do ar condicionado.
- Se for alérgico, prefira a classe executiva, que tem janelas fechadas, o que dificulta a exposição ao pó de minério.
- Leve o mínimo possível de mala. Não há vagão específico para a bagagem, que deve ser acomodada num compartimento dentro do trem.
- Também é bom levar um travesseiro. A viagem é longa e você vai querer dormir. Não é necessário levar lanches e comidas. Embora não seja nada de primeira linha, a lanchonete é satisfatória. Os preços das refeições variam de R\$ 4,50 (marmitex com arroz, feijão de caldo, carne e salada) a R\$ 12 (filé à parmegiana e medallions de filé). Há também lanches, sucos e refrigerantes.
- Na lanchonete são vendidos sucos, refrigerantes e água. Bebida alcohólica é proibida.
- Se tiver pressa de chegar ao seu destino, prefira outro meio de transporte.

Classe econômica: a mais movimentada

Preço razoável das passagens atrai quem vive em cidades à beira da linha e turistas com destino ao litoral



Jesus Lanes, 58, morador de Governador Valadares, aproveita o preço baixo das passagens de trem para viajar e vender brinquedos que ele mesmo faz

ANA AMÉLIA HAMDAN

No último dia 15, sexta-feira, o trem saiu de Belo Horizonte pontualmente às 18:30. O destino final era a estação Pedro Nolasco, em Vitória, onde chegou às 20h50 (40 minutos de atraso). Deixar a bonita, embora descuidada, estação no centro da capital mineira, de manhã bem cedo, com o trem soltando fumaça e acionando a buzina, deu a sensação de uma viagem ao passado. Ou, pelo menos, diferente, já que há muito tempo o trem perdeu espaço para carros e ônibus.

E logo no começo da viagem, há uma cena inusitada para um meio de transporte coletivo: um grupo de crentes que ocupava poltronas em um dos vagões da classe econômica entoava bem alto e com muito entusiasmo cânticos de louvor. "Não acho que cantar não incomoda. O que incomoda é a palavra de Deus. A gente respeita o direito de cada um", disse Arilda Ferreira, 30, que embarcou em Belo Horizonte para descer da estação Desembargador Drumond, em Nova Era, para fazer pregações.

Mais cheia e com maior rotati-

vidade de passageiros, a classe econômica é bem movimentada. É ali que, na maioria das vezes, viajam as pessoas que vivem nas pequenas cidades que ficam às margens da ferrovia e que, em alguns casos, contam apenas com o trem como meio de transporte. Também levam jovens e grupos que querem chegar ao litoral atraídos pelo preço razoável da passagem: R\$ 36 pela viagem completa. Na executiva, valor passa para R\$ 55.

Bagagem

O trem não tem vagão próprio para bagagens, mas o número de malas por passageiros é alto e cada um se aceita como pode: as sacolas que não cabem no compartimento destinado a estas vão sobre poltronas ou no chão. Em cada estação, as pessoas entram nos carros com calças, saonias, malas, banheiras de bebês e outros. Gosme Cavalcanti, 45, embarcou em Belo Horizonte com a mulher, a filha, a neta e muita bagagem. Viajou até Belo Oriente, ou seja, por pelo menos cinco horas, assentado na poltrona e tendo uma mala sobre os pés. De acordo com funcionários do trem, já houve um vagão para as malas, mas o des-

pcho acabava ocasionando muita demora.

Mães com filhos pequenos também improvisam lugares para as crianças mamarem, trocarem fraldas e dormirem. Sentada na primeira poltrona de um dos vagões da classe econômica, Débora Rodrigues, 23, cobriu o chão e lá mesmo colocou o filho Asaph, 2, para dormir.

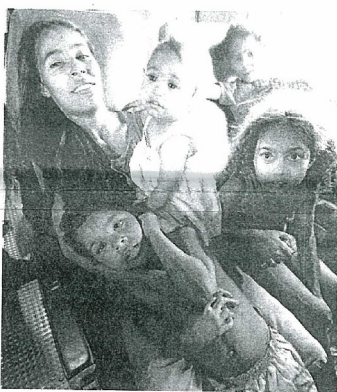
Já Wilhiziane Santos, 26, teve que se acomodar como pôde em duas poltronas com seus quatro filhos de 7, 5, 3 e 1 ano. "Aqui é mais confortável que o ônibus. Pelo menos tem mais espaço para eu andar com as crianças", disse. Ela embarcou na capital mineira para descer em Almerós, na divisa com o Espírito Santo.

Embora o trem tenha lanchonete, muita gente prefere levar comida de casa. Esse foi o caso de Fátima Ferreira da Rocha, 27, que mora em Contagem e foi visitar o pai em Conselheiro Pena com seus filhos e o marido. Para o almoço, por exemplo, a família gastaria R\$ 24. Com isso, ela preferia preparar arroz, macarrão e frango em casa e levar a refeição para os filhos comerem durante a viagem.



Turistas se divertem ao longo do percurso

Logo na saída da estação de Belo Horizonte, um grupo de crentes estava em alto e bom som louvando a Deus



Wilhiziane Santos, 26, embarcou em Belo Horizonte para descer em Almerós e se acomodou como pôde em duas poltronas com seus quatro filhos

O vendedor Francisco Jardim, 46, embarcou no trem Vitória a Minas com destino à capital capixaba, na classe econômica. De lá, seguiria para Guarapari onde passaria suas férias. No início da viagem, ele estava extasiado com o trem. "Estou adorando. Já conheci muita gente. Vou voltar de trem para Minas", disse ele, que fazia parte de um grupo de 13 pessoas. Já no final do trajeto, menos entusiasmado, desistiu da ideia. "Acho que vai ficar difícil pegar um ônibus em Guarapari para vir a Vitória pegar o trem", disse.

Outros que estavam indo passear eram os irmãos Elenice, 20, e Elenilson Silva, 23. E para bater mais a viagem eles fizeram a famosa matula. Ele preparou uma caixa de isopor cheia de bebidas. Ela fez um bote para comerem durante a viagem. Os dois viajaram de trem desde quando eram crianças. "A paisagem é linda, a gente faz amigos e eu já até arrumei um namorado aqui. Durou só uma viagem, mas foi ótimo", disse Elenice. (AH)

Para sanar a questão, a Vale pretende fazer um trabalho com a comunidade de General

Alto-falante anuncia risco de apedrejamento

No retorno a Minas, depois de vencer quase a totalidade dos 664 km de ferrovia, o trem chega, enfim, à Grande Belo Horizonte. No trecho há um problema a ser enfrentado. Pelo alto-falante, os passageiros da classe econômica são informados que devem abaixar as janelas de ferro do trem devido ao risco de apedrejamento. Algumas pessoas já se feriram devido a pedradas e, numa das viagens, foram quebrados pelo menos 11 vidros. Na classe executiva há vidros duplos que dão segurança.

Para sanar a questão, a Vale pretende fazer um trabalho com a comunidade de General

Carneiro, em Sabará, onde o problema se concentra. O objetivo é colocar uma estação no bairro.

O austríaco Thomas Schweiger, 39, que viajava no trem, ponderou que pelo menos a empresa avisa os passageiros sobre o risco que correm. Ele embarcou na estação Dois Irmãos, em Barão de Cocais, onde o trem passou com uma hora e meia de atraso. Schweiger e sua amiga brasileira Soraila Magalhães, 39, tinham passado o fim de semana passeando no Ceará.

Mais que a demora, os dois se incomodaram com a desinformação sobre venda de pas-

sagens. "Todos os que aguardavam na estação se acumularam em uma única entrada. Então fomos para outra entrada. Mas nos retiraram grosseiramente porque estávamos sem passagens. Mas não fomos informados na estação que havia um vagão específico para quem não tem passagens", disse Soraila.

Segundo José Lomeu, chefe de trem, o carro P3 é separado para as pessoas que querem embarcar, mas não têm passagens. Como qualidade do trem brasileiro, o austríaco citou o vagão do restaurante. "Nos trens da Europa estão acalando com esse serviço", disse. (AH)

Trem garante o sustento de muitos

O trem de ferro que liga Minas a Vitória garante o sustento de muitas pessoas. Além de empregar o pessoal que trabalha dentro dos vagões e da locomotiva — a maioria morador de Governador Valadares — há ainda os empregos informais que giram em torno do meio de transporte.

Nas estações de Turminga e São João do Rio Doce, por exemplo, mulheres e estacionários oferecem doces aos passageiros, pela janela. Ocadas e pós-le-molque custam R\$ 1. Maria Francisca da Silva há 30 anos vende as delícias — já conhecida das pessoas que utilizam o trem com frequência.

Devido aos preços acessíveis das passagens, o vendedor Jesus Lanes Barros, 58, consegue viajar para vender brinquedos em festas de algumas cidades que ficam próximas à linha férrea. No último dia 17, domingo, ele retornava da festa de aniversário da cidade de Almerós carregado com a mercadoria, já que as vendas não foram boas. Seu destino era Valadares.

Jandier Lima de Souza, 30, também foi à mesma festa para comercializar bebidas. No trem ele embarcou com uma caixa de isopor e outra de papeteio. "Eu levo garrafas de bebidas alcoólicas. No cidade compramos as frutas e faço coquetéis", disse.

Ele saiu de Valadares e pagou R\$ 10 para chegar a Almerós. Se fosse de ônibus, teria que pagar R\$ 16. "Com a economia, faço uma refeição", disse. Mas o vendedor já ficou com prejuízo devido a atrasos do transporte. "Há cerca de três semanas eu peguei o trem para Ilhéus. De lá eu seguia para trabalhar em uma festa em Marão do Pilar. Mas o trem atrasou e o ônibus para a outra cidade foi embora. Fiquei sem o lucro de uma noite", disse. Já houve ainda um dia em que ele não conseguiu embarcar porque não tinha lugar para sua bagagem. (AH)

CONHEÇA O TREM

Opera com 3 vagões da classe executiva e 9 da classe econômica

Há alta temporada são acrescentados 1 vagão na executiva e 3 na econômica

Não há carru de lanchonete, e do restaurante e o carro-mercado, onde fica o chife de trem

Há vagões de 80 e 56 lugares

A locomotiva para toda a composição

CLASSE EXECUTIVA X CLASSE ECONÔMICA

Executiva

- Tem ar condicionado
- As janelas não abrem
- As poltronas são estofadas
- Atendentes passam em cada poltrona perguntando se o passageiro quer fazer algum pedido no lanchonete. Em seguida o produto é entregue

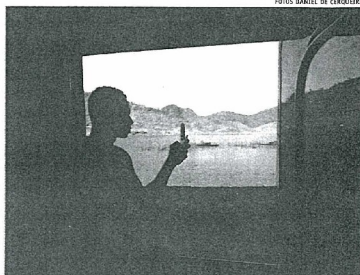
Econômica

- As janelas podem ser abertas
- Não tem ar condicionado
- Atendente com um carrinho carregado com biscoitos, lanches e bebidas passa vendendo os produtos aos passageiros

COMPARAR

TREM	ÔNIBUS	AVIÃO
BR-Vitória	BR-Vitória	Voo direto para Vitória, saindo de Confins
Saída diária às 20:00	Há saídas diárias da rodoviária de BH de manhã e à noite. Em alguns dias da semana há ônibus saindo à tarde	Partidas diárias de manhã, à tarde e à noite
Previsão de chegada às 2h		
Preço	Preço	Preço da passagem (normal)
Executiva R\$ 55	Convencional R\$ 65	Varia de R\$ 200 a R\$ 350,12*
Econômica R\$ 36	Semi-leito R\$ 84	R\$ 359,12*
Crianças até 5 anos não pagam	Tempo de viagem 9 horas	Tempo de viagem 55 minutos
Tempo de viagem 12h e 40 min.	Telefone da rodoviária (31) 3271-3000	Telefone da rodoviária (31) 3271-3000
Telefone da estação (31) 3273-5976		

(*) consulte em sites de empresas de aviação para no dia 19 de setembro



Belas paisagens podem ser vistas pelas janelas do trem, que corta montanhas e margens rios



Natália Junca, 66, viaja na EPVM há 16 anos e adora o meio de transporte e o serviço de bordo

Prioridade de passagem não é do minério

Para quem está dentro do trem, as causas dos atrasos nem sempre ficam claras. E muitos passageiros acreditam que a demora ocorre porque a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) dá prioridade ao transporte do minério.

Mas, segundo a empresa, a prioridade absoluta é do trem de passageiros. "Para fazer o trajeto de Belo Horizonte a Vitória, o trem de passageiros leva 13 horas. Já o de minério leva 36 horas. O trem de carga tem que parar para dar passagem aos passageiros", explicou Cristiano Donati, gerente do Centro de Controle Operacional (CCO) de Belo Horizonte.

Segundo ele, em muitas situações os atrasos ocorrem em função da segurança do passageiro. O andamento do trem é monitorado por sinais elétricos ou de satélite. Se houver qualquer impedimento — como queda na energia —, todos os trens, inclusive os de carga, têm que parar devido ao risco de colisão.

Ainda segundo Donati, a empresa investe constantemente na linha férrea para aumentar a segurança e a operacionalidade. Atualmente, a Vale está levantando postes para ter a garantia de que, com uma rede própria, mesmo se houver uma falha energética, os trens continuarão circulando.

Outras causas de atrasos são imprevistos, como um animal que passa mal ou, em época de chuva, uma barreira que cai sobre os trilhos.

Controle

Pela Estrada de Ferro Vitória a Minas passam, diariamente, entre 60 e 70 trens que chegam a transportar até 8,5 mil toneladas por mês.

Até a mina de Brucutu, em São Gonçalo do Rio Abaixo, na região Central de Minas, o sistema de segurança é controlado por uma central em Vitória, via sinais elétricos. A partir dali, o controle passa para Belo Horizonte e é feito via satélite.

A ferrovia não é apropriada para o desenvolvimento de altas velocidades. A estrada férrea corta e atravessa uma região montanhosa, tendo descidas e subidas. Além disso, tem a bitola (distância entre um trilho e outro) estreita.

Até o pé da Costa Lacerda, na Grande Belo Horizonte, a linha é dupla. A partir dali, até a capital mineira, o trem anda na simples, ou seja, em uma única linha. A locomotiva que puxa os vagões tem motores movidos a diesel e eletricidade. (A11)

FOTOS DANIEL DE CERQUEIRA

Atrasos já fazem parte da rotina

Usuários gostam e defendem o meio de transporte, mas quase todos já sofreram com a demora além do previsto

ANA AMÉLIA HAMDAN

Quem usa o trem da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) ama e defende o meio de transporte com unhas e dentes e teme que ele seja extinto. Segurança, conforto e passagens baratas são as principais qualidades citadas pelos passageiros. Mas quem tem o costume de viajar sobre os trilhos coleciona histórias sobre atrasos. De acordo com a Companhia Vale do Rio Doce, que tem a concessão da linha férrea, 75% das viagens ocorrem dentro do horário previsto ou com, no máximo, 30 minutos de atraso.

Há cerca de 16 anos Natália Junca, 66, viaja de trem. Na sexta-feira, dia 15 de setembro, ela embarcou em Belo Horizonte, na classe executiva, para visitar familiares em Colatina (ES). "Sou do tempo da maria-fumaça", disse. Ela adora o serviço de bordo. "Essas moças me ajudam muito", completou.

Natália já enfrentou um temporal dentro do trem, que ficou parado e às escuras. "É difícil, porque nem sempre a pessoa que está nos esperando na estação está em segurança", disse. Ainda assim, para ela, essa continua sendo a melhor maneira de viajar.

O analista comercial Luiz Carlos Brandão, 28, embarcou com a noiva na estação Mascarenhas, já no Espírito Santo, para seguir até Vitória. Para ele, a viagem é altamente recomendável, desde que feita na classe executiva. "Já fui na econômica. A cobertura da poltrona, uma espécie de plástico, esquentava muito e, em dias quentes, a gente fica muito suado. Lá as janelas são abertas e o pó de minério entra nos vãos. Já tive problemas respiratórios por causa disso", relatou.

Ele também já encontrou problemas com atraso. Em uma de suas viagens, ele só chegou em casa às 5h. Estava chovendo, uma barreira caiu sobre os trilhos

e o trem não pôde seguir. "Eu desci do trem à 1h. As 2h embarquei no ônibus providenciado pelo Vale, mas só cheguei em casa às 5h", relembrou.

Madrugada

Outra que também só chegou ao seu destino de madrugada foi Lorena Nazareth. No dia 5 de janeiro deste ano, ela chegou à estação de Governador Valadares às 14h para pegar o trem e seguir para Vitória a passeio. Por volta das 14h40, avisaram que o trem passaria às 15h30 e, logo em seguida, anunciaram que o atraso seria até 18h. Às 19h, quem ainda resistia na estação teve que embarcar em ônibus providenciados pela empresa. Às 2h30 ela chegou a Vitória. Mesmo assim, ela continua tráfegando sobre os trilhos.

Segundo a Vale, em caso de o trem ficar impossibilitado de seguir, a empresa providencia ônibus para levar o passageiro até seu destino final.

Empresa anuncia investimentos

O supervisor de operação ferroviária trem de passageiros da Companhia Vale do Rio Doce, João Linhares Ayres, garante que o serviço não será desativado. Primeiro que, para a empresa ter a concessão da rodovia, ela precisa mantê-lo. E também porque, segundo ele, o trem presta um serviço social importante a comunidades que ficam às margens da antiga estrada de ferro e que contam com o meio de transporte.

Segundo ele, estão sendo feitos investimentos no trem. Como exemplo ele citou três carros exclusivos para transporte de portadores de deficiência que estarão operando até o fim do ano.

Também, até o final do ano, serão colocados televisores em todos os vagões e será transmitida a programação do Canal Futura.

As estações terão, em 2007, uma verba de R\$ 5,7 milhões para melhorias. "O atraso traz prejuízo e não interessa à empresa", ressaltou Linhares e garantiu ainda que tanto a rede férrea quanto os vagões e a locomotiva passam por constantes manutenções.

Receita e despesas

Os valores sobre receitas e despesas com o trem de passageiros não foram informados pela Vale. A Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) confirmou que a manutenção dos trens de passageiros é obrigação contratual da CVRD para que ela mantenha o direito de concessão da linha.

Quanto à questão econômica, a ANTT informou que o trem de passageiros está inserido dentro do plano operacional da EFVM que, com o transporte de cargas/minério, o viabiliza. (A11)

Crianças de todas as idades representam boa parte dos usuários que utilizam o trem; até os 5 anos, elas não pagam passagens

Mudança de linha é feita com manivela

Até parece mentira, mas em pleno século XXI, na estrada de ferro operada pela Companhia Vale do Rio Doce — uma das maiores mineradoras do planeta — uma simples troca de linha pode ter que ser feita manualmente, com manivela. Foi o que aconteceu no domingo, dia 17, por volta das 17h30, logo após a estação Rio Piracicaba, na viagem de retorno da equipe de O TEMPO a Belo Horizonte. Devido ao problema, o trem que saiu de Vitória às 7h com previsão de chegar à capital mineira às 19h40, só chegou ao destino final às 21h15, ou seja, com um atraso de uma hora e 35 minutos.

No trecho houve uma falha de energia e o trem precisou parar. Foi dada autorização, pela central

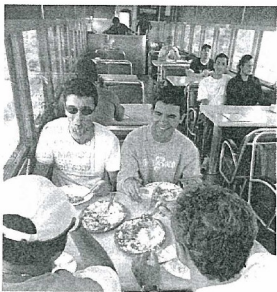
de Vitória, para que a locomotiva seguisse a 10km/h. Mas logo à frente havia um travessão, que possibilita a troca de linha, e a máquina precisou parar novamente. O chefe de trem José Francisco Lomeu, 31, o o maquinista Jader Elor Fernandes, 60, desceram para fazer a mudança à mão e, ainda, travar — ou tarugar — o sistema. Com isso, caso a energia seja restabelecida, não há risco de o sentido ser mudado durante a travessia dos vagões.

Depois do serviço feito, o maquinista que permanecia na locomotiva foi avisado, via rádio, pela central de Vitória, que o trabalho deveria ser desfeito porque a energia havia sido restabelecida. Toda a manobra durou cerca de uma ho-

ra, sendo que o trem já estava com um atraso de meia hora.

Enquanto a máquina estava parada, os passageiros também ficaram às escuras por alguns instantes. Lomeu explicou que isso ocorreu durante uma troca de gerador. Pelo alto-falante, segundo o chefe do trem, foram dadas explicações aos passageiros dos motivos da parada.

"Ao longo da linha há inúmeros pontos de energia que enviam e recebem sinais para a central. Se houver qualquer falha em um deles, temos que parar. Para sanar o problema o mais rápido possível, a Vale mantém equipes de especialistas em eletroeletrônica percorrendo a linha", explicou Fernandes. (A11)



O vagão do restaurante é citado como um diferencial do trem brasileiro

ANÁLISE

Eficiência deve ser aliada da segurança

Em tempos de estradas esburacadas e de orçamentos domésticos nem sempre compatíveis com o preço das passagens aéreas, o trem de ferro seria uma boa alternativa para quem quer ou precisa viajar. Seria... Mas no Brasil a oferta desse tipo de transporte é escassa e o único trem do país opera diariamente — o da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) que liga Belo Horizonte a Vitória — é bom, mas para quem não tem hora marcada para chegar ao destino.

Os atrasos são frequentes e suas causas variadas: problema de energia, queda de barreira, chuvas fortes, passageiros que passam mal dentro dos vagões, entre outros.

A segurança é citada pela equipe da Vale como principal trunfo do serviço. Mas o ideal é que a companhia — a quarta maior na indústria global de mineração e metais, com capitalização de mercado de aproximadamente US\$ 20 bilhões — garantisse um transporte de passageiros mais eficaz sem comprometimento da segurança.

Não se trata de implantar um trem-bala. Mas de pelo menos chegar ao destino dentro do horário previsto. Justamente por ser uma alternativa tão boa de transporte — amada por quem o utiliza — é que o trem deve funcionar bem e atender, inclusive, aos que precisam cumprir horários. (A11)

2.3 – O DISCURSO DO JORNAL *ESTADO DE MINAS*: “A VIRADA LONGE DE CASA”

O jornal *Estado de Minas*, fundado em 7 de março de 1928, completou oitenta anos de atividade continuada em 2008, e é um dos jornais diários impressos de grande circulação no estado de Minas Gerais. Pertence ao "Grupo Diários Associados".

O texto “A virada longe de casa”⁸ foi publicado no caderno “Gerais” do jornal *Estado de Minas*, em 31 de dezembro de 2005; foi também matéria de capa, já que a ocasião de fim de ano recebeu destaque. O texto é dividido em três partes: a primeira mostra destinos de passageiros e transportes usados; a segunda dá ênfase aos aviões e ao trem de passageiros da EFVM; e a terceira enfatiza as viagens de automóveis. As partes da notícia que interessam para a nossa análise são a primeira e a segunda, em que o trem de ferro é representado como transporte para belo-horizontinos saírem de férias.

(60) “Mesmo com as atrações do 16º Show Alterosa de Fogos, que vai atrair cerca de 300 mil pessoas à Pampulha, e do espetáculo de fogos que deverá reunir mais de 10 mil pessoas na Barragem Santa Lúcia, muitos belo-horizontinos decidiram buscar, pelo ar, pelo asfalto e pelos trilhos, um réveillon longe da capital. Cerca de 1 milhão de pessoas deixarão a cidade até o fim da tarde de hoje, sendo 65 mil de ônibus, 2,6 mil de trem, 6,5 mil de avião e o restante em 400 mil automóveis, segundo estimativa da Polícia Rodoviária Federal.” (p.55)

O vocábulo “mesmo” enfatiza a idéia de que muitos belo-horizontinos saem da cidade, deixando de apreciar as atrações para passarem o reveion “longe da capital”. A demanda por transporte nessa ocasião é grande, como podemos perceber no trecho acima (60), segundo o qual 65 mil pessoas viajarão de ônibus, 2,6 mil de trem e 6,5 mil de avião. O “restante em 400 mil automóveis, segundo estimativa da Polícia Rodoviária Federal.”.

⁸Texto na íntegra: pág. 55.

Dentre os vários meios de transportes usados para deixar Belo Horizonte, como avião, ônibus, carro próprio, trem de ferro e até carona, o escolhido por Eleni, personagem do texto, foi o trem de ferro da EFVM, o que faz parte do PSF:

(61) “Fabiola pegou um ônibus para Piúma, litoral do Espírito Santo. Flávio embarcou em um avião para Buenos Aires, na Argentina. Heloísa colocou toda a família em seu carro e pegou a estrada para São Domingos do Prata, no Vale do Aço. Eleni enfrentou seis horas de trem para Governador Valadares, no Vale do Rio Doce. Já os aventureiros Osvaldo e Hugo resolveram apostar no “dedão” e pegar carona na BR-381, indo para a casa dos pais no interior de Minas.” (p. 55)

O tema da operacionalização (PSF) aparece na informação de, por causa da demanda, ter sido necessário engatar mais “sete vagões no trem que parte diariamente para o Espírito Santo”. Outros meios de transporte também aumentaram os números, como aviões, ônibus:

(62) “É tanta gente deixando a cidade que as empresas aéreas colocaram 41 aviões extras saindo do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. O Terminal Rodoviário colocou 750 ônibus extras. A Estrada de Ferro Vitória-Minas engatou mais sete vagões no trem que parte diariamente para o Espírito Santo. Ontem à tarde, 35 carros passavam por minuto pelo posto da Polícia Rodoviária Federal da BR-381, em Sabará, mas a tendência era de aumentar o fluxo no início da noite, depois que muitos deixassem o trabalho. A BR-381 é o principal acesso às praias do Espírito Santo e da Bahia.” (p. 55)

A foto de maior destaque na notícia é a imagem da personagem Diovana Pinheiro com sua mochila, no saguão da estação ferroviária de Belo Horizonte. Ao fundo várias pessoas na fila comprando passagens. A legenda da foto é:

(63) “Mesmo com o reforço de sete vagões no trem para o Espírito Santo, a estudante Diovana pinheiro não conseguiu ontem passagem para Governador Valadares.” (p. 55)

No PSF, o tema da demanda pela viagem de trem é explícito no caso de Diovana Pinheiro, que escolheu ir de trem e não achou passagem. O texto mostra por que as pessoas escolhem o trem como meio de transporte coletivo.

Logo abaixo da foto está o subtítulo “Passagens de avião e trem esgotadas”. O PSF está no enunciado de (64), a seguir.

(64) “O movimento também foi intenso ontem na estação ferroviária. Pela manhã, um trem com 16 vagões deixou Belo Horizonte rumo ao Espírito Santo, levando 1.280 passageiros, 80% com destino às praias. Normalmente são dois vagões na classe executiva e sete na econômica. Mas, em função do réveillon, foram necessários mais dois vagões na executiva e cinco na econômica. Mesmo assim, a estudante Diovana Pinheiro, de 21, não encontrou passagens para Governador Valadares. Na classe executiva só há passagens para amanhã. Na econômica, só a partir de quarta-feira.” (p. 55)

No trecho (64) acima, o vocábulo “intenso”, acompanhado de números de passageiros que deixaram Belo Horizonte de trem, mostra implicitamente que a demanda por esse transporte é grande e que não há vagas suficientes para os interessados (o tema da operacionalização no PSF está presente no texto, na informação de que 16 vagões com 1.280 passageiros deixaram Belo Horizonte). E com o caso da personagem Diovana Pinheiro, que relatou a falta de passagem, o discurso jornalístico informa explicitamente que só há passagem para Governador Valadares na classe executiva “amanhã. Na econômica, só a partir de quarta-feira”.

No tema da natureza (PSE) na fala da personagem Diovana, em que aparece abaixo (65) “apreciar a paisagem”, há relação semântica com o tema do prazer, estando explícitos também outros temas que diferenciam o trem em relação ao ônibus. No texto jornalístico, de forma gradativa “a paisagem” entra como diferencial do trem, assim como “loais exuberantes e túneis” pelos quais o trem passa. O trem traz sempre uma atração a mais que os outros transportes, quando se trata de prazer, no discurso jornalístico analisado.

(65) “Diovana costuma **viajar de trem para apreciar a paisagem, locais exuberantes e túneis**, mas também tem a economia como justificativa. A passagem é mais barata do que a de ônibus. Além disso, ela considera a viagem de trem mais segura, mesmo gastando mais tempo, seis horas até Valadares. “Na classe executiva, pago R\$ 31. Na econômica, R\$ 19. Se eu fosse de ônibus, gastaria mais de R\$ 50. Infelizmente as passagens estão esgotadas. ‘Sou obrigada a **enfrentar** um ônibus, lamentou.” (p. 55)

Fica implícito subentendido que em relação a outros transportes o trem pode ser mais demorado, mas fica explícito que ele é mais econômico e seguro.

No tema da economia (PSF) destacamos da fala da personagem Diiovana Pinheiro as expressões explícitas:

(65’) “tem a economia como justificativa. A passagem é mais barata do que a de ônibus. (...) Na classe executiva, pago R\$ 31. Na econômica, R\$ 19. Se eu fosse de ônibus, gastaria mais de R\$ 50.” (p. 55)

No tema da segurança, destacamos o explícito

(65’’) “a viagem de trem é mais segura”.

No trecho (65) ficam explícitas as vantagens em viajar de trem. Os aspectos da economia e o da segurança são expostos no texto como vantagens do trem em relação aos ônibus, por exemplo, “Se eu fosse de ônibus, gastaria mais de R\$ 50”. E em relação ao tema da natureza, no PSE, já tínhamos o implícito subentendido de que a viagem de trem é mais prazerosa, pois proporciona ao passageiro a apreciação de “paisagem, locais exuberantes e túneis”, de acordo com a personagem Diiovana.

O texto do EM é sobre os transportes avião, automóvel, ônibus e trem de ferro. Na relação interdiscursiva entre esses transportes, o trem de ferro é representado como um meio de transporte seguro, econômico e prazeroso, embora mais demorado.

No discurso desse jornal também há o silenciamento de o quanto de pessoas, inclusive belo-horizontinas, já se beneficiaram com o trem de passageiros no passado. Além disso, não foi dada informação de por que há apenas um trem de passageiros diário no Brasil.

MATÉRIA DE COPIA

Apesar das atrações que BH oferece, muitas pessoas deixaram a cidade pelo ar, pelo asfalto e pelos trilhos para aproveitar o feriado e comemorar a chegada do novo ano

A virada longe de casa

PEDR FERREIRA

Mesmo com as atrações do 16º Show Alterosa de Fogos, que vai atrair cerca de 300 mil pessoas à Pampulha, e do espetáculo de fogos que deverá reunir mais de 10 mil pessoas na Barragem Santa Lúcia, muitos belo-horizontinos decidiram buscar, pelo ar, pelo asfalto e pelos trilhos, um réveillon longe da capital.

Cerca de 1 milhão de pessoas deixaram a cidade até o fim da tarde de hoje, sendo 65 mil de ônibus, 2,6 mil de trem, 6,5 mil de avião e o restante em 400 mil automóveis, segundo estimativa da Polícia Rodoviária Federal.

Fabiola pegou um ônibus para Piúma, litoral do Espírito Santo. Flávio embarcou em um avião para Buenos Aires, na Argentina. Heloisa colocou toda a família em seu carro e pegou a estrada para São Domingos do Prata, no Vale do Aço. Eleni enfrentou seis horas de trem para Governador Valadares, no Vale do Rio Doce. Já os aventureiros Osvaldo e Hugo resolveram apostar no "dedão" e pegar carona na BR-361, indo para a casa dos pais no interior de Minas.

E tanta gente deixando a cidade que as empresas aéreas colocaram 41 aviões extras saindo do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. O Terminal Rodoviário colocou 750 ônibus extras. A Estrada de Ferro Vitória-Minas engatou mais sete vagões no trem que parte diariamente para o Espírito Santo. Ontem à tarde, 35 carros passavam por minuto pelo posto da Polícia Rodoviária Federal da BR-361, em Sabará, mas a tendência é de aumentar o fluxo no início da noite, depois que muitos deixassem o trabalho. A BR-361 é o principal acesso às praias do Espírito Santo e da Bahia.

EXPECTATIVA De acordo com o gerente do terminal rodoviário, Ricardo Coutinho, a expectativa é que 65 mil pessoas deixem Belo Horizonte de ônibus. Ao todo, são 2,2 mil ônibus. Dos passageiros, segundo Coutinho, 65% procuram as cidades litorâneas, além da capital paulista. Em Minas, a grande procura é pelas cidades históricas, como Ouro Preto, Tiradentes e Diamantina. "Até agora, a capital caioica é a mais procurada", disse Coutinho. Ontem à tarde, as passagens para Cabo Frio (RJ) estavam esgotadas e ônibus extras foram providenciados.

No Natal, o número de passagens de ônibus foi menor que a expectativa, segundo Ricardo Coutinho, com queda de 4% em relação a 2004. "Esperávamos 75 mil passageiros nos dias 23 e 24, mas foram 69 mil. Tivemos que cancelar ônibus extras devido à queda", disse o gerente do terminal. Mas essa decepção pode ter uma explicação. Ontem à tarde, dezenas de perueiros, que fazem o transporte clandestino de passageiros agiam nas imediações da rodoviária. Os agenciadores abordavam as pessoas, oferecendo viagens mais baratas e rápidas, apesar dos riscos.

O auxiliar de serviços Guilherme Bonamichi, de 24 anos, preferiu a segurança dos ônibus e comprou a sua passagem com um mês de antecedência. Ontem, ele embarcou para Monte Carmelo, no Alto Paranaíba, para passar o réveillon com os pais. "Quando comprei a passagem, há um mês, metade das poltronas já estava vendida", disse.

“
Quero um ano de paz, saúde, harmonia nas famílias, solidariedade entre os homens e uma vida tranqüila para todos. Também quero que minha mulher (Emília Aparecida Silva, de 76) continue me amando”

”

Mauro Antônio da Silva, 78 anos, aposentado



Mesmo com o reforço de sete vagões no trem para o Espírito Santo, a estudante Diovana Pinheiro não conseguiu obter passagem para o destino.



Pelo menos 65 mil belo-horizontinos devem passar pela rodoviária até o fim da tarde de hoje.



Osvaldo Carneiro, de 24 anos, e Hugo Cabral, de 23, decidiram viajar de carona na BR-361.

Passagens de avião e trem estão esgotadas

O movimento também foi intenso ontem na estação ferroviária. Pela manhã, um trem com 16 vagões deixou Belo Horizonte rumo ao Espírito Santo, levando 1.280 passageiros, 80% com destino às praias. Normalmente são dois vagões na classe executiva e sete na econômica. Mas, em função do réveillon, foram necessários mais dois vagões na executiva e cinco na econômica. Mesmo assim, a estudante Diovana Pinheiro, de 21, não encontrou passagens para Governador Valadares. Na classe executiva só há passagens para amanhã. Na econômica, só a partir de quarta-feira.

Diovana costuma viajar de trem para apreciar a paisagem, locais exuberantes e lúneis, mas também tem a preferência pelo avião. A passagem é mais barata do que a de ônibus. Além disso, ela considera a viagem de trem mais segura, mesmo gastando mais tempo, seis horas até Valadares. Na classe executiva, pago R\$ 31. Na econômica, R\$ 19. Se eu fosse de ônibus, gastaria mais de R\$ 50. Infelizmente as passagens estão esgotadas. Sou obrigada a enfrentar um ônibus", lamentou. Para Vitória (ES), são 12 horas de viagem. A passagem na classe executiva custa R\$ 55. Na econômica, R\$ 36.

te as passagens estão esgotadas. Sou obrigada a enfrentar um ônibus", lamentou. Para Vitória (ES), são 12 horas de viagem. A passagem na classe executiva custa R\$ 55. Na econômica, R\$ 36.

AEROPORTO O Aeroporto de Confins, mais decolagens. De acordo com o Infraero, 41 aeronaves extras foram colocadas pelas companhias aéreas. As cidades mais procuradas são do litoral do Espírito Santo, Rio de Janeiro e Bahia, sobretudo Porto Seguro. O estudante Flávio Pires Coutinho, de 23, foi mais longe. Ele e um grupo de amigos decidiram passar o réveillon em Buenos Aires. O aumento de passageiros superou os 30% em Confins.

Os ônibus convencionais que saem do terminal rodoviário de Belo Horizonte para Confins estarão operando hoje com o quadro de horário de dias úteis. Já os executivos, que saem do Terminal Corexão Aeroporto, na Avenida Álvares Cabral, na região Central de Belo Horizonte, terão mais dois ônibus extras.

Aventura na estrada

A psicóloga Heloisa Dutra, 49 anos, resolveu viajar de carro. Mesmo sendo perita de trânsito em Betim, na RMBH, ela, que pegou a estrada com os pais e um casal de amigos, indo passar a virada do ano em São Domingos do Prata, esqueceu os documentos do carro em casa. Em Sabará, RMBH, Heloisa foi pega na rodovia pela Polícia Militar. Uma sobrinha foi avisada e levou a documentação. Ou seja, 2 horas de atraso na viagem.

No posto da PRF, dos 350 carros fiscalizados na quinta-feira e ontem, 12 foram retidos para regularização de documentos e equipamentos de segurança. Outros cinco foram apreendidos. Um motorista, que portava Carteira de Habilitação falsificada, foi preso.

O auxiliar administrativo Osvaldo Carneiro, de 24, e o técnico em Informática Hugo Cabral, de 23, decidiram

viajar de carona, não pela economia, mas pela aventura. Eles tomaram um ônibus semi-expresso em Belo Horizonte, pagando R\$ 2,40 de passagem, e tiveram dificuldades para conseguir carona no posto da PRF. Para duas mulheres, que estavam na mesma situação, a carona chegou mais rápido, na rodovia na barra da PRF. Uma sobrinha bojeira de um caminhão.

Com tanta gente deixando Belo Horizonte, a Polícia Militar lançou as Patrulhas de Prevenção Ativa (PPA), para garantir a segurança nos 24 eixos do capital durante o período das férias. São 280 PMs atuando na prevenção e atendimento às vítimas de arrombamentos. O policiamento especial termina em 31 de janeiro. Denúncias de pessoas suspeitas rondando residências podem ser feitas pelos telefones 190 e 0800 300 190.

CAPÍTULO III

CONSIDERAÇÕES FINAIS

3.1. COMPARAÇÕES ENTRE OS TEXTOS DO DISCURSO

JORNALÍSTICO ANALISADO

O discurso jornalístico analisado neste trabalho apresenta poucas diferenças na representação do trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória Minas. Os jornais *Estado de Minas*, *O Tempo* e *Hoje em dia* apresentaram os mesmos percursos semânticos, havendo, portanto, entre os três jornais, uma afinidade interdiscursiva, apesar de o jornal *O Tempo* abordar tanto aspectos positivos quanto aspectos negativos do trem, ao passo que os outros dois jornais abordaram apenas aspectos positivos.

No que diz respeito ao intradiscorso, as marcas lingüísticas de persuasão - que nos forneceram dados para a análise da representação do trem de passageiros manifestada - nos três veículos de comunicação analisados, nos levam a comprovar que a representação do trem, de maneira geral, é a mesma em todos os jornais: um transporte coletivo econômico, seguro e prazeroso. As diferenças encontradas nos textos do discurso jornalístico dizem respeito, sobretudo, a aspectos silenciados: enquanto os jornais *Estado de Minas* e *Hoje em dia* representam o trem como transporte coletivo seguro, econômico e prazeroso, o jornal *O Tempo*, além de também representar o trem com essas características, representa-o também com problemas, como atrasos freqüentes.

A seguir, apresentaremos os percursos semânticos identificados em cada veículo de comunicação, que foram:

- 1- o percurso semântico da relação entre o viajante e o entorno da viagem (PSE);
- 2- o percurso semântico da relação entre o viajante e a ferrovia (PSF) e
- 3- o percurso semântico da relação do viajante com outros viajantes (PSV).

A reportagem “Magia do trem a caminho do mar”, publicada pelo jornal *Hoje em dia* em 09 de janeiro de 2005 no caderno “Minas”, é composta por três páginas, com fotos e ilustrações, muitas entrevistas e informações acerca do trem e da viagem. A reportagem é dividida em várias partes, com seus respectivos subtítulos.

No PSE aparece, de forma explícita, o tema do prazer proporcionado pela natureza por onde o trem passa. No PSF aparecem os temas da economia, da nostalgia, da educação, da cultura, da operacionalização do trem e o tema da segurança, mas há um silenciamento sobre a desativação de linhas férreas e sobre a possibilidade de revitalização ferroviária. No PSV, imbricado com o PSF, aparecem os temas do trabalho e do prazer, prazer proporcionado por encontros entre passageiros, que conversam, brincam, namoram e até jogam baralho para passar o tempo.

Relacionados ao tema do trabalho, há três conjuntos de personagens viajantes, aqueles que trabalham no trem (trabalhadores ferroviários e terceirizados pela empresa ferroviária), aqueles que viajam no trem para trabalhar em cidades próximas à ferrovia, e os que trabalham fora do trem, ou seja, nas cidades por onde o trem passa, vendedores que oferecem produtos aos passageiros.

Do jornal *O Tempo*, foi analisada a reportagem “Uma surpresa a cada viagem” (24/09/2006) publicada no caderno “Cidades”. O diferencial desse texto do discurso jornalístico em relação aos outros dois é que esse mostra aspectos negativos e positivos sobre o trem. O que está explícito e resumido em um quadro⁹ onde estão expostos “o que é bom” e “o que é ruim”.

Nessa reportagem há uma ênfase no tema do atraso, e o jornal dá voz tanto para personagens/passageiros, quanto para personagens/ferroviários. Apesar disso, o discurso expresso nos jornais representa o trem como um transporte seguro e econômico com atrações

⁹Ver quadro página 47 desta dissertação.

como a paisagem no entorno da viagem, o conforto, o espaço para andar pelo trem e o vagão restaurante, além do baixo custo da passagem. Mas também silencia sobre as desativações e possíveis revitalizações dos trens de passageiros, além de silenciar sobre o fato de, na década de 1950, haver no Brasil 30 mil quilômetros de linhas férreas que atravessavam o país.

No discurso do *Estado de Minas*, o texto jornalístico analisado foi “A virada longe de casa” (31/12/2005), publicado no caderno “Minas”. Esse texto pode ser classificado como uma notícia, ou seja, o intradiscurso jornalístico, nesse caso, não contém aprofundamento nos fatos noticiados, por meio de pesquisas, nem reflexões de profissionais ou outros especialistas ligados ao fato.

“A virada longe de casa” é um texto de uma página em que o trem é representado não apenas especificamente como meio de transporte, mas também como meio de acesso ao prazer da natureza, como por exemplo está explícito na fala atribuída à personagem Diovana Pinheiro, na expressão “apreciar a paisagem” conforme vimos no capítulo II, 2.3, página 52.

Os percursos semânticos mais significativos no discurso do jornal *Estado de Minas* foram também o percurso semântico da relação entre o viajante e o entorno da viagem (PSE) e o percurso semântico da relação entre o viajante e a ferrovia (PSF). Os principais temas foram a natureza, no PSE, e o tema da economia, no PSF.

3.2. CONCLUSÃO

Com a análise do discurso jornalístico sobre o trem de passageiros da EFVM, buscamos responder às questões explicitadas no capítulo I (1.1).

A primeira delas foi: quais estratégias de persuasão o discurso jornalístico da mídia impressa de Minas Gerais usa em matérias jornalísticas sobre o trem de passageiros da EFVM? Ao fim do trabalho chegamos à conclusão de que, a partir primeiramente de um vocabulário que expressa prazer, economia e segurança, o discurso jornalístico tende a persuadir o leitor/passageiro de que o trem é um transporte coletivo seguro, confortável, econômico e prazeroso, embora demorado.

Outro recurso lingüístico recorrente foram os implícitos subentendidos que possivelmente levam o leitor a inferir que a viagem de trem pode ser prazerosa e constituir uma prática de lazer, inclusive no discurso do jornal *O Tempo*, embora este tematize também os problemas encontrados na viagem, como foi dito anteriormente.

O silenciamento foi outra estratégia persuasiva. Os principais temas silenciados no discurso dos três jornais foram a desativação e a revitalização de linhas férreas. Além disso, problemas como atraso e lugar para bagagem foram silenciados no discurso dos jornais *Hoje em dia* e *Estado de Minas*, e só apareceram no jornal *O Tempo*.

A segunda pergunta da introdução deste trabalho foi se ainda haveria, no discurso jornalístico, o tema revitalização do transporte ferroviário de passageiros no Brasil. Não encontramos no discurso jornalístico algo sobre a revitalização de outros trens de passageiros. O jornal *Hoje em dia*, apesar de resgatar parte da história, na parte da reportagem com subtítulo “Para Lembrar”, silenciou-se sobre a desativação de linhas férreas e sobre qualquer incentivo à revitalização dos trens de passageiros. No jornal *O Tempo* há o seguinte enunciado: “há muito tempo o trem perdeu espaço para carros e ônibus.” (trecho, 56, pág. 46);

com essa colocação, sem o seu devido desenvolvimento, o jornal silencia-se sobre por que o trem perdeu espaço para carros e ônibus.

Ainda no discurso jornalístico do *O Tempo*, há uma referência ao fato de o transporte de passageiros por ferrovia ser um dos meios mais utilizados em outros países do mundo, por ser mais seguro, mais econômico e menos poluente, silenciando mais uma vez o porquê de no Brasil o trem de passageiros não ser devidamente utilizado. Também não encontramos no discurso do *Estado de Minas* informações sobre desativação/revitalização de trens de passageiros.

A terceira pergunta: como a representação do trem de passageiros da EFVM nesse discurso contribui para a construção da memória coletiva? Concluímos que o trem é representado como um transporte que proporciona prazer, segurança, economia e conforto. O que tende a levar o leitor a construir uma memória coletiva de que o trem de passageiros da EFVM, o único diário e de longo trajeto em Minas Gerais e no Brasil, é um bom transporte, mas como consequência disso, em sua relação com os silenciamentos, o leitor tende a não questionar por que só há um trem de passageiros diário com longo trajeto no Brasil.

O que nos leva a responder a última pergunta deste trabalho: qual é a ideologia dos discursos em relação ao trem de passageiros da EFVM? De acordo com Fiorin (2006, p. 29)

“Podemos então afirmar que não há um conhecimento neutro, pois ele sempre expressa o ponto de vista de uma classe a respeito da realidade. Todo conhecimento está comprometido com os interesses sociais. Esse fato dá uma dimensão mais ampla ao conceito de ideologia; ela é uma “visão de mundo”, ou seja, o ponto de vista de uma classe social a respeito da realidade, a maneira como uma classe ordena, justifica e explica a ordem social”.

Sendo a ideologia uma “visão de mundo”, “o ponto de vista de uma classe social a respeito da sociedade”, a ideologia do discurso jornalístico é de que o trem de passageiros é um transporte prazeroso, econômico, confortável e seguro, mas marginal no conjunto dos transportes de passageiros no Brasil. Essa tese implícita de que o trem é bom mas marginal tende a levar ao leitor a concepção ideológica de que a revitalização dos trens de passageiros

seja impossível no Brasil. O silenciamento dos jornais sobre desativação e revitalização ajuda a fortalecer a concepção ideológica de que o trem de passageiros não poderia voltar a existir como transporte viável para uma grande parte da população brasileira.

Voltemos à introdução deste trabalho, quando afirmamos que a mídia é dialética, pois influencia e é influenciada pela sociedade, para destacarmos que quem influencia a ideologia de que o trem de passageiros da EFVM é o único e o representa como transporte prazeroso, econômico, confortável e seguro, mas marginal é a classe social e econômica dominante; que acaba influenciando a memória coletiva das pessoas sobre o trem de passageiros.

E essa memória volta dialeticamente para os jornais em forma de depoimentos como o da ex-lavadora Irene Aguiar, 74 anos, “Quando entro aqui, [no trem] sinto um pouco de nostalgia. Me lembro de antigamente, quando havia mais trem circulando.” (Jornal *Hoje em dia*, p. 35), sem que o discurso jornalístico questione por que só há um trem de passageiros diário e de longa distância circulando atualmente no Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARARIPE, Delecarliense de Alencar (1954). *História da Estrada de Ferro Vitória a Minas 1904- 1954*. Rio de Janeiro: s/ ed.

BAKHTIN, Mikhail M. e VOLOSHINOV, Valentin N. (2006) [1929]. *Marxismo e filosofia da linguagem*. Trad. de Michel Lahud e Yara Frateschi Vieira. 12 ed. São Paulo: Hucitec.

BARBOSA, Gustavo Guimarães e RABAÇA, Carlos Alberto. *Dicionário de comunicação*. São Paulo: Ática, 1987.

COELHO, Eduardo J. J. e SETTI, João Bosco. *A E. F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem, 2000.

Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) >A vale >*História*. <http://www.cvrd.com.br> acessado em 02 de abril de 2007.

DUCROT, O. (1987) [1984]. “Pressupostos e subentendidos (reexame)”. In: *O dizer e o dito*. Trad. Eduardo Guimarães. Campinas: Pontes.

FARIA, Antônio Augusto Moreira de (1998). Discurso e leitura, semântica e argumentação em *Germinal*. In: MACHADO, I. L., CRUZ, A. R., LYSARDO-DIAS, D. (org.) *Teorias e práticas discursivas: estudos em análise do discurso*. Belo Horizonte: Núcleo de Análise do Discurso (FALE/UFMG) e Carol Borges.

_____ (2000). Metáfora, metonímia e contrato discursivo em *Germinal* de Zola. In: MARI, Hugo (org.) *Categorias e práticas de análise do discurso*. Belo Horizonte: Núcleo de Análise do Discurso (FALE/UFMG).

_____ (2001). Interdiscurso e intradiscurso: da teoria à metodologia. In: MENDES, E. A. M.; OLIVEIRA, P. M.; BENN-IBLER, V. (org.). *O novo milênio: interfaces lingüísticas e literárias*. Belo Horizonte: Faculdade de Letras da UFMG.

_____ (2005). Aspectos lingüísticos de discursos ficcionais sobre trabalhadores: os casos de *Germinal* e *Morro Velho*. In: MELLO, R. de. *Análise do discurso e Literatura*. Belo Horizonte: Núcleo de Análise do Discurso (FALE/UFMG).

_____ (2006). “O discurso jornalístico e a construção da memória ferroviária: o caso do trem Ouro Preto-Mariana”. *Preserve 2006 (Anais do 9º Seminário Nacional de Preservação e Revitalização Ferroviária)*. Belo Horizonte: ABOTTC, Izabela Hendrix e MPF.

FERREIRA, Pedro. A virada longe de casa. *Estado de Minas*, 31 de dezembro de 2005, Caderno “Minas”, p.18.

FIORIN, José Luiz (2006). *Linguagem e ideologia*. 8 ed. São Paulo: Ática.

_____ (2005). *Elementos de análise do discurso*. 13 impressão. São Paulo: Contexto.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Estações ferroviárias do Brasil*. Em <http://www.estacoesferroviarias.com.br> acessado em 01 de outubro de 2007

HAMDAN, Ana Amélia. Estrada de Ferro Vitória a Minas: uma surpresa a cada viagem. *O Tempo*, 24 de setembro de 2006, caderno “Cidades”, p. 18-20.

KERBRAT-ORECCHIONI, Catherine (2006). “Implícito”, “pressuposto”, “subentendido”. In: CHARAUDEAU, Patrick e MAINGUENEAU, Dominique Dicionário de análise do discurso. Trad. Fabiana Komesu. 2. ed. São Paulo: Contexto, p. 270.

KOCH, Ingedore Grunfeld Villaça (2006). *Argumentação e linguagem*. 10 ed. São Paulo: Cortez.

MAINGUENEAU, Dominique (2006). “posicionamento”. In: CHARAUDEAU, Patrick e MAINGUENEAU, Dominique Dicionário de análise do discurso. Trad. Fabiana Komesu. 2. ed. São Paulo: Contexto, p. 392.

MATA, Jaqueline. Magia do trem a caminho do mar. *Hoje em Dia*, Belo Horizonte, 09 de janeiro de 2005, caderno “Minas”, p. 23-25.

ORLANDI, Eni Puccinelli (1995). *As formas do silêncio: no movimento dos sentidos*. 3 ed. Campinas (SP): Editora da UNICAMP.

_____, Eni Puccinelli (1996). *Discurso e leitura*. 3 ed. São Paulo: Cortez; Campinas (SP): Editora da Universidade Estadual de Campinas.

PARREIRA, Mirian Silveira (2006). *Um estudo do uso de operadores argumentativos no gênero editorial de jornal*. Uberlândia: UFU (Dissertação de mestrado em Linguística)

RODRIGUES, Regina Lúcia de Figueiredo (2004). *A temática ambiental no discurso da Companhia Vale do Rio Doce: jornal Vale Notícias – Minas*. Belo Horizonte: UFMG (Dissertação de Mestrado em Lingüística).

RUCHKYS, Angélica Alves (2003). *A interface discursiva ecoturística em reportagens da revista Os caminhos da Terra*. Belo Horizonte: UFMG (Dissertação de Mestrado em Lingüística).

SOUZA, Maria do Rosário Guimarães de (2003). *Urbanização e produção de conflitos sociais em Itabira: dominação e exploração na e pela (des)construção do espaço urbano – o caso da Vila Paciência*. Belo Horizonte: UFMG (Dissertação de Mestrado em Geografia).

VARGAS, Milton (1994). Construção de Estradas. In: MOTOYAMA, Shozo (org.) *Tecnologia e Industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista e Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.