



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

PROGRAMA
DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM HISTÓRIA

A PRÓXIMA ESTAÇÃO

*Trabalho, memória e percursos de
trabalhadores aposentados da Ferrovia.*

Daniela Márcia Medina Pereira

DISSERTAÇÃO

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

.A PRÓXIMA ESTAÇÃO

Trabalho, memória e percursos de trabalhadores aposentados da Ferrovia.

Daniela Márcia Medina Pereira

Fortaleza, Outubro de 2004

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

. A PRÓXIMA ESTAÇÃO

Trabalho, memória e percursos de trabalhadores aposentados da Ferrovia.

Daniela Márcia Medina Pereira

Dissertação apresentada como exigência parcial para a obtenção do grau de mestre em História Social à comissão Julgadora da Universidade Federal do Ceará, sob a orientação do prof. Dr. Francisco Régis Lopes Ramos

Fortaleza, Outubro de 2004

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

. A PRÓXIMA ESTAÇÃO

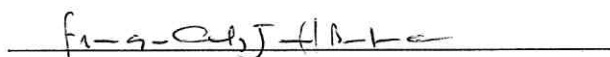
Trabalho, memória e percursos de trabalhadores aposentados da Ferrovia.

Daniela Márcia Medina Pereira

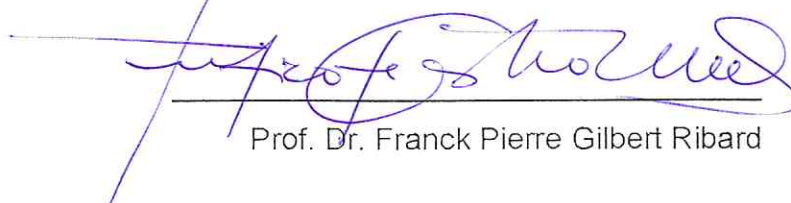
Esta Dissertação foi julgada e aprovada, em sua forma final, pelo orientador e membros da banca examinadora, composta pelos professores:



Prof. Dr. Francisco Régis Lopes Ramos



Prof. Dr. Francisco Carlos Jacinto Barbosa



Prof. Dr. Franck Pierre Gilbert Ribard

Fortaleza, Outubro de 2004

P493

PEREIRA, Daniela Márcia Medina

A próxima estação: trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da ferrovia / Daniela Márcia Medina Pereira. Orientador: Francisco Régis Lopes Ramos. – Fortaleza, 2005.
131 f.: il.

Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal do Ceará, 2005.

1. História e Memória. 2. História do Trabalho. I. Título. II. RAMOS, Francisco RégisLopes.

CDD.331.04685

Dedico este trabalho à memória de meu pai,
como agradecimento e homenagem ao meu querido "velho".

Para Antônio,
por Antônio.

AGRADECIMENTOS

A Deus pela vida, e pela vontade vivê-la com tranqüilidade e felicidade.

Ao privilégio de ver o amor e a vida se multiplicando nos sorrisos de Simon, Lara e Antônio.

Aos ferroviários aposentados que me abriram a porta de suas casa e de seus corações, inspirando este trabalho e contribuindo para sua realização.

Agradeço aos meus pais Zezinho (em memória) e Algediva, pela ajuda, pelo comprometimento e pela força que demonstraram, estando presentes em todos os momentos e de todas as formas, desde sempre.

A minha avó Enedina, pelas lições aprendidas numa vida de convivência.

Agradeço a minha irmã Tetê pela presença alegre e forte.

Agradeço a Diana, pelo apoio, o carinho, as gaiatices e o ombro de irmã com os quais sempre pude contar.

Ao meu "novo" irmão Franck, pelo seu comprometimento e acolhimento, em tantos momentos deste percurso.

Agradeço o carinho, a atenção e a disposição de Ita e Mazé, principalmente nos cuidados com Antônio, não imagino a conclusão deste trabalho sem esta ajuda.

A Olguimar pelo acolhimento em Maranguape e por ter dividido sua casa e seus amigos comigo, em especial, Mateus e Camila.

Aos alunos e aos colegas das escolas EEFM José Valdo Ramos (Pirambu), onde trabalhei, e EEFM Antônio Luiz Coelho (Amanari / Maranguape) onde trabalho: dois espaços de intensa convivência e aprendizado.

Ao Eduardo, meu companheiro de tantos anos e tantas, sempre novas, descobertas sobre nós e sobre o mundo.

A minha companheira de Mestrado e amiga-irmã, Vania Lúcia, que merecia ser chamadas de Vânia Luz. Agradeço a Deus a sorte de merecer sua amizade.

Agradeço a "mana Régia" que conheço deste o tempo em que "quase não conseguia viver na cidade sem viver contrariada" e dormia antes das dez da noite: Deus ilumine seu caminhar e que seus novos dias nasçam lindos em São Luís.

Edmilson, meu amigo, agradeço a força, os puxões de orelha e o carinho.

Ao meu Orientador Régis Lopes, e aos Professores do Programa de Pós-Graduação em História.

Aos colegas de Mestrado Aloísio, Cristina Holanda, Isaíde, Jovelina, Fabiano e Hilário pela convivência e pelas valiosas trocas. Em especial ao Prof. Assis Oliveira, que nos deu a honra de convivermos com sua alegria e entusiasmo. A Ivoney, sempre solidária e presente; a Nuno-nuninho-lorito; ao Aauto, que conosco dividiu um pouco de sua vida e de seus momentos com Marcinha. A Sander pela generosidade e pela presença amável e iluminada.

Aos meus queridos amigos, cujas marcas emergem em tudo que eu faço: Gomes, Irlane, Deribaldo, Assis, Valdir, Celina, Franz Wagner, Cristina Feitosa, Ana Carla, Cléo do Vale e Renê.

A Kênia Sousa Rios, pela atenção e carinho que sempre dedicou a este trabalho.

A Mardônio e Silva Guedes, pelo estímulo e ajuda nos primeiros passos desse trabalho.

Ao apoio e à força que Diocleciana e Tanísio me ofereceram desde os primeiros passos deste trabalho.

Agradeço a N.R: valeu dezenas!

Aos funcionários da Afac e aos bibliotecários (da Faculdade de Arquitetura, do CAEN, do IBGE) que muito me auxiliaram .

RESUMO

Este trabalho discute as memórias que cercam o universo de ferroviários aposentados. Partindo do diálogo com a História oral, tomada em conjugação com outros documentos como jornais associativos, textos literários e documentos do Ministério dos Transportes, analisa como o mundo do trabalho e a rotina da ferrovia são rememorados. Descreve um percurso pelas instalações da ferrovia tentando perceber as marcas legíveis nos equipamentos e edificações. Discute a atividade associativa protagonizada pelo aposentado como esforço para conquistar visibilidade social e assumir-se como sujeito político. Finalmente, considera que a memória opera no sentido de recompor um passado e também de projetar um espaço de sociabilidade .

ABSTRACT

This work is about the remembrances that surround the universe of retired railway men. Starting from the dialog with the oral history, taken together with other documents as ~~un~~ion newspapers, literary texts and documents from the Ministry of Transportations, it analyzes how the railway work and routine are remembered. It describes a journey through the railway precincts attempting to perceive legible impressions left in gears and buildings. It treats an associative activity taken by the retired worker as an effort to reach social visibility and to be accepted as a political subject. Finally, it considers that the memory operates by creating a reorganization of the past and also by projecting a social space.

SUMÁRIO

Introdução.	11
Caminhos de Ferro	
1.1 T rilhas de Sonho e Sucata.	23
1.2 Entre o “cataclisma climatérico “ e o creme de aspargos.	45
Paisagens Reinventadas.	
2.1 Caminhadas.	68
2.2 Imagem e Memória.	80
2.3 Escrita e Memória.	86
2.4 Corpo, Máquina e Memória.	97
“ Embarque também neste trem”	
3.1 Associação dos Ferroviários Aposentados do Ceará (Afac)	111
3.2 A sede da Afac.	118
3.3 Jornal, logotipo e outras marcas legíveis.	121
3.4 Passeios e Trem.	127
3.5 Uma roda, um Monumento.	132
Considerações Finais.	138
Anexos.	141
Fontes.	146
Bibliografia.	149



introdução

Explicação de poesia

sem ninguém pedir

Um trem de ferro é uma coisa mecânica,
mas atravessa a noite, a madrugada, o dia,
atravessou a minha vida virou só sentimento.

Adélia Prado

O silêncio da noite é cortado pelo apito rouco do trem. Estou em casa, moro nessa região desde que nasci. O trem passava rente à primeira casa em que morei; agora passa na frente da atual, é um trem cargueiro vindo do Mucuripe.

Mais adiante, cerca de 300 metros, fica a estação da Parangaba. Lembro das casas de turma perto do mangueiral e de uma balança. Uma incrível balança para trens a respeito da qual minha imaginação infantil muito especulou: como funcionaria? Imaginava o sistema de pesos colocados nos pratos, igual ao que via sendo usado na mercearia, e pensava no tamanho dos pesos, gigantescos, que seriam postos num enorme prato para pesar um trem. E quem manusearia os pesos? Um trator gigante? O que é mais pesado que um trem de ferro? Quem "pode" com o trem?

A matéria dura e compacta, o arrastar-se pesado e ruidoso, o estridente ranger dos freios: ferro contra ferro contra ferro... Um silvo que quase dói no ouvido.

Os copos tremem na bandeja sobre a geladeira. As telhas, todos os vizinhos já sabem, devem ser bem colocadas, se não descem, por causa da forte vibração. "Parece um terremoto!" Ouvi certa vez de um visitante.

Tão grande e pesado, mas tão cotidiano que já não bota medo na meninada. Brincam ao redor, em cima: nessa hora parece o velho elefante de um circo pobre, que não sabe fazer mimos e é escalado pela meninada que, ávida e despreocupada, se dedica a jogos e desafios à coragem.

Tanta convivência e proximidade não tornaram o trem menos estranho, nem mesmo o empreendimento da uma pesquisa, cuja culminância é a elaboração desta dissertação, diminuiu o estranhamento do convívio com o trem, a estação e suas marcas dispersas pelo bairro.

Conhecer e conversar com os ferroviários também não é novidade para mim. Meu avô trabalhava na Rede, era bagageiro, e muitos vizinhos e amigos da família também trabalhavam nela. Quando assumi a relevância da memória como matéria deste trabalho, julguei que a proximidade talvez facilitasse o contato; em certa medida facilitou, mas me deparei com as necessidades fundamentais de qualquer pesquisador que se aventura pelas veredas da oralidade.

As leituras, a pesquisa hemerográfica e as pequenas viagens para conhecer estações do interior foram alargando meu olhar e aguçando minha curiosidade sobre o tema. Tudo isso foi muito estimulante, mas estabelecer os recortes necessários também exigiu certa prudência depois dessa imersão no universo da ferrovia.

A minha abertura para perceber o universo da ferrovia acabou gerando uma série de temas. A ferrovia no Ceará tem cerca de 150 anos, mescla diversas questões locais e nacionais, e possui uma enorme estrutura operacional que se

expandiu consideravelmente até meados dos anos 1950. Nela trabalharam e conviveram pessoas e problemas por todo esse tempo, o que pode tornar complexa a produção de um texto, com seus recortes e enfoques específicos.

Entre tantos recortes possíveis e tantos caminhos trilháveis, dedico-me a pensar problemáticas como corpo, paisagem e memória.

O meu objeto de estudo circunscreve-se ao universo ferroviário. Isto já vinha sendo amadurecido há muito tempo, desde que tive como desafio elaborar minha primeira pesquisa na UECE, em 1994. Depois, em 1999 e 2000, vieram as disciplinas de pesquisa na UFC, nas quais comecei a dar forma ao que viria ser um projeto para o Mestrado.

O desafio da montagem da dissertação me colocou a possibilidade de pensar e cultivar minhas escolhas, que vinham sendo amadurecidas nos últimos anos, elaborá-las, quebrá-las...

E por que não fazer uma história do movimento dos trabalhadores da ferrovia, greves, associações e do sindicato? Acho que não me animei muito com a idéia por ter entrado em contato com o universo ferroviário de forma muito peculiar. Entrei, por assim dizer, pela porta da cozinha; eu vi desordem, dor, melancolia, saudade, medo da morte e medo do esquecimento. Conheci pessoas que aprenderam seus ofícios ainda garotos e que depois de trinta, quarenta anos de trabalho, não podem apontar para um lugar e dizer: "eu trabalhei ali, eu sabia fazer isso que aquele cara está fazendo". Eu via ali um problema, um problema histórico.

Quanto a contar a história da ferrovia pelo olhar do ferroviário, não me interessei muito. Mas admito que acabei pensando bastante e falo disso no desenrolar do trabalho. Contudo não pretendo uma "história da ferrovia no Ceará", principalmente por ter percebido muitas "ferrovias": diversas, vivenciadas em

temporalidades diferentes, sob múltiplos olhares de seus operários e reelaboradas por diversas memórias, cujas vozes, textos e gestos são o coração deste trabalho.

As aceleradas transformações nas paisagens, objetos e trabalhos renovam e recriam um mundo aparentemente novo. Digo aparentemente porque as ruínas e as sucatas e os dejetos vão se acumulando ao largo. Não só máquinas e suas respectivas teias tecnológicas se tornam obsoletas, saberes e técnicas também entram em desuso. Para as novas gerações, entender essa questão é bem complicado, pois o descartável parece imperar.

As profissões requerem múltiplas qualificações, um constante treinamento. Já se começa numa profissão sabendo que "não se pode parar, para não ser deixado para trás". Nossos computadores, celulares, aparelhos de som logo, logo, serão sucata. E isso não nos incomoda, não causa mal estar. Porque? Para onde corremos sempre atentos temendo perder a próxima estação?

Questões de tal amplitude podem ser inspiradoras, e perpassam em certos momentos o objetivo deste trabalho. A problemática fundamental parte da discussão das memórias dos ferroviários. Um exercício de interpretação que dialoga com outras fontes, como jornais, iconografia e literatura.

Como as transformações da ferrovia são sentidas e lembradas pelos antigos ferroviários? Como aparecem nas narrativas? Quais os desdobramentos do "ser ferroviário" e que transformações a aposentadoria trouxe para esses trabalhadores?

Parece simples a seguinte associação: ferroviário - aquele que trabalha na ferrovia. Mas torna-se complexa se levarmos em conta as várias dimensões e significados tanto do equipamento ferroviário quanto das vivências dos trabalhadores. Nesse sentido "ser ferroviário" pode significar diferentes coisas.

Nosso objetivo principal é interpretar as memórias do trabalhador ferroviário, no sentido de compreender como esses sujeitos percebem e recriam as transformações da ferrovia e como se utilizam de suas memórias como tática de sobrevivência e reconhecimento social.

Lidar com a memória exige um esforço no sentido de alargar a percepção dos significados do passado, sem abandonar a perspectiva de que o tecido da memória, como elaboração individual, se relaciona com o coletivo. Destaco alguns autores que contribuem na construção dessa percepção como David Lowental, Jacques Le Goff, Julio Pimentel Pinto e Ecléa Bosi.

As fontes orais foram formuladas a partir do diálogo e da aproximação com os ferroviários. Possuem como ponto central o momento da entrevista, uma troca onde o jogo aproximação/distanciamento se efetiva, um momento de elaboração de narrativas únicas¹.

A entrevista é um evento de natureza dialógica e dinâmica. Saber ouvir também é saber que, mesmo enquanto estou calada, meus gestos e meu olhar comunicam algo. Perceber ainda que enquanto meu interlocutor fala, também gesticula, faz pausas e ri. Registrei no caderno de campo maneiras de falar, de vestir e olhar. Não me interessam apenas palavras destacadas de pessoas; interessam-me as pessoas sob as quais lanço meu olhar e minha leitura.

Vale ressaltar que aqui não persigo a idéia de que na História Oral o diálogo entre pesquisador e depoente se estabeleça por uma relação plenamente horizontal. São dois sujeitos em espaços definidos por e para cada um. De forma mais clara Alessandro Portelli aponta:

¹ Discuto aqui tópicos trabalhados na Oficina: Memória e Fontes Orais, Ministrada pela Profª Dra. Yara Khoury/PUC/ SP (UFC / 20 a 22/08/2002)

(...) uma entrevista é uma troca entre dois sujeitos: literalmente uma visão mútua. Uma parte não pode ver a outra a menos que a outra possa vê-la ou vê-la em troca... Somente a igualdade nos prepara para aceitar a diferença em outros termos que hierarquia e subordinação; de outro lado, sem diferença não há igualdade - apenas semelhança, que é um ideal muito menos proveitoso. Somente a igualdade faz a entrevista aceitável, mas somente a diferença a faz relevante.²

Tentei também deixar-me impregnar um pouco dos lugares. Este tipo de experiência se torna um problema quando penso no tempo "saturado de agoras" que Walter Benjamin coloca. Que leituras seriam possíveis a partir, por exemplo, das máquinas e do patrimônio edificado da rede ferroviária? Como pulsam os agoras nos objetos?

Jeanne Marie Gagnebin, ao explorar significados para "origem" na obra de Benjamin, acaba trabalhando uma das formas de temporalidade propostas pelo autor, origem/salto e o tempo descontínuo, e suas relações com os objetos.

História e temporalidade não são, portanto, negadas, mas se encontram, por assim dizer, concentradas no objeto: relação intensiva do objeto com o tempo, do tempo no objeto, e não extensiva do objeto no tempo, colocando como por acidente um desenrolar histórico heterogêneo à sua constituição.³

Elaborei questionamentos sobre as máquinas e construções da ferrovia penetrando no campo de percepção dos vestígios, objetos que "concentram história e temporalidades". O caminho foi o de abandonar a idéia de decompor o tempo de

² PORTELLI, Alessandro. O que faz a História Oral diferente. In *Projeto História*. São Paulo, EDUC, 1997, n.º 14

³ GAGNEBIN, Jeanne Marie. História e Narração em Walter Benjamin. São Paulo: Perspectiva, 1999.

forma linear e organizada e passar a percebê-lo intensamente, como aparece na ferrugem e na ruína, no mato dos antigos pátios, na casa de um ferroviário transformada em salão de beleza onde filha e neta trabalham.

Neste trabalho falarei de imagens, odores, texturas. Penso que abrir espaço para perceber e discutir os sentidos enriqueceu o trabalho, deixando-me mais segura para tratar de um objeto que está tão próximo de mim.

Procuro refletir sobre a problemática do olhar. Michel de Certeau, em seu "A invenção do Cotidiano - artes de fazer", influenciou a maneira como tratei as questões colocadas na minha pesquisa. O olhar a ser constantemente repensado é o meu próprio olhar. De onde estou olhando? De dentro da academia. A minha mirada só é perpassada por formulações teóricas ou mostra-se disposta ao encontro com o outro? E esse outro não é estático, vive e trilha percursos. São "praticantes", "consumidores", "caminhantes", sujeitos e práticas a serem pensados:

Meu trabalho não visa diretamente a constituição de uma semiótica. Consiste em sugerir algumas maneiras de pensar as práticas cotidianas dos consumidores, supondo, no ponto de partida que são do tipo tático. Habitar, circular, falar, ler, ir às compras ou cozinhar, todas essas atividades parecem corresponder às características das astúcias e das supremas táticas: gestos hábeis do "fraco" na ordem estabelecida pelo "forte", arte de dar golpes no campo do outro, astúcia de caçadores, mobilidades nas manobras, operações polimórficas, achados alegres, poéticos e bélicos.⁴

Tentando compreender melhor o que está colocado por Certeau, encarei o desafio da construção deste trabalho levando em conta o desejo de desarrumar uma singela cena: o velhinho jogando damas com os amigos e suas recorrentes conversas sobre os velhos tempos, sua aparente passividade e tranqüilidade.

⁴CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano:1. artes de fazer tradução de Ephraim Ferreira Alves.-Petrópolis,RJ: Vozes,1994.p200.

Procuro, antes, perceber a expressão das memórias desse indivíduo que tentamos tornar dócil e apático. Sua ação de narrar o mundo e a si próprio não é um ato inocente, despretensioso. São elaborações de um indivíduo que luta para manter-se vivo, ativo e participante, numa sociedade que o oprime.

A fala dos narradores não cabe em deduções pontuais; nela está contida trabalho, família e toda uma teia de sociabilidades por onde pulsa a memória. Não valeria a pena sair recortando elementos que na rememoração, como na vida, se mesclam: corpo, trabalho, amor, desejo e sonho.

As discussões surgem como em uma caminhada: elementos dispersos conectados pela problemática histórica e enlaçados pelas fontes. Optei por elaborar três capítulos temáticos, nos quais a ordem cronológica é percebida, porém a ordenação linear do tempo não é o pressuposto sobre o qual organizo meu pensamento.

O primeiro capítulo, "Caminhos de Ferro", está dividido em dois itens. No primeiro, "Trilhas de sonho e sucata", discuto como na memória dos aposentados aparecem diversas idéias sobre o que significa ser ferroviário. Discorro sobre a elaboração do trem como "coisa de pobre" e problematizo a articulação dessas memórias com os desejos e projetos de seus portadores.

Intitulei o segundo item do primeiro capítulo de "Entre o cataclisma climatérico e o creme de aspargos", propondo discutir como a ferrovia no Ceará foi articulada entre aspirações pelo novo e pelo progresso e uma economia e organização social tradicionais. Tento discutir como o trem segue entre meio de transporte e "objeto de desejo". Discuto, já no final do item, o descompasso gerado pelos investimentos na ferrovia no Ceará. Ela pára de avançar e começa a amargar uma crescente crise econômica - mesmo num período em que é largamente

utilizada - até chegarmos a um tempo em que o trem deixa de ser sinônimo de progresso e desenvolvimento.

Nesse sentido utilizo fontes oficiais para tentar perceber as mudanças nas políticas públicas em relação aos transportes e como o discurso do progresso incorpora e descarta a ferrovia como expressão de avanço.

No segundo capítulo, "Paisagens reinventadas", começo discutindo a ferrovia em seu aspecto material, suas edificações e máquinas, tentando explorar as experiências sensoriais, tanto as minhas como as dos meus interlocutores.

A partir de um painel pintado na Associação Beneficente do Pessoal da RVC, discuto a categoria paisagem e a relação técnica e natureza. Tal discussão seguirá em outros momentos como na abordagem de dois poemas escritos por ferroviários, ambos trabalhados no final do item.

No último item possuo discuto a relação do trabalhador com o equipamento, focando a questão corpo/máquina e como ela aparece nas falas e no repertório gestual. Procuo também problematizar a idéia de "alienação do trabalho" a partir do diálogo com diversos autores.

As dinâmicas que cercam a história da Associação dos Ferroviários Aposentados do Ceará (Afac) serão objeto do terceiro capítulo. No primeiro item, discuto a fundação dessa entidade e a organização de outras que congregam aposentados. No segundo item, destaco elementos diversos - como festas, passeios, jornais - que evidenciam os percursos da entidade e de seus membros em questões que retomam a memória e a tentativa de visibilidade e reconhecimento do grupo. Por fim, o poema "A roda que não roda mais", escrito pelo ex-ferroviário Luís de Janu, sobre um monumento da praça da Afac, será o mote para a discutir os lugares de memória e o percurso da entidade.

O som do apito voltará em algumas horas, voltará este meu vizinho barulhento, vizinho de toda vida. Falando assim até parece que eu entendo alguma coisa do trilho e do trem. Pois não é assim, estranho cada vez mais o trem e seus trilhos, vizinhos barulhentos, perigosos e belos.

Ferro. Que matéria é essa? Rígida e imponente parece que vai durar para sempre... Até que se nota o trabalho lento da ferrugem... E o ferro some no ar... Tudo que é sólido se desmancha no ar?

Aventurando-me nos caminhos da pesquisa me dei conta do momento em que solidez, grandeza e potência, orquestradas pela técnica, enchiam de esperanças homens que confiavam num futuro de conquistas: a natureza e o caos sobrepujados.

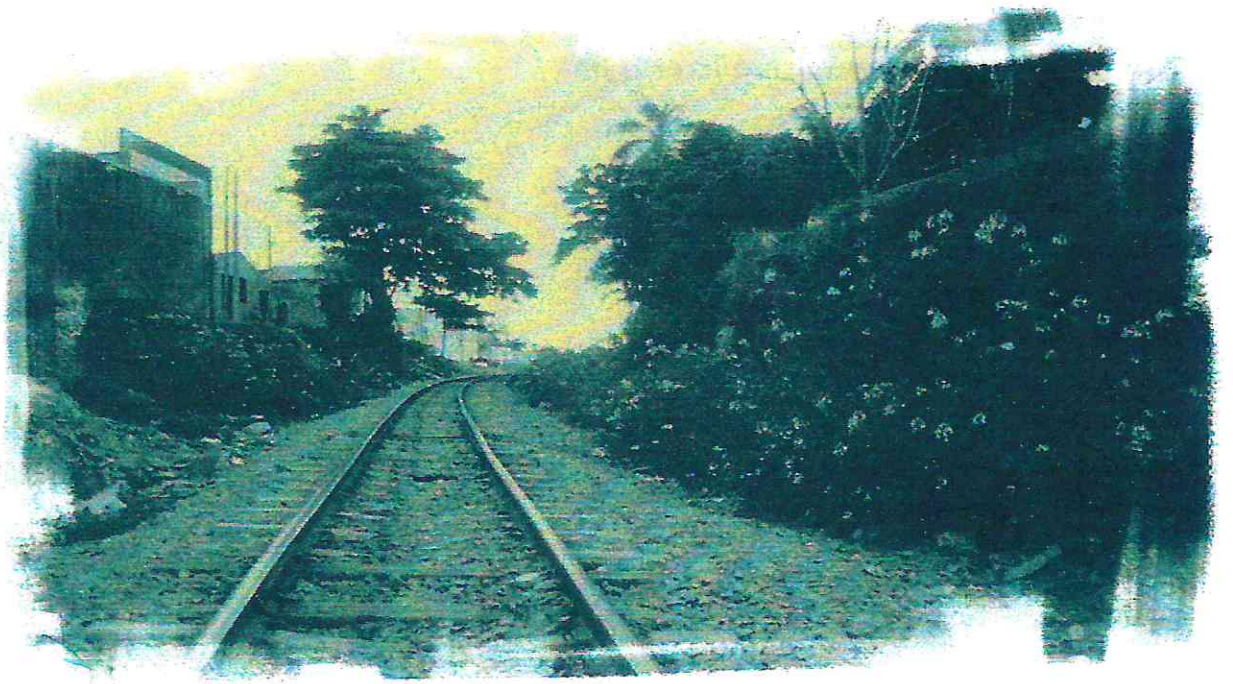
O trem não é só obra daquele tempo como também seu símbolo. A caldeira da locomotiva... Caldeirão de bruxa onde água e fogo se irmanavam para produzir magia: movimento.

A caldeira/caldeirão arrastava cargas até então impossíveis no transporte terrestre. Peso e mobilidade, água e fogo, força e velocidade: composições que encantam e assustam.

E quem dominava tal monstro?

Quem o construiu e quem o conhece?

Conversar com ferroviários foi redescobrir o trem e a ferrovia. É sobre esses homens que vamos falar.



caminhos de ferro

1.1 Trilhas de sonho e sucata

Aqui tudo parece que é ainda construção e já é ruína⁵

Em fevereiro de 2002, enquanto subia o primeiro lance de degraus do prédio da Associação Beneficente dos ferroviários⁶, deparei-me com um painel que retrata a seguinte cena: em primeiro plano, vemos um belo riacho de águas cristalinas, viçosas e extensas plantações ao sopé de verdes serras⁷; e atravessando um vale cercado de flores e árvores surge uma maria-fumaça.

Inferimos que há profundas diferenças entre a imagem idealizada, o que se viveu e o que hoje é vivido nos trilhos cearenses. Não é meu objetivo explorar a possível veracidade de tal cena, mas salta aos olhos que a idílica imagem retratada na pintura apresenta um sonho de funcionalidade, harmonia e progresso. Nessa idealização da técnica, triunfante e solucionadora, é que se concentra o objeto de discussão.

A imagem no painel⁸ sintetiza uma idéia de ferrovia: harmônica, competente, vetor de desenvolvimento e riquezas, uma ferrovia-projeto. Podemos entender essa ferrovia-projeto como a desejada e pensada, a que deveria ter acontecido e funcionado.

As especulações e projetos em torno da instalação da ferrovia em território cearense possuem um teor comparável ao afresco: o trem resolveria tudo e

⁵ VELOSO, Caetano . Fora da ordem. **Circuladô de Fulô**. Polygram,1992. faixa 3.

⁶ A "Sociedade Beneficente do pessoal da RVC" fica na rua 24 de Maio nº 230, esquina com Senador Alencar, nº 596, no centro de Fortaleza. Esta associação foi fundada em 29 de março de 1932 e apesar da RVC (Rede de Viação Cearense) ter sido englobada pela RFFSA a sociedade mantém a sigla RVC.

⁷ Pintado sobre azulejos, o painel foi feito por encomenda de um diretor da Beneficente.

⁸ Voltaremos a tratar especificamente deste objeto no segundo capítulo.

seguiria tranqüilo, seguro e impassível, levando fartura e conforto enquanto seguia incrustado na paisagem.

Tratando-se do Ceará, a paisagem retratada merece especial destaque: toda sua verdura significa fartura, riqueza, desenvolvimento e bem-estar. A ferrovia-projeto cearense é fruto do sonho de um sistema de transportes que providenciasse desenvolvimento, cuidados e amparo para o campo, tantas vezes castigado pelo fantasma da estiagem.

Diante do exuberante painel me detive algumas vezes, pensando e tentando desarrumar o que parecia tão perfeito. Que perfeição é essa? Em que consiste a beleza dessa cena que nunca existiu e que, contudo, de certa forma, eu conseguia reconhecer?

Comecei a perceber que a sugerida "perfeição" existe. Sim, há um trem belo, perfeito; há um conjunto de imagens-textos onde a máquina domina a natureza sem destruí-la - a ferrovia-projeto, calculada, divulgada e negociada desde a segunda metade do século XIX. Essa mesma "perfeição" caracteriza a ferrovia-memória: eivada de saudade, matizada pelo sedutor brilho dos anos dourados.

Num passado idealizado ou nos projetos irrealizados "só existem paraísos perdidos"⁹. A ferrovia descrita pelos aposentados não pode mais ser vista, não pode ser tocada, somos levados pelas descrições a um "paraíso perdido".

Memórias e desejos se confrontam e se aproximam. Não ocupam lugares distintos e isolados, navegam e reinventam os tempos, os "muitos tempos da memória"¹⁰.

Sim, eu conseguia ver ali, naquela imagem, a carta do Ministro pedindo a liberação das obras emergenciais, que supostamente ajudariam o Ceará a se livrar

⁹ CERTEAU, Michel de. A invenção do Cotidiano: 1. Artes de Fazer. Tradução Ephaim Ferreira Alves- Petrópolis, RJ: Vozes, 1994

¹⁰PINTO, Júlio Pimentel. "Os muitos tempos da memória" In Projeto História N° 17. p211.

permanentemente do flagelo da seca. Eu via o trem que traria socorro e amparo ao sertão; via os trilhos e as máquinas que gerariam progresso e empregos. Era também a maria-fumaça da qual o Sr. Antônio Serafim me falava; lembro dele dizendo que sua fumaça era cheirosa, "se ela voltasse, eu me butava pra trabalhar de novo".

Não foi apenas no painel da escadaria da Beneficente que notei a possibilidade de múltiplas interpretações do universo ferroviário. As conversas, a documentação e alguns periódicos me auxiliaram na construção da minha percepção. As interpretações que elaborei foram, muitas vezes, contraditórias e tensas. Confrontei-me com imagens, vozes, textos, diversos olhares e perspectivas que convivem na construção das memórias do ambiente ferroviário de outros tempos.

E a memória também projeta, deseja e sonha. O que chamei ferrovia-projeto possui aproximações do que denominei de ferrovia-memória.

A memória não é meramente retrospectiva, é também prospectiva. A memória dá uma perspectiva para a investigação das nossas experiências no presente e para a previsão do que virá a seguir¹¹

As muitas memórias dos trabalhadores da ferrovia acabaram sendo as principais fontes dos meus questionamentos. Tive o privilégio, após alguns anos de pesquisa, mesmo que intermitente, de conviver com vários grupos e perceber nessa convivência vários momentos. É delicado pensar o quanto e como se distanciam os aposentados de suas memórias do universo do trabalho, que

¹¹ FRENTESS, James e WICKHAM, Chris. Memória social - Novas perspectivas sobre o passado. Ed. Teorema

mesclam equipamentos, colegas, paisagens; tal distanciamento se complexifica à medida que ferroviários e ferrovia se confundem.

Nas entrevistas vislumbramos um tempo em que certas identidades pessoais podiam ser forjadas pelo mundo do trabalho, um tempo passado, como ressalta Michelle Perrot.¹²

Ocorre que estamos vivendo um momento de desaparecimento de profissões inteiras: não há mais mineiros, quase não existem mais metalúrgicos. A indústria têxtil foi bastante reduzida. Assim, os operários são uma categoria social em vias de desaparecimento! As grandes profissões atuais se desenvolvem no domínio do terciário, dos empregados do setor de informática, entre outros. Ora, aqueles operários viveram uma verdadeira crise de identidade social.

Enfrentar o convívio com essas memórias é um desafio para o historiador. Tentamos construir a partir de uma desconstrução. Revendo e revivendo as questões sugeridas pela leitura teórica e pelo exercício da pesquisa, penso que uma das primeiras tarefas para o historiador que lida com a memória é a de estabelecer e assumir o seu papel enquanto intérprete. Suas escolhas e seu olhar estarão presentes em todas as etapas do trabalho, tornando assim as fronteiras imprecisas ou, como coloca Júlio Pimentel, fronteiras porosas:

Do historiador ao memorioso, do memorioso ao historiador. Passagens, divisões, é claro, imperfeitas, tramadas numa fronteira porosa. Bordas em que tudo que perdemos é instantaneamente nosso, tudo que é próprio pode instantaneamente desfazer-se. Trama que assegura a duvidosa possessão do passado, a fascinante

¹² PERROT, Michelle entrevistada por Sant'anna, Denise Berluzzi "A força da memória na pesquisa histórica" In Projeto História N° 17 p.257

construção do passado. Dos muitos passados, dos muitos tempos em que vivem nossas memórias¹³

Essas fronteiras me encantaram e me desafiaram. Se, por um lado, interfiro e escolho, sei também que há todo um campo inexplorado, sempre existe o lado que não vi, não entendi ou silencieei. Mas isso não me aflige. Primeiro porque reconheço que tudo é inesgotável e, segundo, porque além das amplas possibilidades do objeto de estudo, nos deparamos ainda com a largueza do campo de produção do conhecimento histórico.

A ferrovia, além de lugar de trabalho, era espaço de sociabilidade, aprendizado e convivência. O ferroviário está de tal forma ligado à imagem que a sociedade tem da ferrovia que é como se esta ela fosse uma interface de sua relação com o mundo. Fica a impressão, colhida nas falas e nos escritos, de que a ferrovia é um ingrediente fundamental da auto-imagem desse indivíduo.

A memória do ambiente de trabalho, da lida diária nas estações e oficinas, mistura-se às lembranças de um tempo em que o trabalho da ferrovia parecia ser mais valorizado. A esse trabalho eram dados outros significados por usuários e trabalhadores. Encontramos essas referências em um trecho do editorial do jornal da Associação dos Ferroviários Aposentados, com data de setembro de 2001.

Com mais de dezoito anos de aposentado ainda me lembro das horas de trabalho duro, mas alegre, porque naquela época éramos como uma só família (...)

Sentimos também muita saudade das nossas velhas MARIA FUMAÇA com aquela sua tradicional composição de carros de passageiros lotados de gente humilde, mas honrada e generosa.

¹³ PINTO, Júlio Pimentel. "Os muitos tempos da memória" In Projeto História N° 17. p211.

Os trens da RVC proporcionavam ao interiorano aquele prazer de esperarem na calçada das estações: parentes, amigos e outras pessoas do povo. Era aquela festa, as moçoilas vestiam o melhor vestido e, de braços dados, belos grupos de garotas compareciam a estação para receberem o TREM que vinha da capital.

Como era saudável assistir aquelas cenas!

O trem não podia faltar para aquelas pessoas, como um ritual. Os empregados da RVC eram tidos como melhores partidos para as moças (...) nos sentíamos orgulhosos e vaidosos.

Olhando o presente, acordo de um sonho dourado, o que se vê hoje é só sucata e ninguém dando a mínima importância ao pouco que restou daqueles tempos áureos¹⁴.

Os "tempos áureos" contrastam com a "sucata", e o tempo vivido parece separar dois pólos. O ferroviário recompõe sua trajetória de vida em paralelo com a própria história da ferrovia. Numa trajetória em que passam de "orgulhosos e vaidosos" operadores e mantenedores de um complexo sistema para homens que alimentam uma saudade dolorosa, referindo-se a um tempo que já não existe.

As marcas desse tempo vão esmaecendo na cidade e na memória com a velocidade com que paisagem, objetos e máquinas são continuamente transformados, revelando um dos elementos mais destacados da modernidade.

O dinamismo inato da economia moderna e da cultura que nasce desta economia aniquila tudo que cria - ambientes físicos, instituições sociais, idéias metafísicas, valores morais - a fim de criar mais, de continuar infindavelmente criando o mundo de outra forma.¹⁵

¹⁴ Jornal A VOZ DO APOSENTADO. Órgão oficial da Associação dos Ferroviários aposentados do Ceará Ano 2 no.06. Editorial p.01 (Setembro de 2001)

¹⁵ BERMAN, Marshal Tudo que é sólido se desmancha no ar: A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 1986.p. 273

Não é apenas o sólido do ferro e das edificações a desmanchar-se. As lembranças, os percursos pessoais pela cidade, o gosto de provar uma certa velocidade, tudo pode ser pulverizado. Pensemos a partir desse viés enquanto falo das linhas paralelas dos trilhos, instaladas aqui num tempo fugidio. O sólido do conviver e do saber ferroviário é um sólido forjado por jornadas de trabalho, anos de aprendizado na escola de ofício e nas viagens. Ele também entra nessa composição volátil.

Vivemos em um tempo no qual o ferroviário não é mais o melhor partido para as moças e o trem já não chega à estação trazendo novidades e pessoas, agitando pequenas comunidades ou cidades inteiras à sua passagem. Mas, o autor das linhas aqui transcritas nos faz perceber e pensar sobre isso, convidando-nos a um tempo distante.

Inicialmente podemos desenvolver a seguinte discussão: o Sr. Etevaldo, autor do texto, não está escrevendo num jornal qualquer, ele redige o editorial do jornal da Associação dos Ferroviários Aposentados do Ceará. Na época de sua publicação, o autor era presidente da entidade. A Informação é relevante para notarmos que o público alvo era formado por seus próprios colegas, aposentados como ele. Ora, a conversa sobre os velhos tempos é muito comum, já faz parte do cotidiano dos encontros dos aposentados. Então para que ocupar as linhas do jornal para falar dos velhos tempos, do que já passou, se eles falam sobre isso sempre que se encontram?

A escrita publicada serve para manter um canal de comunicação, um elo que se fortifica com elementos partilhados pelos aposentados. Eles se identificam e se vêem nas palavras escritas pelo presidente.

Nesse sentido, o texto do Sr Etevaldo pode ser lido de duas formas. Primeira, como uma memória, um esforço de elaborar sentimentos e desejos. Ele se aproxima de vários depoimentos que tratam de uma memória urdida entre as lembranças dos dias passados, o orgulho que tinham em ser trabalhadores da ferrovia, e que ainda têm, o descontentamento ou a revolta com o atual estado da ferrovia. Os sentimentos destacados pelo texto remetem a expressões presentes nas narrativas como a saudade, o cansaço e o medo da morte, estes e outros elementos entrelaçados no tecido da memória.

Outra interpretação, que não chega a contradizer a primeira, é que a narrativa do Sr. Etevaldo funciona como comunicação com os colegas, algo que reforça seu papel enquanto representante de uma classe.

Partindo da leitura que privilegia o aspecto memória, e explorando-a um pouco mais, podemos destacar que a rememoração da rotina árdua das oficinas e estações parece ter recebido um toque de Midas: aparece dourada e bela, em bons e velhos dias.

Para esses homens, cuja faixa etária vai de sessenta a setenta e cinco anos, a forma de falar do passado compromete o falar de si. Falar do passado de uma forma idealizada pode significar o desejo de afirmar-se como um portador de conhecimentos. Fatores psicológicos característicos do processo de envelhecer contribuem para a construção do passado ideal, como infere Maria Letícia Mazzucchi:

Com o passar dos anos, a intensificação da evocação do passado vem associada, em geral, à consciência do fim iminente e dando sentido às vivências do presente. Ao mesmo tempo a reminiscência em idosos pode ser considerada (...) como obscurecendo a consciência das

realidades do presente, mecanismo de fuga do momento atual para um passado idealizado, matizado por noções de felicidade e realização.¹⁶

Os "bons tempos" são assunto recorrente nas rodas de aposentados que se formam no jardim da AFAC¹⁷. Velhas histórias, troca de apelidos e piadas animam o grupo que discute as notícias do dia e o andamento dos processos trabalhistas que tramitam na justiça. Alguns estão lá diariamente, é quase imperativo¹⁸. Vestem-se e saem de casa para reencontrar o lugar e as pessoas que fazem parte de sua vida e identidade. Um dos mais falantes é o Sr. Cristino, que sempre de jornal em punho, falava de forma bem humorada da política. Trabalhou nas oficinas e foi também motorista. Explicou-me que dirigia um *jeep* com rodas adaptadas à bitola dos trilhos. Em sua fala, gravada em 2001, coloca questões atuais e constrói uma narrativa pessoal em torno da ferrovia.

Eu não vou dizer que eu gostei desse negócio da estrada de ferro se acabar. Empregava muita gente, pagava bem. Porque o próprio presidente¹⁹ não gosta de estrada de ferro mais, né? Acabou as estrada de ferro tudo, vendeu tudo e pronto. Hoje em dia tá tudo privatizado (...)
Agora, eu acredito que aí tem um negócio político, porque os político hoje tudo é empresário, né? Os político de hoje tudo é empresário e eles não queriam movimento de trem, que trem é coisa pra pobre, como se diz, né? Aí eles tiraram os trem pra botar ônibus. O movimento ficou melhor, sobre o movimento ficou melhor. Pra ir daqui pro Crato você pegava um trem aqui, rodava a noite todinha pra chegar lá no outro dia, aí hoje tem ônibus pra toda parte, mas aí tem o preço da passage e o pessoal hoje viaja menos, porque no trem todo mundo podia viajar, né?"

¹⁶ FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. " Memória e velhice: do lugar da lembrança" In Velhice ou Terceira idade

¹⁷ Associação dos Ferroviários aposentados do Ceará, fundada em 25 de Maio de 1985. Praça Castro Carreira SN-Centro

¹⁸ PINTO, Júlio Pimentel. "Os muitos tempos da memória" In Projeto História N° 17 P.209. "Da sensação de perda à ânsia de recuperar o passado: nesse trajeto enuncia-se a vontade da memória e, mais, o dever, a ordem de lembrar"

¹⁹ Refere-se ao presidente Fernando Henrique Cardoso

Suas palavras sugerem diversas problemáticas, como a construção da idéia do trem como "coisa de pobre", e, ainda, as questões conjunturais que se entrelaçam com a memória gerando uma interpretação de mundo. Que ferrovia acabou para o Sr. Cristino? Atualmente, o sucateamento e o despreparo dos trabalhadores são apontados como fatores preocupantes²⁰. Contudo não é apenas a isso que Sr. Cristino se refere. A ferrovia que acabou não está apenas na sucata e no abandono dos equipamentos. Sua transformação pode ser sentida no num novo olhar sobre o ferroviário, agora menos "importante".

A rotina de trabalho também é outra: o uso de novos equipamentos dá margem à idéia de que em outros tempos o trabalho era "mais pesado", e, assim, considerado o "trabalho" devido ao esforço físico que exigia pela precariedade das máquinas e dos rudes instrumentos disponíveis.

Outro aspecto que podemos destacar é a idéia, também recorrente, de que decisões políticas interferiram nos destinos da ferrovia. O discurso técnico não convence nenhum dos ferroviários com os quais tive contato, eles afirmam renovadas vezes que o trem acabou por falta de interesse político e não por ser um investimento sem retorno.

Reverendo melhor alguns pontos da fala do Sr. Cristino, é possível elaborar uma reflexão mais profunda sobre essa ferrovia como "coisa de pobre". Podemos

²⁰ Os constantes acidentes envolvendo a ferrovia surgem como uma das evidências da fragilidade da atual administração da rede, distribuída entre várias empresas, enquanto a RFFSA está em processo de liquidação. Uma das piores situações é registrada pela "Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), empresa que administra a ferrovia no Ceará. CFN é recordista em acidentes - A quarta reportagem da série sobre o desmonte da malha do Nordeste revela que após a privatização da RFFSA, em 1997, os acidentes tornaram-se constantes. Segundo dados do Ministério dos Transportes, a CFN registra o maior número de desastres entre os seis grupos privados que operam ferrovias no país. O contrato de venda da RFFSA previa que a empresa tinha que fechar o primeiro ano de operações com 161,5 acidentes por milhão de trem/Km, mas ocorreram 391,3 acidentes por milhão de trem/Km no período. Na avaliação dos sindicalistas, a má conservação das locomotivas e dos vagões e a falta de investimento provocaram o crescimento do número de descarrilamentos. Problemas com o roubo de peças e equipamentos ao longo da ferrovia também ampliam os riscos para quem trabalha na malha Nordeste." *Jornal do Commercio*. Recife, 12/07/01.

destacar que a elaboração refere-se aos usuários da ferrovia, pessoas que tinham acesso ao trem e que foram prejudicados com o fim das rotas intermunicipais, já que o custo das passagens de ônibus era maior. "Coisa de pobre", portanto, refere-se ao baixo custo das passagens de trem, comparativamente mais acessíveis que os preços das empresas rodoviárias.

A desativação das linhas atingiu todo interior do Estado, deixando milhares de usuários sem acesso ao serviço. Essa situação é recorrentemente interpretada como uma injustiça cometida com os "excluídos", gerando um discurso político que denuncia a atuação do poder público por relegar a população à mercê dos empresários de ônibus. Será que o Sr. Cristino está defendendo as classes "menos favorecidas"?

Porque o trem é do pobre? Só porque é barato?

Ressaltemos que dentro de um trem de passageiros existiam várias classes. Os trens que circulavam à época da extinção do transporte intermunicipal possuíam pelo menos três categorias de serviço. No jornal O Povo, de janeiro de 1980, encontramos a seguinte notícia²¹:

Passagens de trem com novo aumento

Desde o dia primeiro de Janeiro que as passagens de trens intermunicipais e interestaduais sofreram um aumento de 40 por cento(...)Com o aumento, são esses os preços das passagens para as principais cidades do estado:

Cidade		Preço atual	Preço antigo
Crato	Poltrona	Cr\$290,00	Cr\$207,00
	1ª. Classe	Cr\$203,00	Cr\$145,00
	2ª. Classe	Cr\$152,00	Cr\$110,00
Juazeiro	Poltrona	Cr\$270,00	Cr\$193,00
	1ª. Classe	Cr\$189,00	Cr\$135,00

²¹ O POVO 5 de Janeiro de 1980 / Passagens de trem com novo aumento.

	2ª. Classe	Cr\$142,00	Cr\$102,00
Iguatu	Poltrona	Cr\$211,00	Cr\$151,00
	1ª. Classe	Cr\$147,00	Cr\$105,00
	2ª. Classe	Cr\$111,00	Cr\$80,00
Sobral	Poltrona	Cr\$131,00	Cr\$94,00
	1ª. Classe	Cr\$92,00	Cr\$66,00
	2ª. Classe	Cr\$69,00	Cr\$50,00
Recife	Poltrona	Cr\$488,00	Cr\$349,00
	1ª. Classe	Cr\$342,00	Cr\$349,00
Terezina	Poltrona	Cr\$333,00	Cr\$235,00
	1ª. Classe	Cr\$231,00	Cr\$165,00
	2ª. Classe	Cr\$173,00	Cr\$125,00

Tabela 1: Preços de passagem para o trem intermunicipal. Jornal O Povo, janeiro de 1980.

Na ferrovia, até seus últimos anos de funcionamento, havia classes distintas dentro do trem. Elas estavam divididas, entre outros aspectos, por uma significativa diferença de preços: observamos, em certos casos, uma diferença de quase 100% entre as “poltronas” e a “segunda classe”.

Quem já viajou de trem sabe que o espaço interno é bem mais amplo que o do ônibus. Há maior distância entre as poltronas, as bagagens não precisam ir apertadas numa prateleira estreita, as pessoas podem andar e se mover com mais facilidade. Era possível transportar um balaio de frutas, uma gaiola, um saco da feira e até um animal de pequeno porte²². Se isso representava certa comodidade, por outro lado, o espaço quase desordenado pode surgir como elemento fundamental para a caracterização do trem como “coisa de pobre”.

Não será apenas o preço que define os usuários. O ônibus surge como uma alternativa mais rápida e limpa. Não existem caixotes empilhados nem vendedores trabalhando dentro do veículo, a postura corporal do seu usuário é diferente,

²² Havia normas para o transporte de animais, e às vezes mais de um vagão era destinado a esta função.

inexoravelmente mais comedida ou limitada, nem que determinada pelo reduzido espaço interno. Contudo, não devemos esquecer que o ambiente na “primeira classe” ou nas “poltronas” dos trens, certamente, era controlado e regado, e servido de luxos que os ônibus não ofereciam.

Podemos explorar um pouco mais o tema, agora pensando como o discurso do trem como “coisa de pobre” foi incorporado por Sr. Cristino e outros ferroviários aposentados. A forma como defendem tal caracterização em suas falas revela a presença do que ouviram e viram ser elaborado depois da extinção dos trens intermunicipais: o governo não pensa nos pobres e os abandona à própria sorte, os políticos só ajudam os empresários

Os protestos e os apelos populares estimularam a construção de uma leitura política. O fim dos trens é entendido como uma injustiça contra os pobres, o trem acabou por causa dos políticos. Logo abaixo transcrevo um trecho da entrevista realizada em janeiro de 2004 com o Sr. Antônio Serafim, maquinista:

Daniela: O senhor acha que ainda daria para o trem continuar como era?

Antônio Serafim: Dava sim, se houvesse uma recuperação, das estradas, das linhas de ferro.

Daniela: Enquanto o senhor trabalhou sempre teve passageiro? O número não chegou a cair?

Antônio Serafim: Não, tudo era lotado, saía o trem daqui, na sexta feira, saía cinco horas pro Crateús, saía cinco horas para Sousa, na Paraíba, e saía um dezessete horas, que era para Teresina. E era lotado os carro. Onze carros, nove de passageiro, um era restaurante e outro bagageiro. Tanto ia como voltava lotado. O movimento era grande e passagem barata. Agora, digo que acabou-se por causa dos ônibus. Os empresário dos ônibus queria que o produto deles tivesse saída e aí parece que se combinaram com ministro, essa coisa assim...

Daniela: Quer dizer que enquanto teve trem, teve passageiro?

Antônio Serafim: Num foi falta de passageiro, não! Era lotado aqui todo tempo. Eu queria que você estivesse aqui no dia em que saía um trem de sexta feira, 18:45h, pra cá, e 19:00 pro Crato. Lotado tudinho, tinha até ar condicionado nos de classe.

Há em suas falas uma necessidade de reafirmar a "injustiça" que foi "acabar" com os trens intermunicipais, prejudicando seus usuários e também o desmonte da ferrovia. Se não existe mais o trabalho do ferroviário que servia àquela população, conseqüentemente esse trabalhador passa a ter outro valor dentro da sociedade, como descreve Cid Carvalho²³:

A redução da malha ferroviária e o desaparecimento gradual do transporte de passageiros também faz com que o trem deixe de ser uma referência para aquelas milhares de pessoas que utilizavam o sistema. Ser ferroviário torna-se sinônimo de algo obsoleto.

O que significa ser ferroviário? Como esta questão aparece nas falas e memórias? Como ser ferroviário é afetado pelo "desmonte" da ferrovia? E como a profissão "torna-se sinônimo de algo obsoleto"?

Relembremos o texto escrito pelo Sr. Etevaldo no editorial do jornal da Afac: "(...) é só sucata e ninguém dando a mínima importância ao pouco que restou daqueles tempos áureos". O que restou daqueles tempos áureos? Aí está inserida a figura do ferroviário. Junto com a ferrovia em crise o ferroviário vê-se esquecido, ninguém parece dar mínima importância ao que restou daqueles tempos.

O Sr. Cristino declarou em certo momento da nossa entrevista: "Nós era valorizado, hoje nós é igual um gari". A comparação sugere um paralelo entre o prestígio do ferroviário e a desvalorização do trabalho do gari. Ontem, o ferroviário

²³ CARVALHO, Cid Vasconcelos de. O trem em Camocim: Modernização e Memória. Dissertação de Mestrado UFC Agosto /2001

era valorizado, hoje não é mais, já não é visto e não se vê da mesma forma. A comparação ressalta ainda a idéia pessoal que o Sr. Cristino tem do gari, ele reproduz a idéia de desqualificação e do status inferior atribuído a esse trabalhador²⁴.

Mas o que faz o gari? Cuida do lixo, dos dejetos da cidade. Outra aproximação possível? Os restos, o homem que lida com os restos, o gari, o ferroviário. O homem que trabalha com o lixo, com o imprestável, inútil, sujo. O homem que lida com aquilo que é bem melhor esquecer, com aquele elemento estranho que deixa uma marca desconcertante e incômoda na paisagem: o vagão parado, o monturo.

Lixo e ruína, uma aproximação palpável, uma fronteira imprecisa.

Quem deseja ser o senhor da ruína? Não, os ferroviários não querem, eles a negam de formas sofisticadíssimas. Mesmo quando reclamam do sucateamento e do abandono da ferrovia, sublinham que se trata da ferrovia de hoje, não daquela que conheceram e na qual trabalharam. Quanto ao "valor" do trabalhador ferroviário, e a forma como ele é encarado pela sociedade, nossos depoentes fazem questão de afirmar que já "foram muito bem vistos".

Podemos perceber a memória como uma arena em que as disputas variam. Elementos subjetivos, frustrações pessoais, desejos, tudo permeia o memorável. As elaborações podem tentar negar ou reforçar o vínculo com o mundo do trabalho. Os depoimentos, e também outras fontes, buscam "dourar" esse passado, o trabalho e a ferrovia que já não há. E o reforço do brilho de um outro tempo pode partir da depreciação do presente.

²⁴ LOPES, Rosana Miziara. Os restos e a cidade. In *Cidades São Paulo: Programa de História/PUC-SP* e Editora Olho d'Água. 1999

Tomaremos agora mais um trecho da entrevista com o Sr. Antônio Serafim. O Sr. Antônio foi maquinista, é filho de maquinista e junto com os irmãos trabalhou na rede. É um negro magro, com cerca de um metro e oitenta de altura, bem vestido, camisa engomada e sapato brilhante. Muito elegante e simpático, possui uma voz forte e grave, que enche o ambiente. Gosta de dançar e de falar sobre as festas com os amigos.

O trecho em destaque transcreve o momento de nossa entrevista no qual eu tentava saber o que ele acha do atual estado de conservação da ferrovia. Tentava tocar mais uma vez num assunto que ele evitara anteriormente:

Daniela: Hoje em dia eu noto a estrada muito sem conservação, o que o senhor acha disso?

Antônio Serafim: Eu tô com dezessete anos que não sei nada por aí mais.. Dezessete anos que não sei mais de nada

Daniela: O senhor nunca mais viajou?

Antônio Serafim: Nem daqui ali pro Maracanaú.

Daniela: Não usa mais nem o urbano aqui?

Antônio Serafim: Não, nada. Dezessete anos agora no dia 30 de dezembro.

Daniela: E o senhor não tem saudade, não?

Antônio Serafim: Tenho não.

Daniela: O senhor vem aqui por causa dos amigos...

Antônio Serafim: Até os amigos tá difícil. A maior parte dos meus colegas já morreram.

Daniela: E o senhor está com quantos anos?

Antônio Serafim: De idade?

Daniela: É

Antônio Serafim: Meia oito. No dia 31 de dezembro de 86 eu me afastei, e eu sou de 35.

Daniela: Qual foi o último trem que o senhor trabalhou?

Antônio Serafim: Foi um trem por nome PN11, que era que saía daqui na quinta-feira e ia para Teresina. Eu ficava no Crateús e o trem passava

pra Teresina. Lá eu era substituído. Tinha dia de sábado de manhãzinha saía um pro Crateús, saía daqui cinco horas, quando era sete hora da noite, saía outro, pra Teresina, aí chegava lá no sábado, dez e meia do dia, e saía domingo doze horas, chegava aqui na segunda-feira cinco horas da manhã. Era o chamado PN9/PN10, era nove por dez. E o PN11 saía na quinta e chegava no sábado aqui. Os dois ía pra Teresina, agora o PN7 saía daqui cinco horas e ficava no Crateús.

Daniela: O senhor se lembra bem dos horários!

Antônio Serafim: Eu tenho tudo guardado.

Daniela: Partidas e chegadas...

Antônio Serafim: E o roteiro das parada. Eu saía daqui cinco horas, chegava ali na Floresta cinco e sete e saía cinco e nove; passava dois minutos parado, e aí saía cinco e nove e chegava lá no Antônio Bezerra cinco e quinze; passava dois minutos parado e saía cinco e dezessete; era sempre um minuto ou dois na estação. Pra descer, subir e carga, né?

Ele inicialmente nega saber alguma coisa sobre a atual ferrovia, afirma não saber nada e nem sequer anda de trem. Em seguida, desdobra parte de seu potencial de conhecimento e memória acerca da ferrovia do seu tempo. Esta, sim, ele conhece; e, mesmo hoje, guarda todos os horários de cor. Negar o contato ou furtar-se de opinar sobre como é operado o transporte ferroviário é uma tática para defender-se do que veio em seguida, o fim das linhas interestaduais e intermunicipais? Em outros momentos da entrevista libera uma avalanche de informações, reafirmando seu conhecimento. Contudo, o Sr. Antônio Serafim opina de forma vaga sobre a ferrovia de hoje, parecendo não se importar e até mesmo negando-a.

Ele diz não ter saudade. Mas a precisão das datas - do dia em que saiu e o tempo da aposentadoria bem contado em anos - comunica uma relação para a qual a palavra saudade talvez não seja suficiente. Penso que minhas perguntas foram,

de certa forma, descompassadas, meu interlocutor possui uma linguagem muito peculiar e assim organiza sua memória.

Em vários momentos das nossas conversas e entrevistas ele aciona essa espécie de arquivo de dados, citando minuciosamente datas, horários, roteiro de trens. Nesses momentos lembro que sua postura corporal mudava um pouco, parecia mais ereta, empertigava-se; eu o compararia a um escolar que decorou a lição e a recita para a professora.

Voltaremos a encontrar o Sr. Antônio Serafim em outros momentos deste trabalho, mas antes de nos despedirmos dele, e reforçando o tema dos significados do que é "ser ferroviário", vejamos como ele compara seu trabalho aos atuais maquinistas:

D: Este trabalho de maquinista hoje é como era no seu tempo?

Antônio Serafim: Ah.. Eu acho que não é mais como no meu tempo, não. Esses maquinista que tem aqui só sabe ir até o Maracanú. O sujeito pra ser maquinista tem que conhecer o trecho, tem que conhecer o trecho pra fazer a marcha do trem. Onde é descida, onde é os alto, pra máquina não deslizar na rampa. Aí esses aqui só sabe até o Maracanaú e pra lá eles não sabe nem o nome das estação...Se voltasse o trem de passageiro pra lá, tinha que treinar muito (estala os dedos)

O maquinista de hoje tem muito a aprender, muito a treinar, "só sabe até o Maracanaú e pra lá eles não sabe nem o nome das estação". O Sr. Antônio Serafim valoriza o conhecimento que possui, as dificuldades do traçado que enfrentava, tanto na Linha Norte como na Linha Sul. Para ele, o maquinista de hoje, pela brevidade do percurso no qual opera, precisaria treinar muito, precisaria de muita qualificação para fazer o que ele fazia.

O Sr. Vicente, ex-trabalhador da conserva, também teceu uma comparação entre o seu trabalho e o atual. Baixo, calvo e corpulento, costuma usar camisas de xadrez largas e beber num bar próximo à Praça da Estação. Falava rápido, mas às vezes fazia longas pausas. Quando lhe foi sugerido comparar o seu serviço com o do trabalhador da "conserva" de hoje, colocou:

Tá muito mais fácil, num tem que levar o trole, é tudo de carro a motor na linha, máquina ligada na eletricidade. As ferramenta tudo moderna, maneira, tá muito bom agora. No meu tempo a gente fazia acampamento era no meio do tempo. Agora dá pra puxar energia elétrica de quase todo canto.

Em outubro de 2001 quando fiz essas perguntas tinha em mente explorar como eles sabiam ou imaginavam o cotidiano do ferroviário de hoje. Este recorte ontem/hoje serve - não para traçar uma comparação efetiva com o trabalho atual, o que seria uma discussão estéril, posto que fechada em si mesma - para provocar memórias sobre como era o trabalho. Meu objetivo é tentar desvendar um pouco mais daqueles dias e o trabalho exercido outrora: teria sido difícil e pesado? Haveria muita pressão externa no controle do tempo das tarefas?

A fala do Sr. Vicente, que antes resistia a mencionar as dificuldades, ressaltando apenas os "bons tempos", fornece elementos para que imaginemos como era desgastante levar o carro com tração manual até o ponto do trecho com defeito. Os operários da "conserva" levavam e traziam o carro carregado de pessoas, ferramentas e materiais para a obra.

Ressalto, a partir da narrativa do Sr. Vicente, a qualidade que é dada ao trabalho mais árduo, exercido no passado, em contraposição ao que imagina ser

executado atualmente, mais “manero”, ou seja, menos árduo.²⁵ Os acidentes e o trabalho árduo continuam a fazer parte da rotina do operário da ferrovia:

Enquanto estiver vivo o recifense Marcos Vieira de Andrade, de 47 anos, nunca esquecerá o dia 08 de Março de 1999. Naquela noite, trabalhando em Sousa, na Paraíba, o ferroviário perdeu a perna direita num grave acidente, quando o equipamento de socorro em que viajava tombou na linha. O fato trágico é que o acidente ocorreu no momento em que a equipe de Marcos Andrade estava se deslocando até a divisa com o Ceará, para socorrer uma locomotiva acidentada. No mesmo acidente, um colega de Marcos Andrade morreu. O acidente foi provocado por um grampo na linha (prego que fixa os dormentes nos trilhos), mas as condições de trabalho agravaram o sinistro. “Viajávamos em uma caminhonete adaptada para correr sobre os trilhos. Trabalhávamos à noite e o veículo não tinha iluminação adequada, como uma locomotiva de socorro. Além disso, os cinco reboques que estavam sendo puxados tinham excesso de peso. O comboio devia pegar 1,2 mil quilos, mas estava com 5 mil quilos, incluindo até tambores de gasolina. Dos cinco reboques, três carregavam dormentes”, conta Marcos Andrade.

Longe de constituir casos isolados, os acidentes na malha nordeste são cada vez mais freqüentes, especialmente após a privatização da RFFSA em 1997.

A rotina de trabalho na ferrovia é ainda muito fatigante e exige um bom estado dos equipamentos e preparo das turmas.

No tempo descrito pelo Sr. Vicente as turmas de manutenção de linha passavam até quinze dias longe de casa, a disciplina e a hierarquia eram muito rígidas²⁶. Geralmente isso não é mencionado e quase sempre prevalecem

²⁵ Recife 12/07/01. Jornal do commercio. CFN é recordista em acidentes (manchete)

²⁶ Caracterizando o que Hardman considera uma organização “mecânico-militar” Os negativos da História: A ferrovia-fantasma e o fotógrafo cronista” In *Resgate Revista de Cultura*. Centro de Memória UNICAMP. Papirus. Campinas 1993

depoimentos como os do próprio Sr. Vicente, que ressalta a importância da ferrovia em sua vida: “Eu me fiz gente na RFFSA, aprendi a ler, aprendi tudo mais. Tudo que eu sei e aprendi, as amizades importantes, tudo foi nela. Lá do roçado eu não trouxe nada, só os filho, né?”

Nas lembranças, a trajetória de vida é recomposta como um grande aprendizado, a vida e o universo do trabalho atuam como agentes fundamentais na formação do caráter do ferroviário através da convivência.

Divergentes, esparsas, tecidas entre o pessoal e o coletivo, essas memórias apresentam a vontade de viver, um exercício de resistência, um desejo de reconhecimento numa sociedade que não respeita o velho, que sabe cada vez menos o que significam suas memórias de onde emergem máquinas e rotinas desconhecidas. Sobre a questão, Marilena Chauí²⁷ avalia:

Que é pois ser velho na sociedade capitalista? É sobreviver. Sem projeto, impedido de lembrar e de ensinar, sofrendo as adversidades de um corpo que se desagrega à medida que a memória vai-se tornando cada vez mais viva, a velhice, que não existe para si mas somente para o outro. E este outro é um opressor.

Podemos interpretar as falas dos ferroviários como apresentação de um projeto de memória - em que cabe o idílio de dias passados - que se reafirma e se compõe de cores contrastantes para superar o cinza pálido que cerca a ruína-lixo-ferrovia.

A ferrovia-projeto e a ferrovia-memória tanto convergem quanto se opõem, e em suas margens emerge e floresce todo um universo de indícios: vozes, objetos, textos.

²⁷CHAUÍ, Marilena Introdução In BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. pp 18-19

Sobre a ferrovia-projeto trataremos no próximo item, onde discutiremos as muitas “razões” da ferrovia no Ceará e os descompassos que acompanharam sua efetivação.

1.2 Entre o Cataclisma climatérico e o creme de aspargos: tensões e contradições no desenhar da ferrovia

Ao chegar no Ceará no século XIX, a ferrovia era o sinônimo máximo de progresso. A expansão do equipamento ferroviário invadia o território cearense e levava novas noções de tempo, velocidade e potencial de carga. Para termos uma idéia, o transporte terrestre de cargas era geralmente feito em carroças e tropas de burros. A estrutura dessas composições é assim descrita por Estevão Pinto:

As cargas eram transportadas pela tropas, comboios de cerca de cinquenta animais estavam divididos em lotes de sete animais, com seus respectivos tocadores. Cada animal conduzia uma carga média de 500 libras²⁸, vencendo um percurso de perto de seis léguas²⁹. Ao tempo de James Henderson (1819-1820), dois mil burros carregados entravam diariamente no Rio de Janeiro. O tropeiro, apesar da impressão penosa que deixou em A. de Saint-Hilaire, era como que um bandeirante: o carreão, o mensageiro, o condutor, o ferreiro, o estafeta, o seleiro, o homem enfim que transportava as utilidades e as idéias, os bens materiais e notícias do mundo³⁰

A descrição possibilita o vislumbre do que foi o impacto dos trens no setor de transportes de carga. Comparado às modalidades terrestres, até então existentes, o trem possui expressivas vantagens, não só no quesito velocidade, mas também no potencial de carga que chega a milhares de toneladas. Explorando

²⁸ Unidade de medida de massa, igual a 0,45359237kg, utilizada no sistema inglês de pesos e medidas.

²⁹ Antiga unidade brasileira de medida itinerária, equivalente a 3.000 braças, ou seja, 6.600m; légua brasileira.

³⁰ PINTO, Estevão. História de uma estrada de ferro do nordeste. Coleção Documentos Brasileiros. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1949.

um pouco mais a passagem, observamos que ela proporciona uma reflexão acerca do papel multifuncional que os transportes desempenham. Parte da gama de atividades executadas pelos tropeiros, cujo esforço é louvado pelo autor, passaram a ser também exercidas e vivenciadas pelos ferroviários. Cartas, encomendas, notícias, animais, tudo sob a responsabilidade da ferrovia que transportava “as utilidades e as idéias”.

A velocidade e a periodicidade das passagens regulares dos trens pelas estações geraram uma nova percepção do tempo. Esse é um dos aspectos destacados quando se trata das implicações do advento das ferrovias no cotidiano.

Em muitos aspectos a estrada de ferro mudou a face das cidades, introduziu os diferentes aspectos da vida moderna, e chegou a transformar as noções de tempo, de pressa, de pontualidade, de hora certa e valor comercial do tempo. O “horário do trem” se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja. As diferenças de minutos passaram a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificável. “Perder o trem” tornou-se expressão de incompetência e ridículo.³¹

O trem impôs um novo olhar sobre o tempo e requalificou o transporte de cargas de grandes volumes, de animais e outros produtos, causando impacto na economia e no cotidiano. As estações passaram a ser locais centrais, principalmente para as pequenas vilas que floresceram ao seu redor. O impacto da chegada da ferrovia não se deu de forma homogênea nem simultânea, ao contrário, essa é uma história cheia de sinuosidades.

³¹ COSTA, Cacilda Teixeira da. O sonho e a técnica : A Arquitetura de Ferro no Brasil 2^a. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.p.123.

Tratando-se especificamente do estado do Ceará, encontraremos alguns descompassos entre as expectativas de implantação da ferrovia - mesmo antes do primeiro trem circular sobre os trilhos - e sua efetivação. Vale a pena discorrer um pouco sobre aqueles primeiros anos, pois assim teremos elementos para estabelecer conexões com a problematização das idéias de progresso e decadência.

A ferrovia avançou a passos lentos. Sua construção foi iniciada em 1872 e paralisada em 1876 por motivos econômicos, sendo retomada apenas em 1878, ano de seca. De tragédia a estiagem transformou-se em mote para o pedido de verbas para que as frentes de serviço se ocupassem do trabalho de construção da estrada de ferro. Episódio significativo foi o envio de uma mensagem, do então conselheiro Cansanção de Sininbú, na qual solicitava a liberação de verbas para uma frente de serviços que auxiliaria os flagelados da seca e atuaria na construção da ferrovia no Ceará.

O episódio deu origem a um documento muito citado pelos pesquisadores que se dedicaram a escrever sobre o assunto. Um dos primeiros livros que tratam diretamente do tema ferrovia no Ceará, é o "Origem da Viação férrea Cearense", de Otávio Memória, publicado em 1923. Eis um trecho da introdução de Otávio Memória sobre a Carta de Cansanção de Sininbú:

Concluídos os serviços da 1ª secção, com a inauguração da estação de Pacatuba, agravaram-se as condições financeiras da companhia, não obstante a dilatação do tráfego até aquelle ponto, cuja receita augmentara com o transporte dos productos dessa então florescente villa, e localidades limitrophes.

Ante o cataclisma climaterico de 1877-1879, de triste celebridade, o governo imperial que não poupará esforços no sentido de attenuar os soffrimentos dos filhos da província, incumbio o Ministério, sob a

presidência do egrégio estadista, o conselheiro João Lins Viera Cansansão de Sinimbú, de estudar as medidas que lhe parecessem mais consentâneas a fim de dar combate eficiente às causas oriundas do terrível flagelo.³²

Um dos elementos que mais chama atenção é o destaque dado à seca. Ela é a protagonista, a ferrovia vem graças ao “cataclisma climatérico”. Contudo, essa formulação não se limita às primeiras pesquisas sobre o tema: até mesmo em obras recentes encontraremos a idéia do fator climático como definitivo para a implantação da ferrovia no Ceará.

Entre os vários fatores (econômicos, políticos, administrativos, etc) que determinaram a implantação, construção e o desempenho das estradas de ferro, sobressai o fator climático, principalmente sob a forma de secas periódicas³³.

De fato, a necessidade das frentes de serviço foi usada como argumento. Mas ressaltemos que a construção das ferrovias estava na ordem do dia, era uma verdadeira febre no final do século XIX. Assim, mesmo depois da suspensão das frentes de serviço muitas obras paravam ou eram dadas por acabadas, com exceção das ferrovias³⁴ que continuavam a empregar mão-de-obra barata e farta.

Destaquemos que desde sua implantação, o projeto ferroviário foi um celeiro de contradições. O Ceará implantou uma ferrovia sem que, tecnicamente,

³² MEMÓRIA, Octávio. Origem da Viação Férrea Cearense Tipografia Comercial, Fortaleza 1923.p.431

³³ FERREIRA, Benedito Genésio. A Estrada de Ferro de Baturité.:1870-1930. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989.p.51

³⁴ “Pelos motivos expostos em meu relatório anterior de 11 de Julho de 1870 foram suspensas todas as obras em que eram empregados os indigentes socorridos pelo estado, a excepção das estradas de ferro de Baturité e Sobral(...)Entretanto, dos relatórios das comissões e do resumo que fez a secretaria dos mappas de 49 municípios, vê-se que nelles empregaram-se os indigentes em mais de 500 obras adiante especificadas, sendo: Açudes 73/Egrejas 64/Cemiterios50/Estradas e ladeiras 60/Cadeias 48/Poços de alvenaria 31/Escolas 29/Casa de Camara 25/ Pontes 19/ Calçamentos de estadas e ruas/Aterros(viaductos etc)23// Mercados 14/Canos de Esgoto 7/Quarteis 7/Asylos 3/ Obras diversas 30”-Relatóro do Presidente da Província de 1890.

possuísse demanda real para sua utilização. O símbolo do capitalismo internacionalizado só teve sua construção viabilizada sob o flagelo da seca. As frentes de serviço faziam a ferrovia avançar, transformando a paisagem e inovando as relações de trabalho, como destaca o pesquisador Tyrone Cândido:

Os retirantes viram, no trabalho da ferrovia, um modo de garantia da sua sobrevivência imediata. Em situação de carência extrema, dispuseram-se a trabalhar por roupas, alimentos e um parco salário que quase nada podia comprar. Em contraste com as pretensões dos homens de negócios e proprietários - que buscavam, na construção da estrada de ferro de Baturité, além de um meio de incentivo ao crescimento comercial, um instrumento para a educação da população alheia às novas concepções produtivistas, e que em momentos de crise pareciam se dispor a contrair qualquer relação de trabalho-, os sertanejos demonstraram peculiar resistência ao trabalho disciplinado.³⁵

A tabela abaixo, apresentada por Otávio Memória em 1923, relaciona as datas de construção e a distância entre as estações:

Estações	Posição Km	Data da Inauguração
Central	0,00	29 de Novembro de 1873
Matadouro	3,468	06 de Janeiro de 1923
Porangaba (Arronches)	7,559	29 de Novembro de 1873
Mondubim	11,691	14 de Janeiro de 1875
Pajuçara	17,526	24 de Maio de 1918
Maracanhú	21,201	14 de Janeiro de 1875
Monguba	27,004	09 de Janeiro de 1876
Pacatuba	33,570	Idem
Guayúba	40,388	14 de Junho de 1879
Bahú	51,623	14 de Março de 1880
Água -verde	57,591	28 de Setembro de 1879
Acarape	65,862	26 de Outubro de 1879
Itapahy	72,95	20 de Setembro de 1896
Canafístula	78,893	04 de Março de 1880
Aracoyaba	91,004	Idem
Baturité	100,987	02 de Fevereiro de 1882
Açudinho	110,540	23 de Dezembro de 1921

³⁵ CÂNDIDO, Tyrone Apolo. Os trilhos do progresso: episódios das lutas operárias na construção da estrada de Ferro de Baturité. In *Trajetos*. Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social e do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará. V.1,n.2 (jun2002)-Fortaleza:Departamento de História da UFC, 2002.

Riachão	120,016	08 de Dezembro de 1890
Itaúna(Castro)	133,276	01 de Junho de 1891
Cangaty	146,477	08 de Dezembro de 1890
Junco	169,804	07 de Setembro de 1891
Quixadá	187,740	Idem
Floriano Peixoto (Juá)	201,435	04 de Agosto de 1894
Francisco Holanda	210,506	27 de Abril de 1919
Uruquê	219,710	04 de Agosto de 1894
Quixeramobim	235,379	Idem
Salva-vidas	249,00	09 de Janeiro de 1921
Prudente de Moraes(Muxuré)	258,187	04 de Julho de 1899
S. de Lacerda	267,839	Idem
Senador Pompeu (Humayá)	287,299	02 de Julho de 1900
Girau	316,837	15 de Novembro de 1907
Miguel Calmon	335,184	08 de Maio de 1908
Afonso Penna	362,253	10 de Julho de 1910
São José	382,487	05 de Agosto de 1910
Suassurana	397,982	05 de Novembro de 1910
Iguatú	413,482	Idem
Jaguaribe	423,665	31 de Dezembro de 1922
J. Alencar	433,243	30 de Março de 1916
Várzea da Conceição	445,030	15 de Agosto de 1916
Malhada Grande	450,360	Idem
Cedro	465,037	05 de Novembro de 1916
Paiano	476,435	31 de Dezembro de 1922
Lavras	488,017	01 de Dezembro de 1917
Riacho Fundo	500,075	07 de Setembro de 1920
Aurora	513,235	Idem
Ingazeiras	537,321	07 de Setembro de 1922

Tabela 2: Estações da linha Sul

Por um lado, havia os trabalhadores das frentes emergenciais de serviço, do outro, engenheiros “importados” conjuntamente com os projetos de ferrovia. Daí as casas de funcionários e estações em estilo inglês. Essa diversidade de temporalidades se apresenta desde os primeiros anos e caracteriza as contradições e desencontros da tecnificação³⁶.

As características das atividades econômicas brasileiras de meados do século XIX justificam a implantação dos sistemas ferroviários em algumas regiões. Esses sistemas apresentavam um sentido funcional dentro de um quadro político-

³⁶ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo e. *Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra*. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2002.

³⁶ Araújo, Hermetes Reis de. Técnica e Natureza na Sociedade Escravista. In *Revista Brasileira de História*, v.18, no. 35, p287-305.1998

econômico agro-exportador. A principal função da ferrovia seria o "escoamento dos fluxos de produção agrícola e extrativa no sentido interior-litoral"³⁷, ligando as zonas produtoras de matéria-prima aos portos. Essa justificativa econômica também foi evocada para a construção de linhas férreas no Ceará.

Notemos que se a ferrovia foi construída, em parte, pela necessidade de um sistema de transportes, ela também atendia o desejo de colocar a província cearense nos trilhos do progresso. Diversas "razões" que se confundiram: vaidades, disputas políticas, proveito da mão de obra barata e do dinheiro público. Necessidades e aspirações muito bem efetivadas pelo senso de oportunidade.

A predominância das verbas públicas e o uso das frentes de serviço caracterizam bem a conjunção de "arcaísmo social e inovação tecnológica"³⁸, que não foi um fenômeno particular do Ceará, segundo Hermetes Reis:

A distância entre os ideais de modernização técnica e sua efetiva realização social sempre foi muito grande no Brasil, onde a construção do Estado nacional se fez sobre uma base escrava e ao mesmo tempo em que um sistema técnico e um novo modo de produção faziam sua aparição na Europa.

Logo depois do início das obras da estrada de ferro de Baturité, já se pensava ligação do município de Sobral a Camocim, esta, à época, o porto de referência da região Norte. As obras da estrada de ferro de Sobral começaram em março de 1879, antes mesmo que a estação de Baturité tivesse sido inaugurada. Estava sendo desenhado o traçado dos trilhos em solo cearense, que tem a cidade de Fortaleza como ponto central. Ela é o vértice de duas linhas, a Norte e a Sul, cujos traçados tiveram suas principais obras realizadas até os anos 1920.

As obras iniciais para a estrada de Sobral também provêm da verba para frentes de serviço. Apesar da euforia com a chegada do progresso, materializado pela ferrovia, houve quem achasse impróprio ou precipitado seu traçado. A Sobral-

³⁷ BARAT, Josef A evolução dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE; IPEA, 1978,

Camocim foi criticada por razões técnicas³⁹, e inspirou críticas severas, como a de Antônio Bezerra, que, em 1884, visitou a região Norte do estado e registrou sua impressão sobre o projeto da Estrada de Ferro de Sobral:

Estrada de ferro de Sobral!

Aquilo significava para mim a última palavra da vaidade humana, a ostentação caprichosa da falta de patriotismo, a impunidade do extravio de dinheiros públicos sob fútil motivo, o ridículo mais cruciante aos sacrifícios de um povo inconsciente de seus direitos!

Adiante me encarregarei de provar o que vem a ser aquele luxo de despesa, aquela gargalhada de escárnio modulada em escala ascendente, desde Camocim até Sobral, que nem o futuro, com todas as suas promessas de grandeza será capaz de emudecer.

Presentemente contento-me com dizer que não conheço nesta Província nada mais inútil, nem mais ilusório, que aquela grande mentira escrita em 131 quilômetros de trilhos de ferro.

Não me engano e duvido que os homens profissionais, em quem palpito no coração resto de amor da pátria, sejam capazes de me contestar seriamente.⁴⁰

As palavras ácidas de Antônio Bezerra dão margem à questão: foi precipitada a construção daquelas estradas? Em que medida era um "luxo de despesa"?

Outro fator que lança novos significados ao texto de Antônio Bezerra é o fato de a referida estrada ser ameaçada de desativação poucos anos depois de seu cinquentenário, o que para uma obra ferroviária, cujos custos são recuperados a longo prazo, significa malogro. Curioso é observar que nem a possibilidade de sucesso seduzia o crítico, que considera tão discrepante a idéia a ponto de achá-la imprópria, mesmo que com o tempo viesse a construção da Estrada de Ferro de Sobral se proveitosa.

³⁹ Um artigo publicado no jornal Pedro II, Nov, 1878 sugeria o traçado Acaraú-Marco-Sobral.

⁴⁰ BEZERRA, Antônio, Notas de agem, Fortaleza, Imprensa Universitária, 1965

Quando em 1908 foi encampada a idéia de prolongamento da Sobral-Camocim até Crateús, a chegada do Engenheiro João Thomé e de uma comitiva de autoridades deu a dimensão dos significados sociais e dos desdobramentos que a implantação de uma ferrovia poderia atingir. Aqui transcrevo um trecho de artigo escrito em exaltação ao ilustre engenheiro. Seu conteúdo me estimulou a imaginar sobre o quanto de " vaidade humana e ostentação caprichosa" não estariam impregnando o ar.

Ao passar o navio pelo morro "Testa Branca", foi o ilustre viajante saudado com uma salva de 21 tiros, tendo desembarcado debaixo de rijo foguetório e ao som dos acordes da banda de música "Eutherpe Sobralense". Nesse artigo, intitulado "Dr. João Thomé - chegada", dá-nos Vicente Loiola o programa completo das festividades do dia que incluíram, além da recepção no pôrto, um banquete ao meio-dia e um sarau no edifício da estação central. E, curiosidade graças à qual podemos comprovar o grau de finura da sociedade local àquela época, cita o cardápio do banquete, de uma variedade rara em nossos dias: mais de dez pratos, incluindo creme de aspargos, salada de camarões, torta de pombos, várias qualidades de galinha, carneiro com legumes, peru, fiambre, sobremesas variadas além de champanha, vermute, licores e conhaque"⁴¹

Entre bandas de música e concorridos eventos públicos, a ferrovia adentra o Ceará. O creme de aspargos nem sempre estava no cardápio, mas o gosto pela ostentação técnica era certamente mais inebriante que o melhor champanha.

Enquanto gozava de sua fase de expansão, a ferrovia acumulou diversas funções como o serviço de correio e telégrafos, entrega sistemática de

⁴¹ TÁVORA, Fernandes. Dr João Thomé Saboya e Silva. *Revista do Instituto do Ceará*. v.88 Jan/dez 1970p 156-167.

encomendas, jornais e correspondência. Além de uma rotina criada em torno das chegadas e partidas dos trens.

O trabalho na ferrovia e a capacidade de lidar com seu equipamento ganhavam importância dada a novidade da tecnologia e sua função que mesclava transporte e comunicação. Em seu artigo sobre a cidade de Castanhal no Pará, Franciane Lacerda⁴² destaca as diversas atividades que cercavam a estação local de múltiplos significados, inclusive como pólo irradiador de comunicação. Através de sua descrição podemos imaginar a movimentação nas estações:

A estação nas cidades do interior do Pará acabavam sendo um espaço público que permitia uma variedade de atividades, sobretudo as de um pequeno comércio ambulante cujos horários de venda correspondiam aos horários do próprio trem; tapiocas, pirulitos de maracujá ou caramelo, pipocas, bolo, pastéis, refrescos e cafés, eram iguarias facilmente encontradas no pátio da estação.

As mudanças provocadas pela chegada da ferrovia ainda estavam sendo assimiladas. As estações eram locais de convivência e a chegada dos trens, cumprindo horários bem delimitados, impunha um novo ritmo. Também para buscar socorro e ajuda as pessoas acorriam às estações⁴³, que foram implantadas no sertão sob a expectativa de amparar os que sofriam o flagelo da seca.

⁴² LACERDA, Franciane Gama. "Cidade, memória e experiência ou o cotidiano de uma cidade do Pará nas primeiras décadas do século XX". In Pesquisa em História. São Paulo, PUC/ Olho d'água, 1999.p210

⁴³ "As regiões mais atingidas pela seca aglomeravam nas suas estações de trem uma imensa quantidade de famintos. Desses lugares saíam todos os dias, locomotivas com todos os seus vagões completamente lotados. Muitas estações ferroviárias transformaram-se em espaços de grande tensão entre os retirantes e as forças policiais".RIOS, Kênia Souza .Isolamento e poder: Fortaleza e os campos de concentração na seca de 1932. Dissertação de Mestrado: PUC-SP 1997p.20

A ferrovia foi desenhada: tendo como ponto central a cidade de Fortaleza, de onde partem as linhas Norte e Sul, sua extensão⁴⁴ sofreu poucas alterações ao longo do século XX.

Anos	Extensão em Km
1937	1240
1938	1242
1939	1235
1940	1274
1941	1288
1942	1290
1943	1290
1944	1291
1945	1291
1946	1284
1947	1284
1948	1331
1949	1380
1950	1395
1951	1395
1952	1395
1953	1395
1954	1395
1955	1395
1956	1395
1957	1395
1958	1387
1959	1387
1960	1384
1961	1266
1962	-
1963	-
1964	-
1965	-
1966	-
1967	-
1968	-
1969	-
1970	1319
1971	1319

Tabela 03: Extensão da Rede Ferroviária em tráfego / Estado do Ceará

⁴⁴ Anuário Estatístico do IBGE. Secretaria de Planejamento da Presidência da República/ Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Podemos analisar na tabela que discriminada a extensão da rede ferroviária em Km. Os números apresentados dão conta de que a ferrovia cearense, a partir do final dos anos 1930, praticamente não teve sua área aumentada. Notemos, ainda, a desativação de ramais, momento em que a extensão da linha decresce.

No final dos anos 1950 - época em que a implantação das locomotivas a *diesel* se consolidava no Ceará e a integração com outros estados começava a se tornar realidade⁴⁵ - assistimos ao desaquecimento do setor ferroviário. Ramais ferroviários passaram a ser extintos sob o rótulo de "anti-econômicos". Josef Barat destaca as tendências da política de transporte nesse período:

Rodovias assumindo papel preponderante no deslocamento dos fluxos de média e longa distâncias; deterioração dos sistemas ferroviário e de navegação de cabotagem, desorganização administrativa das autarquias responsáveis pelos investimentos e operação dos sistemas de transportes e ausência de coordenação intermodal.⁴⁶

No Ceará, a ferrovia não só deixou de crescer como passou a ser desmontada: ramais foram desativados e em alguns trechos de obras abandonados. A maioria dos ferroviários aposentados, que entrevistei, entrou na "estrada de ferro" justamente nesse período, na década de 1950.

Eram os anos de juventude desses operários e o trabalho na ferrovia surgia como uma boa opção. O empreendimento ferroviário parecia sólido e não se esperava um desaquecimento do setor. Contudo, as expectativas tanto do ferroviário quanto do usuário não seriam contempladas pela política de transportes

⁴⁵ "Ligação à RVC da Rede Ferroviária do Nordeste" Esta foi a manchete de primeira página d'O Povo, a reportagem prossegue: " Foi inaugurado o trecho ferroviário entre Campina Grande e Juazeirinho de 99 quilômetros de extensão". Jornal O Povo 19/01/1957.

⁴⁶ BARAT, Josef. A evolução dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE;IPEA, 1978.

vigente. Tal política começou a privilegiar o investimento nas rodovias e não conseguiu equacionar os problemas de gerenciamento das ferrovias.

Os trechos ferroviários, quando da sua implantação, serviam basicamente para escoar a produção para os portos. Essa era uma característica comum aos projetos brasileiros para ferrovia. Assim, o traçado ferroviário interior-litoral dependia da produção agrícola para manter-se rentável, já que as viagens da zona produtiva ao porto eram bem carregadas; todavia o trajeto inverso servia basicamente ao transporte de passageiros.

Mesmo com problemas de investimento a ferrovia operou no Ceará com considerável êxito tanto para carga como para transporte de passageiros. Uma evidência da tentativa de atualização dos equipamentos pode ser percebida na mudança, a partir da década de 1940, para as locomotivas movidas a *diesel*. Esse investimento continuou até meados de 1960.

Entre a utilização efetiva e o jogo de desejos, o trem passa a fazer parte da paisagem cearense, revelando as mais diversas formas daquilo que Antônio Luís Macedo descreve como:

Caráter profundamente ambíguo da modernidade latino-americana, que elege inovações técnicas como fetiche, ovacionando seu papel como instrumento de distinção social em detrimento da funcionalidade desses mesmos objetos por aquisições ditas modernas.⁴⁷

Em 1959, um relatório do Ministério dos Transportes⁴⁸ - descrevendo a situação das estradas de ferro do Nordeste e discutir a viabilidade das empresas que aqui operavam - assim apresenta a RVC:

⁴⁷ SILVA FILHO, Antônio Luís Macedo. Na senda do moderno: Fortaleza paisagem e técnica nos anos 1940. Dissertação de Mestrado PUC-SP Março/2002 p.11

⁴⁸ Relatório do Ministério dos Transportes: Ferrovias do Nordeste. 1959.

Foi formada mediante a reunião, em 1920, de duas antigas ferrovias: a Estrada de Ferro Baturité e a Estrada de Ferro de Sobral. Em fins de 1957 a Rêde de Viação Cearense foi incorporada à Rêde Ferroviária Federal S.A (RFFSA).

A sua extensão total é de 1639 quilômetros, no estado do Ceará. Um dos ramais penetra alguns quilômetros no estado da Paraíba para fazer ligação com a Rede Ferroviária RFN em Souza. Serve ao porto do Mucuripe (Fortaleza), pelo qual se escoia grande parte da produção do estado. Liga também a região de Sobral com o pequeno porto de Camocim.

O mesmo relatório descreve as linhas principais: a “Norte, com 500 Km entre Fortaleza e Oiticica, passando por Sobral e a linha Sul, com 601 Km, entre Fortaleza e Crato que é a de maior movimento, servindo a zona do Cariri.” O mesmo relatório apresenta os ramais mais importantes e mais movimentados. Neles circulavam trens que serviam a trechos específicos:

Ramal da Paraíba, com 224 Km entre arrojado e Souza

Ramal Camocim, com 129 Km entre Sobral e Camocim.

Ramal Orós, com 43 Km entre Alencar e Orós⁴⁹.

Sobre o estado de conservação das linhas e do equipamento, o relatório considera o seguinte:

O estado dos trilhos é, de um modo geral precário, sendo necessário fazer substituições em mais de 200 Km de linha. Muito crítica também é a situação dos acessórios da linha, incluindo aparelhos de mudança. Em 1958 a RVC tinha apenas 250 Km de linha com lastro de pedra britada. Atualmente está sendo executado o programa de lastramento de 350 Km. Contemporaneamente está sendo substituído quase meio

⁴⁹ Idem p.188

milhão de dormentes. No programa está prevista a ampliação do número de dormentes por Km de 1400/1500 a 1700⁵⁰.

Em um outro trecho desse documento há uma avaliação econômica da ferrovia no Ceará. Podemos encontrar dados sobre a fragilidade financeira da empresa, que possuía um significativo número de usuários no transporte de passageiros, mas que apresentava déficit no transporte de cargas.

A Rêde de Viação Cearense apresenta um caso muito difícil. É uma estrada de ferro importante pela extensão de suas linhas: 1600Km. O seu serviço de passageiros não é pequeno: 2,7 milhões em 1957, mas o seu tráfego de cargas é decepcionante: 21100 toneladas das quais 2600 toneladas de caroço de algodão, 2500 toneladas de lenha, 1600 toneladas de mamona e 1500 toneladas de gesso, em 1957. O seu déficit de exploração foi de 241 milhões de cruzeiros, ou seja, três vezes e meia a receita bruta.⁵¹

Sobre a situação das ferrovias no Nordeste, podemos interpretar que o que está colocado no relatório foi certamente decisivo para a implementação de políticas para o setor ferroviário nessa região.

Todas as ferrovias do Nordeste são altamente deficitárias - algumas delas em grau superlativo - e para manterem os serviços necessitam de uma subvenção várias vezes superior à sua receita bruta total de exploração.⁵²

Há um trecho que faz referência às ferrovias “que deveriam ser mantidas”, e, por conseqüência, aquelas que seriam desativadas. São ainda “considerados

⁵⁰ Idem p.189

⁵¹ Idem p.222

⁵² Idem p.221

imprescindíveis” os serviços da Rêde Ferroviária do Nordeste⁵³ e da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro⁵⁴.

A Rêde Ferroviária do Nordeste e a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (...) achamos que os serviços prestados pelas duas estradas de ferro mencionadas poderiam ser considerados imprescindíveis e, portanto, elas deveriam ser mantidas.

O mesmo relatório esboça as possíveis causas do fracasso das ferrovias da região Nordeste, referindo-se à concorrência como fator preponderante do transporte rodoviário. Contudo, a documentação explicita que a concorrência com a rodovia não é um problema regional, e, sim, um desafio nacional.

O período de expansão do sistema ferroviário do Nordeste terminou pouco antes do início da Segunda Guerra Mundial, época em que começou a tomar impulso a construção de estradas de rodagem e a aumentar o volume de transportes por caminhão e ônibus. As ferrovias nordestinas como as de todo o país começaram então a sentir os efeitos da concorrência rodoviária.⁵⁵

Em maio de 1969, enquanto a proeza da chegada do homem à lua povoava a imaginação popular, a ferrovia parecia ter desaparecido das páginas dos jornais. Mesmo no caderno especial⁵⁶ "Ceará uma nova imagem do progresso", que pretendia oferecer um panorama geral do desenvolvimento econômico do estado do Ceará, não encontramos uma linha sequer sobre o transporte ferroviário no estado. Ao tratar da questão dos transportes o referido caderno se detém no projeto

⁵³ Ex- The Great Western of Brazil Company Limited, que serve os estados de Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte./ Ligou-se à RVC através da linha Campina-Grande- Patos

⁵⁴ Incorporou quatro pequenas empresas: Estrada de Ferro São Francisco, Estrada de Ferro Central da Bahia, Estrada de Ferro Santo Amaro e Estrada de Ferro Petrolina -Terezina / Estava ligada à Estrada de Ferro Central do Brasil

⁵⁵ Idem p.154/155

⁵⁶ Caderno especial publicado no Correio do Ceará de 30 de maio de 1969.

da avenida do contorno. A ferrovia já não compunha a "*nova imagem do progresso*".

Na década de 1970, a especulação em torno de projetos grandiosos conviveu com a crítica ao estado de conservação das vias férreas, a relação entre o plano e a ruína pode ser mostrada de forma contundente.

“O Ministério dos transportes é favorável e apóia a idéia de encurtamento da ligação ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro” disse o Ministro Dirceu de Araújo Nogueira, embora tenha recebido uma proposta concreta dos japoneses, visando à redução do tempo de viagem de trem entre os dois centros de 9 para 3 horas, através de um novo traçado ferroviário que inclui um túnel de oito quilômetros na serra da Mantiqueira.⁵⁷

O projeto seria executado em seis ou sete anos e dependeria de uma demanda considerável de passageiros, algo que a nota aponta logo em seguida:

Para o Ministro dos Transportes essa idéia somente será viável dentro de um prazo de 7 a 8 anos, tempo necessário inclusive para sua execução. Informou que o fluxo de passageiros entre São Paulo e Rio de Janeiro é atualmente de 25 mil por dia e quando este fluxo atingir o número de 100 mil a redução do tempo de viagem ferroviária será plenamente exeqüível. Para o Ministro com o fluxo atual de passageiros o encurtamento do tempo de viagem ferroviária trará problemas para os transportes rodoviários e aéreos.⁵⁸

A magnitude do projeto pode significar a falta de planejamento e também os excessos das obras do período da ditadura militar. Estimular a imaginação

⁵⁷ O POVO. 19 /07/1978. Trem Rio-São Paulo poderá ser de 3h.

⁵⁸ Idem

popular com uma obra desse porte, e caríssima, poderia gerar dividendos políticos. Enquanto amargava crises reais a ferrovia era usada para ilustrar mega-projetos e canalizar expectativas, talvez pelo apelo emocional que ainda despertava e que aparece colado ao grande túnel que cortaria a Serra da Mantiqueira.

A política de transportes para o setor ferroviário era fiscalizar o lucro e excluir os trechos que não correspondiam às expectativas financeiras. Item transporte da Mensagem ao Congresso Nacional⁵⁹.

No setor de transportes, o objetivo fundamental a ser alcançado é assegurar a satisfação do conjunto das necessidades da Nação pelo menor custo para a economia. Para isso, está sendo implantada uma concepção unificada dos transportes nacionais com vistas a obter racional coordenação entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre diferentes modalidades de transporte existentes (...) Em particular, efetuando a concentração das dotações disponíveis nas obras prioritárias, é propósito do Governo obter maior produtividade na utilização dos recursos financeiros e humanos e das instalações físicas, constituindo de seus objetivos primordiais a redução progressiva dos déficits operacionais de várias entidades, como as ferrovias e empresas de navegação.(...) No setor ferroviário, o principal objetivo da ação governamental será a redução do déficit operacional, numa taxa de 10 a 15% ao ano, por meio de melhor utilização da capacidade existente, a fim de nas etapas seguintes, voltar-se para a expansão do sistema. Com êsse objetivo, no decorrer do ano será concluído o atual programa de supressão de ramais antieconômicos, no total de 7.500 km, associado à concomitante redução de estações desnecessárias. No tocante a pessoal, prosseguir-se-á o programa, já em curso, de redução de efetivos, a fim de se atingir o nível de apenas 120.000 servidores para toda a Rede Ferroviária Federal. No campo operacional, será adotada política tarifária, ao mesmo tempo atuante e enérgica, com base nos custos

⁵⁹ Emílio Garrastazu Médici / Mensagem ao Congresso Nacional 1970 (Art. 81, item XXI da Constituição Federal) 31 de Março de 1970

dos respectivos serviços; simultaneamente, envidar-se-ão esforços no sentido do estabelecimento de integral coordenação da operação das ferrovias da Rêde e das concedidas ao Estado de São Paulo, bem como no sentido da conclusão da estruturação das ferrovias daquela em sistemas de regionais. Tais medidas estão sendo acompanhadas de renovação do material rodante, de melhoria das linhas existentes e de construção de variantes, colimando-se com isso a melhor produtividade de todo sistema.

Quando da desativação dos ramais e das linhas interestaduais, a circulação de trens era intensa. Em 1980, por exemplo, podemos perceber a variedade e a extensão das linhas através de notícias como a seguinte:

A partir do dia 7, os trens de passageiros que trafegam pela linha Norte terão seus horários alterados, conforme discrimina a Superintendência de produção-Fortaleza

Para Crateús: Partidas de Fortaleza às 19h30min, nas segundas e sextas-feiras; chegada em Crateús 5h20min das terças e sábados.

Para Teresina: Partidas de Fortaleza 17h15min, aos sábados, chegando em Teresina às 12h30min de domingo, chegando em Fortaleza às 5h25min de segunda-feira⁶⁰

Quando começou o tão propalado desmonte da ferrovia?

Tal questão remete a tempos plurais. Por exemplo, em termos de incentivos do governo, após um longo período de déficit, a RFFSA do Ceará ganhou um maciço investimento em finais dos anos 1980. Esse aporte serviu para prepará-la para a privatização. Então, se olharmos apenas para os números do investimento e não para a aplicação dos recursos, correremos o risco de fazer uma dedução falsa.

⁶⁰ O Povo.4 de Janeiro de 1980p.15 "Trens de passageiros com novos horários"

Na verdade, não pretendo estabelecer um marco sob o título de "começo do fim", pois percebo que há uma diversidade de fatores no realizar desse processo.

Partindo das falas dos ferroviários aposentados, encontraremos diversos marcos para entender como eles percebem mudanças na ferrovia, mudanças que eles caracterizam como decadência ou enfraquecimento do sistema ferroviário. Descrever a atual situação como caótica é muito comum por parte do aposentado, mas as tentativas de demarcar desde quando se iniciou essa fase exige uma elaboração pessoal que envolve memórias e práticas sociais.

Destaco agora alguns trechos de entrevistas em que o tema da "decadência" da ferrovia é tratado:

Até cinco anos depois que eu me aposentei tava tudo normal, mas depois da época de 90 pra cá, começou tudo a cair, cair... Tiraram os trem de passageiro, tiraram e ficou só os cargueiro. No tempo do presidente Sarney ainda ficou ainda três por semana daqui pro Crato, era um até dia de sábado, aí passou pra ser uma vez na semana e aí acabou tudo.

O Sr. Antônio Serafim entende que enquanto havia trem para o interior, e as linhas eram mantidas, tudo continuava normal. Ele usa como marco o "tempo do presidente Sarney", meados dos anos 1980. Já o Sr. Vicente destaca a renovação do pessoal da administração. Ele não se remete à política de transporte e explora a idéia de que os novos quadros da ferrovia não teriam sabido mantê-la, mesmo dispondo de facilidades técnicas e máquinas mais avançadas:

Era bom até uns tempo desse. Aí foro saindo um bocado e os novo não sabe assumir com a força que tinha antes, com a mesma coisa

que era. Aí deixa tudo se acabar. Hoje tem as facilidade, mas num sabe usar as facilidade de hoje.

Quanto ao Sr. Cristino, ele reafirma a leitura política que esboçou em trechos nos quais estabeleceu uma relação entre empresários e governo. Sua versão destaca a realidade atual dos trabalhadores da ferrovia, em grande número terceirizados, e que não gozam da antiga “estabilidade” da categoria. Ele destaca, ainda, a luta dos aposentados que buscam a reparação de perdas salariais:

Enquanto eu tava na ativa era tudo até bem. Depois eles pioraram muito, ficou difícil. O emprego deles agora é terceirizado, não tem mais o funcionário mesmo da rede, é descartável. Tá hoje aqui e amanhã pode tá sem direito. Assim como pode? Se nós que tinha alguma garantia ainda estamos aqui lutando por isto e por aquilo que o governo não dá.

O Sr. Cícero Belarmino conseguiu sintetizar seu pensamento numa frase: *“Acabaro as linha, acabou-se o trem do povo”*. Como maquinista certamente tinha idéia do impacto que foi operar transportando apenas com carga. Talvez a função de maquinista, que ele e o Sr. Antônio exerceram, proporcionasse uma proximidade maior com os usuários dos trens de passageiros. Sentiu na pele o que é “passar por um trecho onde subia passageiro e nem parar mais”, como colocou em certa altura.

O entendimento e as elaborações sobre o que seriam os indícios de decadência estão relacionados com a função exercida por nossos interlocutores, o momento de suas aposentadorias e também o contato com notícias recentes sobre a ferrovia arrendada. Essa pluralidade de referências interfere na proposição de marcos temporais que procuram dar conta de experiências coletivas, mas que acabam revelando leituras pessoais. Falar do desmonte da ferrovia não se refere

apenas a um processo essencialmente técnico, datado, pontual; antes, esse ato narrativo libera emoções, memórias e escolhas políticas de cada um.



paisagens reinventadas

2.1 Caminhadas

Percebo que, atualmente, a permanência de edificações, objetos e dos próprios trilhos, que cortam cidades e sertões, instiga os sentidos: a matéria da ferrovia enche os olhos, o cheiro da ferrugem se mistura às resinas do mato que cresce ao redor de velhas máquinas, que, desprovidas da magia do movimento, perecem.

Esta experimentação sensorial esteve presente no cotidiano da pesquisa e também na escrita. Entendo que diversas idéias nasceram de sensações e que este trabalho pretende dar conta de uma das possibilidades de interpretação historicamente fundamentada a partir de uma certa gama de elementos: " *O mundo não é aquilo que eu penso, mas aquilo que eu vivo; eu estou aberto ao mundo, comunico-me indubitavelmente com ele, mas não o possuo, ele é inesgotável.*"⁶¹

Uma experiência que rendeu vastos desdobramentos no campo do exercício perceptivo foi a de circular a pé pelos arredores da praça da estação (Praça Castro Carreira)⁶² e da Estação Central (Estação Luís Felipe),⁶³ em Fortaleza. Caminhar pelos arredores da estação, explorar novos ângulos, adentrar espaços que oscilam entre abandonados e vigiados, perceber as fronteiras sutis entre o que está em desuso e o que está operando.

Correr o risco de experimentar algo que de certa forma era de simples acesso, mas que foge aos usuais caminhos da pesquisa histórica.

⁶¹ MERLEAU-PONTY, Maurice, Fenomenologia da Percepção. .2ª. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. p.14

⁶² Margeada pelas ruas Senador Pompeu, João Moreira, 24 de maio e Castro e Silva.

⁶³ Cruzamento das ruas João Moreira e General Sampaio no centro de Fortaleza.

Consta que os historiadores devem chegar ao passado sempre através de textos, às vezes através de imagens; coisas que colhem, sem nenhum risco, na redoma das convenções acadêmicas, devem olhar, mas não tocar.⁶⁴

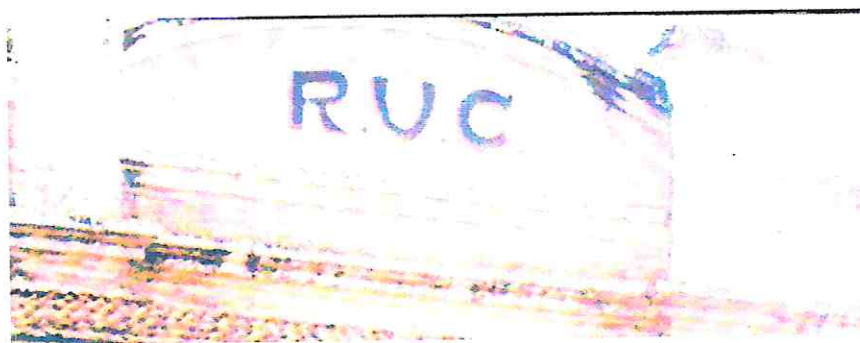
Experimentar, descrever e discutir essa experiência, tentar elaborar uma discussão tendo como uma das principais fontes o "arquivo dos pés"⁶⁵. É isso que faço neste primeiro item.

Em minhas andanças pela estação tive, por exemplo, a oportunidade de viver, num dado momento, a experiência de ser confundida com alguém que tentava entrar na plataforma sem pagar o bilhete e noutra ser gentilmente advertida sobre os perigos de roubos e assaltos, caso insistisse em circular pelos espaços ermos, onde a vigilância não alcança. Entre transgressora e vítima potencial, num circuito aparentemente impreciso, mas que posso classificar como entre o que funciona, opera e o que está abandonado, ermo, sucateado, tudo isto dentro de um espaço aparentemente coeso: os arredores da estação.

Esta vivência acabou proporcionando boas descobertas, que deram origem a questionamentos fundamentais no desenvolvimento do trabalho, como a idéia das diversas "ferrovias". Foi caminhando por ali que comecei a observar alguns marcos dispersos das várias ferrovias que o Ceará usufruiu, não há apenas uma ferrovia, monolítica, coerente, acabada. A ferrovia é equipamento, operação e espaço facetados em múltiplos usos e temporalidades. Isto é visível também no interior do estado, como na cidade de Crat, onde a estação, hoje desativada ainda guarda as marcas das administrações.

⁶⁴ SCHAMA, Simon. Paisagem e Memória; tradução Hildegard Feist - São Paulo: Companhia das letras, 1996.p.33

⁶⁵ Id.Ibdem; p.34



F.01 Detalhe da estação do Crato /Foto de Daniela Medina



F.02 Detalhe da estação do Crato / Foto de Daniela Medina

Tive, também, a possibilidade de observar os percursos pessoais que levam tantos aposentados em visitas à sede da Afac, de repensar esses percursos, e entender a caminhada como "realização espacial do lugar"⁶⁶, não só a minha própria caminhada, mas também aquela praticada por tantos homens e mulheres que acorrem diariamente àquele espaço.

Uma das coisas que logo podem ser notadas pelo visitante é a forma como as empresas (CBTU, Metrofor, CFN, RFFSA e RVC) deixam/deixaram suas marcas. As marcas são legíveis através do logotipo das empresas em portas, carros oficiais, vagões, galpões. Chega a ser confuso entender onde e o quê funciona ou funcionou.

A idéia de "ferrovias" foi amadurecendo não apenas a partir dessa embarçada visibilidade das diversas empresas que administraram ou

⁶⁶ CERTEAU, Michel de. A invenção do Cotidiano: 1. Artes de Fazer. Tradução Ephaim Ferreira Alves-Petrópolis, RJ: Vozes, 1994

administram o equipamento ferroviário. As edificações, as sucatas e os galpões das oficinas de manutenção, além do sistema de circulação de trens urbanos em pleno funcionamento, remetem às diversas temporalidades.

No espaço da Estação Central há a ferrovia do vai-e-vem diário dos usuários do sistema de trens urbanos, a ferrovia dos escritórios do Metrofor, a dos trens e vagões abandonados, tomados de lixo e mato; a ferrovia dos funcionários dos diversos órgãos que se mesclam dentro desse espaço e a dos aposentados que saem de casa, alguns quase que diariamente, para tomar café e conversar...

Num esforço de tentar explorar melhor, aquilo que inicialmente me chegou de forma confusa e dispersa, posso seguir destacando alguns elementos da paisagem viva, no sentido de efetivar uma discussão histórica que, às vezes, dialogará com a polifonia alimentada pelos lugares, noutras tratará de elementos pontuais.

Por exemplo, explorando-se as edificações que formam o conjunto da Estação Central encontramos prédios antigos completamente abandonados, e que não recebem nenhum tratamento. Neste estado está parte da área sul, depois da plataforma de embarque: prédios sujos, trancados, com janelas e vidraças quebradas que em alguns pontos revelam seu interior. Aparentemente não há circulação de pessoas. Parte da construção se comunica com um grande estacionamento que aproveita um galpão de depósito desativado.

Nesse conjunto encontra-se o que teria sido um amplo alojamento, com banheiros coletivos e vestiários. Certamente recebia um número expressivo de trabalhadores, dedutível pela quantidade de chuveiros e da grande quantidade de escaninhos para guardar pertences. Isto nos faz pensar como deve ter sido o lugar, a intensa circulação de trabalhadores, com turmas chegando e saindo. O

espaço do alojamento certamente era um ponto de encontro e reencontro, observá-lo de perto deu sentido e significado a trechos de entrevistas, pude imaginar as turmas pegando as tabelas das escalas, as partidas e a volta pra casa, tudo isto certamente confluía para lugares como aquele.



F.03 Estação Central Fortaleza / Foto de Daniela Medina

Estação Central, central pelo entroncamento de linhas, central para os usuários, para os trabalhadores, que iam pegar a escala, que chegavam e que partiam para viagens. A palavra central, neste caso, começa a se desdobrar em significados, começo e vislumbrar a idéia de "centralidade".

Além dos equipamentos outrora usados pelos trabalhadores aposentados, bem ali, ao lado, está a Associação dos aposentados. Seria uma espécie de foco, transformado com o tempo em ponto de encontro. Isto explica o fato de tantos

aposentados se dirigirem à sede da Afac, situada, como já foi descrito, bem ao lado da estação. Alguns aposentados passam horas e horas botando a conversa em dia. De vez em quando, chega um do interior com notícias sobre outros colegas. A estação continua sendo "central" para eles. Chegam de moto, carro, ônibus, trem, vindos de diversos bairros. Bem na frente da Associação dos Aposentados há um pequeno jardim, com quatro bancos dispostos em forma circular. Muitos não passam dali, pois já são recebidos pelos colegas e iniciam a conversa, o encontro/reencontro amistoso dá sentido à pequena peregrinação.

Quando visitei estações no interior, tive a oportunidade de notar em pelo menos em dois lugares, Caucaia e Iguatu, a existência de um pequeno bar nos arredores das estações, onde ferroviários aposentados costumam se encontrar, conversar, beber, jogar damas.

Lugar, amigos, encontro, renovação/rememoração do percurso que em outros tempos levava aos locais de trabalho. Renovação do percurso parece pouco para definir este hábito, talvez um exercício de memória, um rito, um desejo de afirmação e ocupação resistente do espaço, cuja significação essencial não reside no final do percurso (estação, bar ou pracinha) e sim na conjugação do ponto final com o trajeto, com o próprio exercício de ir e vir.

Definir ou mapear estes percursos é um problema que não julgo pertinente, registro apenas a observação desta questão, de contornos sutis e que se estende em tempo, espaço e usos das mais diversas formas.

Tentei sintetizar, descrever algumas impressões, mas a confusão de impressões que o ambiente propicia pode ter deixado suas marcas no texto. Quero pensar sobre as marcas que se aglutinam nos arredores da Estação Central, não com um olhar técnico ou tentando datá-las, mas percebendo como

um só espaço pode abrigar marcas de tempos e usos diferenciados e ainda continuar a ter a mesma função: central de administração da ferrovia, desde sua implantação no século XIX.

Sobrepostas, justapostas, as construções causam um certo incômodo. A *tempestade de progresso*⁶⁷ deixa marcas dissonantes. Os espaços da ferrovia com sua extensa trilha que entrecorta e é invadida por bairros- em alguns trechos casas construídas a pouco mais de um metro da linha, esgotos despejados no muro de proteção empoçam água e apodrecem os dormentes- explicita um confronto entre o espaço ferroviário e a ocupação urbana, não apenas por causa da construção de casas sobre o leito da ferrovia, como também pela interferência mútua entre equipamentos urbanos e ferroviários.

O terreno da ferrovia é muitas vezes usado como depósito de lixo, pois os trechos por onde passam o trem urbano (CBTU) são cercados por um muro de proteção que acaba escondendo o lixo. A sujeira e os dejetos são visíveis pelos usuários do trem.



F.04 Arredores da estação Central - Fortaleza 1 / Foto de Daniela

⁶⁷ BENJAMIN. Walter. *Magia e Técnica. Arte e Política- Ensaio sobre Literatura e História da Cultura* Obras escolhidas v.I. São Paulo Brasiliense 1994 p.226

Por outro lado, se nos afastarmos dos centros urbanos é possível encontrar as estações mais distantes, onde veremos as pequenas vilas de casa de turma da ferrovia, e a linha, quando ainda há linha e dormentes. A ferrovia não é confrontada pela urbe, suas marcas destoam por outro motivo: o abandono.

Os relatos sobre os trilhos abandonados dão conta de quanto significativa pode ser essa imagem, não apenas a visão da cena mas o convívio diário com esse corpo estranho que é o leito dos trilhos em desuso. A descrição do cronista⁶⁸ que fala sobre o ramal ferroviário Sobral-Camocim (Estrada de Ferro de Sobral) sintetiza uma interpretação dessa imagem:

Os trilhos paralelos que se estiravam diante da plataforma da antiga estação de Angica, estirados continuam, morando no mesmo lugar e exercendo a mesma função de leito para a passagem dos trens que nunca mais passaram(...)As duas pautas negras dos trilhos abandonados onde escreve-se a palavra saudade.

O complexo de edifícios e equipamentos, as marcas visíveis da ferrovia geram um estranhamento, muito dessa matéria parece não ter conexão alguma com o mundo ao redor, como ressalta Michel de Certeau:

Eles são testemunhas de uma história que, ao contrário daquelas dos museus ou dos livros, já não tem mais linguagem. Historicamente, de fato, eles têm uma função que consiste em abrir uma profundidade no presente, mas não têm mais o conteúdo que provê de sentido a estranheza do passado. Suas histórias deixam de ser pedagógicas; não são mais "pacificadas" nem colonizadas por uma semântica. Como entregues à sua existência, selvagens, delinqüentes⁶⁹.

⁶⁸ XIMENES, Luís. *Paixão Ferroviária*. Edição do Autor. Fortaleza: 1984p.47

⁶⁹ CERTEAU, Michel de *A invenção do Cotidiano: 2. Morar, cozinhar*; Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis,: Vozes, 1996.p.193

Essa existência selvagem e delinqüente da qual Certeau fala, referindo-se a pontos da cidade de Paris, evoca uma idéia que me parece apropriada para definir como a malha de trilho, de forma desconexa, inútil e melancólica, estende-se por certas regiões. É um marca selvagem, delinqüente, sem sentido e habitada por fantasmas cuja matéria constitui-se não de éter e pó e sim do ferro, do quase imperecível ferro, que o tempo corrói lentamente, cujo peso não facilita a operação de retirada e desobstrução da paisagem. Pesados e duradouros, por causa da sólida matéria, os equipamentos ferroviários não podem ser facilmente colonizados ou pacificados.



F.05 Arredores da estação Cental – Fortaleza2 / Foto de Daniela Medina

Abrindo uma profundidade no presente, talvez uma ferida. Uma ferida árida e incômoda, que não cicatriza, que o tempo (remédio para os todos os males?) torna mais dolorida.

Esta máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada, agora, para trás. É expulsa do terreno da história. Dinossauro resfolegante e inclassificável, a locomotiva está

condenada a vagar incontinenti pelos campos e redutos aflitos da solidão. Iluminada de modo surreal, suas aparições serão repentinas, no meio de noites escuras e imprevisas, inteiramente alheia à tabela de horários. Núcleos de habitantes mais isolados terão boas chances de surpreender o espetáculo de sua rápida passagem. Trilhos nos sertões. Comboios vazios. Cidades mortas, estaçõezinhas abandonadas. Cemitérios de trens. Máquinas nas selvas, trabalhadores desterrados de todo o planeta em novas babéis. Fantasmagorias, dispersão.⁷⁰

Minhas caminhadas me levaram algumas vezes à avenida Francisco Sá, onde funcionam alguns escritórios da CFN, e funcionavam escritórios e oficinas da RFFSA. Certa vez, em outubro de 2002, assisti da calçada, através das bonitas grades de ferro, à seguinte cena: estava sendo realizada uma solenidade, muitas pessoas bem vestidas, um círculo em torno de alguém que falava ao microfone. Havia um serviço de *bufet* e algumas mesas. A solenidade se realizava no jardim, e nele há uma locomotiva do tipo maria-fumaça, de dentro dela estava saindo fumaça, fumaça de gelo seco!

A locomotiva, pintadinha e bem conservada, decora aquele jardim há anos, e isso já me causava um certo incômodo. Ornamento de jardim? Que uso esdrúxulo para uma máquina! Talvez uma tentativa de compor uma relação pacífica com o objeto; escolhe-se um, coloca-se no jardim e pronto. Abstraída do movimento e transformada em monumento através da arte decorativa.

Mas, e o gelo seco? O gelo seco e a máquina parada no jardim?

Depois de ouvir os relatos sobre o funcionamento da máquina a vapor, os quais inclusive serão objeto de discussão neste mesmo capítulo, depois de saber do trabalho do foguista, maquinista e do guarda-freios, passei a olhar aquela

⁷⁰ HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma : a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das letras, 1988.p.40

máquina de forma diferente. Os detalhes da descrição dos aposentados cercaram aquele objeto de qualidades⁷¹. Havia som, movimento e odores, havia a complexa composição homem-máquina a efetivar-se.

Ali, na festa da CFN, havia uma triste pantomima orquestrada pelo desejo de reverenciar o passado. Deslocado de sentido, o objeto-máquina é tomado por seus novos usuários, é reapropriado e reinserido no convívio com os homens. Não me furto ao direito de declarar meu mal-estar, uma náusea que já me era familiar, fruto dos sucessivos estranhamentos que um historiador-caminhante está sujeito. Limpinha e cercada de grama e flores, a locomotiva do jardim não é menos fantasmagórica, não deixa de ferir o presente. Talvez por isso seja melhor esvaziá-la de sentido e tomá-la como peça decorativa. Será tão simples assim?

Todo o conjunto de máquinas que *não tem mais resultado prático, acha-se presente unicamente para significar*⁷². Estão paradas, enfeitam jardins ou foram depredadas e abandonadas. E mesmo estando ali, brilhando sob a recente camada de tinta látex, a locomotiva do jardim *não é afuncional nem simplesmente decorativa, tem uma função bem específica dentro do quadro do sistema: significa o tempo*⁷³. Neste conjunto de objetos antigos aglomeram-se ruína, lixo, sucata...

Diversos significados, marcas do tempo, dos usos. O contato com aqueles objetos pode *"fazer vir à baila um pequeno lapso desta grande noite chamada passado para revolver de inquietude as estratificações do tempo presente."*⁷⁴

⁷¹ "A qualidade é o que singulariza as coisas e cria uma atmosfera de significados à sua volta. Os objetos tornam-se expressivos" Gonçalves Filho, José Moura " Memória e Sociedade" In Revista d Arquivo Municipal-Memória e ação cultural. São Paulo v.200 1991

⁷² BAUDRILLARD, Jean. O sistema dos objetos. São Paulo: Editora Perspectiva, 1993p82

⁷³ Idem p.82

⁷⁴ Idem p.74



F.06 Muro que divide o Cemitério São João Batista dos antigos galpões ferroviários- Fortaleza / Foto de Daniela Medina

Percebo essas experiências como um emaranhado de símbolos, e o tempo como uma incessante matriz de novos significados. A ferrovia operante e a ferrovia-ruína como uma floresta entrecortada por veredas individuais. E a memória? A memória recompondo passos, as narrativas traçando itinerários próprios.

2.2 Imagem e Memória



F.07 Painel da Associação Beneficente / Foto de Daniela Medina

Eis aqui reproduzido o painel do qual falei no primeiro capítulo, pintado sobre uma camada de azulejos, provavelmente colocados já com o objetivo de receber a pintura. Esta imagem e outras tantas que vi (ou imaginei a partir de descrições) referenciaram a construção de algumas problemáticas, principalmente a relação natureza, técnica e cultura.

As imagens também compõem o tecido da memória, pensamos por meio delas. Esta capacidade deve ser explorada sempre que possível, contudo devemos atentar para a massiva quantidade de informações visuais a que estamos submetidos, pois poderá haver interferência na capacidade de abstração imaginativa ou na compreensão das narrativas memoriais.

O que lembramos está misturado a imagens de tempos recentes ou mais distantes. Devemos ter essa premissa em mente ao adentrar no mundo das descrições narrativas memoriais que são tantas vezes composições imagéticas. Proponho, assim, uma discussão que tangencia esta questão, ciente do desafio de perceber o imperativo de pensar os labirintos da visibilidade.

Se incluí a Visibilidade em minha lista de valores a preservar foi para advertir que estamos perdendo uma capacidade humana fundamental: a capacidade de pôr em foco visões de olhos fechados, de fazer brotar cores e formas de um alinhamento de caracteres alfabéticos negros sobre uma página branca, de pensar por imagens.⁷⁵

Aqui a visibilidade é um ponto fundamental para o que a narrativa memorial traz em si, conjugado-a com a que é expressa por artistas que realizaram as obras aqui discutidas. Entre essas visibilidades vou tecendo meu fio dissertativo.

No quadro reproduzido no início deste item, a ferrovia aparece num cenário de fartura e abundância, o equipamento ferroviário (trem, trilhos, ponte) está harmoniosamente inserido na paisagem, como se não houvesse nenhum choque entre a natureza e o equipamento.

Como estão articuladas técnica e natureza? A questão nos remete ao debate sobre a relação homem-natureza:

Que fez a ciência moderna? Transformou natureza em um gigantesco juízo analítico, obrigou-a a falar a linguagem do número, matematizando-a, formalizando-a. Em outras palavras: se o

⁷⁵ CALVINO, Italo. Seis propostas para o próximo milênio. Tradução Ivo Barroso - São Paulo: Companhia das Letras, 1990

iluminismo pretendeu desmistificar a natureza, desenfeitá-la, desencantá-la pelo recurso razão explicadora dos fenômenos naturais, o resultado foi, segundo Adorno e Horkheimer "uma triunfante desventura."⁷⁶

A obra apresenta uma idealização do movimento. Movimento, beleza e harmonia compõem o conjunto que remete à discussão sobre estética. Pensando a relação entre estética e movimento, refleti sobre as possibilidades da relação encanto e movimento.

Em sua dissertação, cujo objetivo é perceber como a cidade de Camocim convive com as memórias da ferrovia, Cid Vasconcelos dedica um capítulo, intitulado "O trem e o cinema: Modernidade e Memória", para discutir a relação entre estética e ferrovia.

Como não identificar o fecho de luz emanado do farol da locomotiva a vapor na escuridão da noite e a luz igualmente direcionada que atravessa a sala escura do cinema, elementos que realçam o caráter fantasmagórico de ambos os mecanismos?⁷⁷

Talvez caiba no caso da locomotiva a idéia de técnico-estética⁷⁸, ou seja, a articulação entre o belo e técnica, uma beleza que flui em diversas temporalidades. O autor que cunhou este termo refere-se a um moderno viaduto, mas penso que em outros tempos as obras técnicas despertaram outros apelos

⁷⁶ MATOS, Olgária. A escola de Frankfurt: Luzes e sombras do Iluminismo. São Paulo: Editora Moderna, 1993.p.4.

⁷⁷ CARVALHO, Cid Vasconcelos de. *O trem em Camocim: Modernização e Memória*. Dissertação de Mestrado UFC Agosto /2001

⁷⁸ O termo técnico-estética é usado por Gilbert Simondon para falar de um viaduto: "trata-se propriamente de uma obra técnico-estética, perfeitamente funcional, inteiramente bem sucedida e bela, simultaneamente técnica e estética, estética porque técnica, técnica porque estética. Há fusão intercategórica. SIMONDON. Gilbert. " Sobre a técnico-estética: carta a Jacques Derrida" In *Tecnociência e Cultura: Ensaio sobre o tempo presente*. ARAÚJO, Hermetes Reis de (org) e Seiler Achim São Paulo: Estação Liberdade 1998 p.253-266

estéticos. Assim, a imagem do trem, por mais corriqueira que pareça atualmente, já possuiu um apelo de beleza e magia, hoje guardado na memória.

Essa máquina, que seguia deixando para trás um rastro de fumaça, é a inesquecível companheira de trabalho do Sr. Antônio Serafim. E o difícil trabalho de fazê-la funcionar aparece como prazeroso. Em certa altura da entrevista, o Sr. Antônio afirma que se a maria-fumaça voltasse a rodar, ele se ofereceria para trabalhar.

Daniela: Como o senhor aprendeu?

Antônio: Ah, primeiro eu fui foguista e fui conhecendo as linha.

Daniela: E como era o trabalho do foguista? Por exemplo, antes do trem sair...

Antônio: Tinha um estoque de lenha. Tinha um tanque atrás que era para lenha e água, depósito de lenha e água, saía daqui e quando chegava na Guaiúba abastecia de lenha e água

Daniela: Na Guaiúba já abastecia? Daqui pra lá já gastava o estoque todinho de lenha e água?

Antônio: Não, gastava mais a água, a lenha às vezes era na Água Verde. Tomava lenha na Água Verde, tomava água no Acarape, Tomava lenha na Aracoiaba ... Tomava lenha na Aracoiaba, tomava no Baturité, tomava no Capistrano... Até o fim da viagem...

Daniela: O foguista tinha que trabalhar não só colocando na fornalha, tinha que carregar, abastecer...

Antônio: Era, era abastecendo. Quando saía o trem de passageiro aqui no tempo da maria-fumaça, era quatro guarda freio pra fazer o serviço da manutenção do trem e abastecimento da locomotiva. O guarda-freio que abastecia com a água e a lenha. Quando tinha assim um ponto de lenha dizia: "Três bitola". Chamava bitola, quer dizer, assim, tipo metro. Eles botava dentro e aí se jogava no meio do mundo, quando dava cinquenta quilômetros, mais três bitola, cinco, dez... Se no outro posto não tivesse, tinha que abastecer no outro...

Daniela: E eram quantos foguistas?

Antônio: Só um, só eu. Eu saía daqui às três horas da madrugada e chegava lá às onze horas da noite.

Daniela: Era muito pesado.

Antônio: Era pesado e tinha que aguentar, velho e novo tinha que aguentar.

Daniela :É muito pesado...Tinha ainda a quentura, o calor..

Antônio: A gente se acostumava, quando a lenha tava verde, aquele cheirinho... ô, era bom demais, a lenha queimando, chega saía aquele cheirinho. Nunca viu não queimando em padaria? Pois é daquele jeitinho das padaria... Nós saía do Quixeramobim na máquina maria-fumaça de passageiro, era onze e meia do dia, chegava aqui oito hora das noite, maria-fumaça.

Daniela: O trem é todo de ferro, a fornalha de ferro... Ferro conduz o calor, eu imagino que era quente demais...Não era demais? Vocês não se queimavam?

Antônio: Ora, era quente mas só enquanto tava botando lenha, depois fechava a tampa da fornalha e ía tomar vento.

Daniela: Era pesado...

Antônio: Era, era pesado, pesado mas eu gostava, era pesado mas eu gostava...Ave Maria! Se ainda tivesse maria-fumaça aqui eu ainda me butava pra trabalhar...

A descrição de Sr. Antônio nos faz imaginar uma locomotiva do tipo maria-fumaça, sua enorme chaminé expelindo uma fumaça branquinha, parecendo uma nuvem que suavemente se dissipa. Esse modelo de locomotiva era considerado mais limpo que a movida a *diesel* - sem óleo queimando, sem o motor sujo e a fumaça escura que impregnava a cabine. Esse contraste aparece no relato de Sr. Antônio, que continua sua comparação reforçando que o cheiro da *diesel* era desagradável.

Daniela: Porque vocês gostam mais da maria-fumaça?

Antônio: Ah... Porque ela era sadia. Era umas máquina sadia, você num via ninguém mal com elas não. Se você vê a *diesel*, sai logo uma catinga de óleo, o óleo cru. Quando estôra um cano daquele de *diesel*,

é catinga no meio do mundo, pior que um ônibus desse... Aquela catinga no meio do mundo...

Daniela: E dá um mal estar...

Antônio: É, dá logo um mal estar. Eu adorava a maria-fumaça. Ora, eu fui limpador de maria-fumaça, fui foguista, fui maquinista.

A maria-fumaça possui um defensor apaixonado, que lembra com detalhes seu funcionamento e que, mesmo descrevendo a dureza daquele trabalho, não perderia a oportunidade de trabalhar nela outra vez. Que máquina está presente na memória do Sr. Antônio? Que máquina é aquela na pintura?

Da narrativa ela surge bonita, eficiente e cheirosa. O que se falou até aqui de ruína, sucata e lixo não parece combinar com a lembrança dessas máquinas. Elas são composições ideais.

Sabemos, por exemplo, que o volume de fumaça produzido era muito grande e que a caracterização “nuvenzinha” é uma construção posterior. Isso reforça o que considero a idealização de uma inserção harmônica do equipamento na paisagem. Será também uma idealização dizer que o trabalho na caldeira deixou saudades?

Na pintura observamos ainda que os seis vagões são para passageiros, e não de carga. Essa imagem peculiar remete à idéia de um trem do povo, trem popular. Se o objetivo era lembrar e fazer um belo painel, para que vagões de madeira carregados de carga? Se o objetivo era lembrar, a imagem insiste que lembremos do trem cheio de gente; gente que compartilha aquela paisagem junto com o maquinista e o foguista.

2.3 Escrita e Memória

Um outro exemplar da recriação ou reinvenção das paisagens a partir de matizes da memória me chegou de forma inesperada. Estava na AFAC, numa manhã de janeiro de 2004, quando conheci o Seu Luís. Ele estava recitando para um pequeno grupo um poema, de sua autoria, sobre o piloto Ayrton Sena. Depois, dedicou-se a falar sobre outros poemas e vender uma pequena brochura em cópia xerox. De início não pensei que fosse um ferroviário aposentado, mas depois conversamos um pouco e eu soube que fora telegrafista da rede.

Seu nome é Luís Gonçalves Lemos, natural de Lavras da Mangabeira, e além de telegrafista foi agente de estação substituto. O nome artístico, ou seja, o nome com o qual assina seus versos, é Luís de Janu. Apressou-se em me explicar que é desta forma que é conhecido em sua cidade e que Janu refere-se ao nome de sua mãe, Joana. Folheando o livrinho de Luís, intitulado "Louvação em Versos", encontrei o poema que transcrevo logo abaixo⁷⁹. Cheguei a reencontrar o Seu Luís de Janu naquela mesma semana, mas não tive oportunidade entrevistá-lo.

Seu poema,⁸⁰ "O Rio ficou sem trem", versa sobre a relação entre o Rio Salgado e a linha do trem. Considero-o significativo para a discussão que desenvolvo neste item, pois os versos são frutos de uma construção de memória que envolve o mundo do trabalho na ferrovia e as paisagens da região do Cariri. Ao mesmo tempo uma memória e um apelo, o que revela mais uma vez a projeção da memória como expressão de desejo e aspiração.

⁷⁹ Poema do livro editado em cópias xerox "Louvação em versos". Páginas 19 a 22.

⁸⁰ Sobre a relação entre literatura e o mundo ferroviário ver MEYER, Marlyse. O imaginário dos trilhos. In Literatura e Sociedade/Departamento de Teoria Literária e Literatura Comparada/ Universidade de São Paulo. São Paulo: USP/FFLCH/DTLLC, 1996.

O Rio ficou sem trem

O Rio Salgado nasce
 Na pedra da batateira
 De Crato para Barbalha
 Sua margem verde cheira
 Passando por Missão Velha
 Com destino a Ingazeira
 Aurora com Iborepí
 Sem deixár meu Cariri
 Em Lavras da Mangabeira

Logo de início, mesmo sem citar o trem, a descrição do rio Salgado passando pelas cidades sugere a idéia de viagem: somos conduzidos pela sensação de deslocamento, mudança. Há um esboço de inversão temporal, parece que o rio segue as cidades, fazendo-nos esquecer que elas foram surgindo ao longo do tempo nas margens dele. É mencionada uma construção de fundo mitológico acerca das nascentes do Rio na Serra da Batateira.

No caso do trem da feira
 Também saía do Crato
 O rio na sua frente
 Mais veloz do que um jato
 Os dois pegando pareia
 Correndo em busca dos pato
 A disputa era bonita
 Lembro a máquina que apita
 Jogando brasa no mato

Agora o trem aparece num verso que é protagonizado pela velocidade. A passagem “Os dois pegando pareia” sugere ao leitor uma disputa entre rio e trem, não exatamente uma corrida com um ponto final. Pegar “pareia” é expressão usada para designar o ato de correr lado a lado. Uma outra conotação é a idéia de par, duo de semelhantes, os dois, trem e rio se assemelham na dinamicidade e no percurso⁸¹. A máquina a que se refere o verso é a maria-fumaça, que seguia “jogando brasa no mato”.

A máquina disputa com o rio. Ela deixa sua marca na paisagem não apenas pela presença dos trilhos, mas porque a cada nova passagem da máquina essa relação se dinamiza e se intensifica. Seus resíduos vão se incrustando e recompondo o cenário.

Nos primeiros versos vemos também o famoso trem da feira, muito citado pelos antigos usuários da ferrovia, lotado de pessoas e mercadorias. Há relatos do ambiente festivo em seu interior quando saía do Crato.

No último trecho da estrofe, Luís de Janu usa o verbo lembrar para falar da máquina. É a primeira vez que o autor o utiliza para reforçar o caráter memorial de sua construção poética. Considero relevante tê-lo feito exatamente no momento que evoca a máquina.

Transporte e água é um fato
 Que no passado se via
 O trem por cima do trilho
 Do seu lado a água ia

⁸¹ No dicionário encontramos a seguinte definição: “Parelha”: Par de alguns animais, especialmente muares e cavalares; um par; pessoa ou coisa que se emparelha com outra, ou que lhe é muito semelhante; número igual de pontos no jogo de dados; dístico ou estrofe de dois. Podemos ainda encontrar “Parelho”: Semelhante, igual, parceiro, par/ igual.
 FERREIRA, Aurélio Buarque de Hollanda. Novo Dicionário da Língua Portuguesa. 2ª. Edição 26ª. reimpressão. Editora Nova Fronteira/Rio de Janeiro

Molhando aterro e barreira
 Estragando a ferrovia
 A cachoeira zuando
 A fumaça atrás ficando
 Enquanto a máquina corria

Agora o rio interfere no equipamento ferroviário, molhando os aterros e “estragando a ferrovia”. A contenda continua firme, e não se trata apenas de uma disputa de velocidade, o rio cheio interfere no leito da ferrovia; água e máquina correm de fato lado a lado por alguns quilômetros⁸².

O aproveitamento dos vales dos rios em virtude do relevo menos acidentado é usado como estratégia pelos construtores e projetistas de ferrovias. O projeto do trecho que corre paralelo ao Rio Salgado provavelmente foi pensado segundo esse cálculo.

A máquina corre deixando vestígios, marcando passagem com sua efêmera assinatura de fumaça, que era reconhecida até por quem estivesse a alguns quilômetros de distância da linha. Mais uma vez destaca-se que a ferrovia não é só o trilho, é o trem passando por ali.

Observamos, ainda, na segunda estrofe a relação entre transporte ferroviário e abundância, trem e fartura, o rio cheio e o trem correndo. Essa analogia é um recurso do poeta para falar do tempo de cheia e da maria-fumaça e logo depois estabelecer o contraste com o rio seco e ausência do trem.

Não esqueço o dia a dia
 De tal dupla no passado
 Na cidade onde eu nasci
 Um do outro é separado

⁸² Observar mapa nos anexos.

O trem segue seu destino
 Não vê mais o rio Salgado
 De Lavras para Icó
 O Rio fica e vai só
 O trem chega em Arrojado

A cidade natal do autor é Lavras da Mangabeira. Tive a curiosidade de observar no mapa detalhes desse traçado, e observei que rio e ferrovia realmente seguem um ao lado do outro por vários quilômetros na região do Cariri, “separando-se” a partir de Lavras.

Luis de Janu rememora a viagem de trem Crato-Fortaleza. O trem fazia também o sentido inverso do descrito por ele, mas como devia ser bonito ver rio e maria-fumaça correndo lado a lado, ele escolhe descrever o trem saindo do Crato e que segue junto com o rio. Além da beleza da cena temos ainda a idéia do paralelo que o poeta deseja elaborar.

Ali não fica parado
 Porque tem Cedro na frente
 Onde existia de tudo
 Para o trem de antigamente
 Depósito com inspetor
 Guarda chave, conferente
 Manobreiro, Maquinista
 Conductor, telegrafista
 Fiscal, foguista e agente

Quando saía de Arrojado o trem ía para o Cedro. Havia neste município uma grande estrutura com galpões, casas de turma, uma escola ferroviária e oficinas. A cidade vive ainda a lembrança de tão estrita relação, tanto que a

câmara municipal decretou, em 1999, a data de 20 de outubro para comemorar o dia do ferroviário naquela cidade⁸³.

A listagem das diversas funções e especializações dos trabalhadores nos revela a variedade de encargos para o funcionamento de uma estação de grande porte.

Lembro a via permanente
Eficiente e ligeira
Desobstruindo a linha
Trocando trilho e madeira
Mudando grampos com talas
Aprofundando bueira
Com vento chuva e sereno
Do feitor ao mais pequeno
Trabalhando a noite inteira

A “via permanente” é a equipe que cuida da estrutura dos trilhos, zelando o leito da estrada para que não seja invadida pelo mato, trocando dormentes e fazendo concertos. Dependendo da demanda, as equipes tinham que trabalhar horas a fio, pois qualquer defeito na linha prejudicava o tráfego. Para automóveis e caminhões uma obra numa estrada ou um buraco podem ser contornados com um pequeno desvio, mas na ferrovia é bem diferente: o trabalho da equipe de “conserva” não pode parar e só acaba quando o trilho está liberado para a passagem do trem. Tal rotina é descrita como sendo muito tensa e difícil.

⁸³ LEI nº.056/99 de 21 de Setembro de 1999/Prefeitura de Cedro/Dispõe sobre a criação do dia municipal do ferroviário e toma outras providências.

O Prefeito Municipal de Cedro-Ceará, no uso de suas atribuições legais, em pleno exercício do cargo a LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO – LOM:

Faço saber que a Câmara Municipal de Cedro aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte lei: Artigo 1º. Fica criado o DIA MUNICIPAL DO FERROVIÁRIO, em data fixa no dia 20 de Outubro de cada ano, com a finalidade de homenagear os ferroviários da RVC/RFFSA que se integraram à comunidade cedrence, engrandecendo-a ECONÔMICA, FAMILIAR E SOCIALMENTE para promover o desenvolvimento do município.

Artigo 2º. O DIA DO FERROVIÁRIO passará obrigatoriamente a fazer parte das festividades programadas.

Vicente: Num tinha sol, nem chuva, nem dia nem noite nem nada. Pra num parar o serviço, tinha vez que ía até um cozinheiro que fazia as comida da turma e lá mesmo nós comia, bebia um café voltava pra lida.

Daniela: Um acampamento?

Vicente: Pudia ser debaixo dum cajueiro, uma árvore, ou no mei do nada.

As turmas de serviço da "conserva", ou "via permanente", podiam ser especializadas em pontes, na parte elétrica ou alguma outra função específica, mas geralmente trabalhavam na manutenção das linhas e de suas encostas, jogando brita, desmatando, trocando dormentes.

Escrevi desta maneira
 Não fiz nada porque não pude
 Aqui tem rios demais
 Barragem, córrego e açude
 O problema é falta d'água
 Que Deus nosso pai ajude
 Trem com água é importante
 Doutor meu representante
 Melhore nossa saúde

Agora, depois de rememorar os tempos passados, Luís de Janu começa a falar de sua impotência frente às transformações da natureza e da ferrovia. Discorre sobre a seca que castiga o rio e depois retoma o trem. Os dois estão juntos no trajeto e na importância. O apelo final é para o "Doutor", termo usado não só para o praticante da Medicina, mas para políticos e funcionários da administração pública, evidenciados pelo uso da expressão "meu representante".

Respeito vossa atitude
 Seu diploma de doutor
 Mande nosso trem de volta
 Com a velha máquina a vapor
 Fale lá com o Presidente
 Procure o Governador
 Traz Doutor nosso transporte
 Barato seguro e forte
 Que você também usou.

Num apelo mais direto, pede ao “doutor” a volta do trem. Declara reconhecer o valor do diploma, que chancela o conhecimento técnico e serve para justificar o lugar de poder ocupado pela autoridade. Já não há trem, o transporte “barato, seguro e forte”. E ele não só pede a volta do trem como especifica que deveria voltar com a velha máquina a vapor. Não apresenta um motivo formal ou utilitário, pede o trem do seu tempo, um trem que nunca voltará. Apesar de apelar às autoridades técnicas, ele apresenta uma justificativa pessoal que perpassa sua memória, seus sentimentos e sonhos.

O trem do agricultor
 Transporte do nordestino
 Trazia e levava tudo
 Cabra, jumento e bovino
 Carga de qualquer espécie
 Velho mulher e menino
 Pobre, cego e aleijado
 Dentro e fora do estado
 Fosse onde fosse o destino

Este é o trem que deve voltar, um trem para todos, que transporta os mais carentes; um transporte que levava todo tipo de carga e encomenda, misturando pessoas e animais⁸⁴, sem fazer distinção⁸⁵.

Terminando eu mesmo assino
 Cansei de tal desafio
 Cheguei no fim da jornada
 Não tem mais água no rio
 Olhei daqui só vi lama
 Parada sobre o baixio
 Falei numa dupla antiga
 Juntando os dois sem intriga
 Botando o trem no desvio.

Chegamos ao "fim da jornada", o poema termina assumindo-se como uma espécie de viagem. A última imagem, a última visão do rio num período de estiagem. Rio vazio, ausência do trem de passageiros.

O texto de Luís de Janu é composto em cordel, uma forma de escrita que remete à oralidade. Sua produção não é isolada, não é raro encontrar poemas e textos escritos por aposentados da ferrovia. Como o objetivo da discussão aqui proposta é debater o diálogo das memórias dos ferroviários e a forma como relacionam paisagem e ferrovia, apresento outro poema, de Francisco das Chagas Soares, agente aposentado, transcrito no jornal da Sociedade Beneficente:

⁸⁴ A frequência do transporte de carga viva gera a necessidade de um posto de desinfecção de vagões e denota uma multiplicidade funcional do transporte ferroviário: "*Será concluído ainda este mês o Posto de desinfecção de vagões, serviço que a defesa sanitária animal está procedendo no quilômetro Oito, nesta capital. À medida que é das mais elogiáveis visa a possibilitar um melhor exame nos animais que forem transportados em composições ferroviárias do interior a Fortaleza*". O Povo, 23/01/1957

⁸⁵ Relembramos aqui um trecho já citado do editorial do jornal da AFAC: "Sentimos também muita saudade das nossas velhas MARIA FUMAÇA com aquela sua tradicional composição de carros de passageiros lotados de gente humilde, mas honrada e generosa."

Estação do Ipu

Estação do Ipu – templo elegante
 Sobre o leito de ferro, na cidade
 tranquila, ao sopé da serra, que saudade
 reflete aos olhos meus a cada instante.
 Pátio arqueado e sólido – mirante
 altivo – que retinta gravidade.
 Serena arquitetura. Amenidade.
 O trem chegando calmo e fumegante.
 O galpão. Comprido pavimento.
 Os pedestres. Manhã de sol e vento.
 E o comboio na marcha regular
 A sumir-se na curva, lá no corte.
 Meu trem! Minha estação da Linha Norte!
 Sumidos! Eu ficando a suspirar.

Agente de estação aposentado, o autor do poema homenageia a estação do Ipu, falando com saudade sua imponência. Ao final, o poeta refere-se ao local em que trabalhou como “meu trem” e “minha estação”, lamentando o desaparecimento de ambos e dizendo : “eu ficando a suspirar”.

Entendo que “eu ficando” significa o trem e a estação que se foram e o autor que ficou. Ele assistiu ao final do lugar e dos equipamentos e alimenta saudade e pesar com relação ao fato.

“Meu trem”, “minha estação”. Observemos o uso do possessivo. A forma como se refere à estação indica posse, pertencimento. É sua por estar guardada em sua memória, como também lhe pertence pelo tempo dedicado de trabalho.

Essa relação de posse pode ser desdobrada também na perspectiva de pensar no quanto o próprio Francisco das Chagas pertence ao lugar. Elaborações

como essas construídas pelos ferroviários retomam a imagem da ferrovia operando: cortava o estado e era bem acolhida pelos usuários. É uma composição memorial que reconta lugares, pessoas trabalho passados.

2.4 Corpo, máquina e memória

Ao saber que eu estava fazendo uma pesquisa sobre a ferrovia, o seu Zabulon⁸⁶ disparou esta:

– Era RVC, depois foi RFFSA, depois CBTU. E agora? Agora é tapuru.

Dita de maneira tão jocosa e seguida de uma sonora gargalhada, a colocação deste velho homem me inquietou instantaneamente, pois sintetiza suas impressões sobre a trajetória da ferrovia ao unir diversas temporalidades de forma descendente, fazendo-a chegar no tapuru, o bichinho que vive nas coisas podres, mortas.

Um dos problemas a colocação desperta é o seguinte: o trem, as estações, os trilhos possuem uma “vida”? Como entender a organicidade que me foi comunicada através de olhares, falas e gestos?

A idéia de perecibilidade é um dos aspectos da estreita e estranha relação entre máquina e corpo. Em certo sentido, a máquina é um corpo, tem vontades, modos. O corpo lembra a máquina, recorda gestos, redesenha o espaço. A “alma das coisas” é uma questão antiga que, explorada pela literatura, rendeu boas histórias de ficção que tangenciam algumas das questões que discuto neste item, entre elas a paradigmática história de Frankenstein:

Mary Shelley escreveu profeticamente no alvorecer da era tecnológica. Ela não trata o monstro como uma máquina, mas ele também não é humano, embora seja capaz de forma inteligente e até com sentimento. Muito menos um animal. Nem seu criador nem qualquer outro

⁸⁶ Sr. Zabulon Alencar Teixeira, ferroviário aposentado com o qual conversei algumas vezes, mas que não aceitou ser entrevistado.

personagem da história lhe atribui um nome próprio. Ele é uma espécie de sistema, uma criatura com emoções imprevistas, incluindo ódio e desejo de vingar-se do seu criador.⁸⁷

No trecho destacado, Edward Tenner enfoca as tensões que permeiam o híbrido Frankenstein: humano ou não humano? Outras criações literárias, e mais uma vasta filmografia, exploram esse problema, talvez como uma maneira entender o próprio homem moderno.

Para entendermos como idéia de máquina enquanto corpo relaciona-se à memória dos trabalhadores da ferrovia, vejamos a narrativa de Cícero, um maquinista aposentado, filho de um ferroviário e que cresceu nos arredores de uma residência de via em Crateús. No trecho abaixo, ele descreve a primeira vez que conduziu uma locomotiva, em 1950. Na ocasião, atuava como foguista há poucos meses, mas tinha o que ele mesmo chama de “dom para ser maquinista”, pois sonhava com isto desde a infância. Voltemos nossa atenção para o episódio, trata-se da primeira vez que Cícero conduz uma locomotiva:

(...) quando foi de manhãzinha, não sei por que, acho que ele tava com sono e disse assim: -Crateús, ele me chamava de Crateús, faz essa manobra aí por mim, que eu vou deitar aqui em cima da lenha. Aí ele deitou-se por cima da tenda que tem lenha, essas coisas... -Eu vou dormir aqui um cochilozinho, enquanto chega a hora da partida. Aí eu fui e digo: -Vixe! Será que eu vou fazer? Mas eu já sabia mais ou menos de tudinho, né? Abri as purgação, esgotei o cilindro da alemã, a máquina alemã ela junta muita água no cilindro, se não tirar, ela corre sozinha e vai-se embora e num atende ninguém, não.

⁸⁷ TENNER, Edward. *A vingança da tecnologia, as irônicas conseqüências das inovações mecânicas, químicas, biológicas e médicas*. Tradução de Ronaldo Sérgio de Biasi. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

Querendo demonstrar a habilidade com que executou sua primeira manobra, Cícero fornece detalhes sobre a “Alemã”, uma máquina que se não fosse tratada de maneira correta, não se sujeitava à vontade do operador. Colocá-la para funcionar? Não. Despertá-la, “tirar da cama”. O dia estava começando e a “alemã” se preparava para os seus primeiros movimentos, estava até então adormecida, respeitando assim a hora do trabalho e do descanso (dia/noite). Se não fosse bem tratada logo cedo, não obedeceria aos comandos de ninguém, correria sozinha. Quem consegue ter um bom dia se for acordado de uma maneira desastrada?

A máquina não é só humanizada, como também é cheia de vontades e descrita de forma feminil. Lembremos, ainda, que se no trecho citado Edward Tenner destaca a ausência do nome do híbrido como dado significativo - “nem seu criador nem qualquer outro personagem da história lhe atribui um nome próprio” - a máquina, por sua vez, tinha seu nome, Alemã, e “gênio” bem conhecidos por seus operadores.

Podemos pensar que tal organicidade seja inerente à função do maquinista que viaja e cuida do equipamento. Mas a explicação não é suficiente, já que noutros setores a relação se repete, entre os metalúrgicos ou os da “conserva”. Observo que esse olhar possui vinculação com o trabalho manual, que propicia um encurtamento das fronteiras entre corpo e máquina.

A imprecisão desta fronteira está presente na narrativa memorial, que no caso citado reconta a primeira experiência de trabalho de forma idealizada, retoma a máquina “Alemã” como uma personagem.

Podemos pensar aqui na forma como a narrativa é percebida por Walter Benjamin: como tecido, como trabalho artesanal, como arte de manuseios e

delicados aprendizados. Tecelão, oleiro, marinheiro, o narrador-artesão-trabalhador domina as artes do narrar. Ela é aberta e por isso poderá ser contada e recontada repetidas vezes. Não tece contextos complexos, estimula a interpretação do ouvinte ou leitor. Tratando da narração Benjamim destaca o papel dos gestos:

Na verdadeira narração, a mão intervém decisivamente, com seus gestos apreendidos na experiência do trabalho, que sustentam de cem maneiras o fluxo do que é dito.⁸⁸

O apego ao equipamento, o fato de lembrarem o nome das locomotivas, o saudosismo em torno da maria-fumaça, que foi a máquina com a qual aprenderam a trabalhar nos primeiros anos de ofício, estabelecem uma relação com a matéria e os espaços de trabalho mais usuais. Tal relação pode ser apreendida de maneiras diferentes. E uma das formas de pensar essa questão é entender o apego ao equipamento e ao ambiente de trabalho apenas como alienação:

Em Borgo S. Paolo, um setor de Turim que fornece força de trabalho às fábricas da Fiat, Laura Passenini encontrou uma memorização da experiência de trabalho dos anos trinta que freqüentemente faz dos carros os sujeitos reais da comemoração em vez do trabalhador – memorização que, ao mesmo tempo que representa o orgulho da competência, é uma interiorização real da alienação do trabalho fabril.⁸⁹

⁸⁸ Op. Cit, p.221 fazer citação completa

⁸⁹ FRENTESS, James; WICKHAM, Chris. Memória social: novas perspectivas sobre o passado. Teorema. p.148

A máquina desumaniza o homem. E em que medida o homem humaniza a máquina? Em que medida reinventa a máquina para tornar tolerável ou prazeroso o convívio?

Observando o que está colocado em alguns documentos e falas, penso que para além da “alienação do trabalho fabril” há toda uma necessidade de identificar-se com o equipamento ferroviário, com as rotinas, com os colegas e com o tempo da ferrovia.

Será alienação do trabalho o que faz o Seu Antônio Serafim saber de cor, até hoje, o prefixo dos trens e horário de partida e chegada, além do horário de parada em cada estação?

Não nos parece suficiente falar de “alienação do trabalho”. Essas memórias não ignoram o grau de cobrança e responsabilidade, a exploração do trabalho. Havia uma expectativa em torno do trabalho do ferroviário, em especial com relação à função do maquinista. Nas últimas páginas da obra de Estevão Pinto sobre a ferrovia em Pernambuco, encontramos reproduzida a foto de um maquinista e logo abaixo dela a seguinte legenda:

No posto de honra. Pesa sobre o maquinista do comboio uma grande responsabilidade: tem a seu cargo a guarda de um vultoso patrimônio nacional e, ainda mais, a guarda da vida de numerosas pessoas que confiam na sua aptidão e no seu senso de responsabilidade⁹⁰.

A descrição de Estevão Pinto ressalta o lugar de destaque do maquinista, que goza do status em seu “posto de honra”, em seguida o autor fala da responsabilidade, do dever que “pesa” sobre ele. Entre as imagens do trabalhador responsável pelo “vultoso patrimônio” e o “trabalhador alienado”, tento discutir

⁹⁰ PINTO. Estevão. Legenda da figura da página 221

neste capítulo os lugares do trabalhador da ferrovia e as marcas deixadas em seu repertório de gestos, marcas de um aprendizado e um exercício repetido que se deve à pressão, ao rigor do tempo e ao peso das responsabilidades: há muitos elementos subjetivos inseridos numa operação que prepara um corpo de forma exaustiva para que repita gestos precisos e sincronizados.

Esse desdobramento da relação corpo-máquina-memória pode ser discutido a partir de mais um momento da entrevista com Cícero, que foi particularmente rica. Ainda falando de seus primeiros tempos na ferrovia, descreve o teste que um maquinista fez para avaliar sua competência como foguista.

Eu me apresentei lá, era um velho já, por nome Caboclo. Era Angelino Ferreira Maia o nome dele, mas chamavam ele de Caboclo. Você é foguista? Eu digo não. Eu sei mais ou menos o que é o serviço de um foguista. Pois suba aí, bote esse monitor pra trabalhar, do lado L, lado L é o lado do foguista. Eu pá botei, fechei. Bote o monitor do lado R. Eu acho que ele pensava que eu não sabia o que era o lado L e o R⁹¹, aí botei! Abra o repuxo. O repuxo é quando a gente vai abrir a fornalha, a máquina estando parada, que você vai abrir a fornalha pra botar a lenha dentro. Você tem que abrir o repuxo que é pra puxar o fogo lá pra fora, pra num vim pra gente. Abra o repuxo. Eu abri. Abra a luz. Eu abri. Aonde é a válvula de retenção? Eu fui lá e digo: L ou R? Eu fui lá abri e fechei. É tá certo, tá bom, aí ficou comigo.

Cada vez que descrevia uma ordem do maquinista, Cícero gesticulava. Hora apontando e agindo, imitava seu interlocutor; em seguida, levantava as mãos, girando, abrindo e fechando válvulas. O espaço ao nosso redor passava a ser cabine do trem, gestos rápidos e medidos de quem opera num espaço

⁹¹ Deduzi que seria do inglês L (left/esquerda) e R (right/direita)

limitado. Uma memória gestual, uma coreografia forjada na repetição e agora rememorada. O corpo descreve no ar o espaço da máquina, não bastavam as palavras, palavras não seriam suficientes. Ele mais uma vez estava falando dos primeiros tempos de ferrovia, queria mostrar que sabia fazer direito, e o saber fazer, neste caso, não pode ser expresso apenas pela oralidade.

Percebemos aí a relação entre espaço e narrativa, o ato de narrar a experiência de trabalho exige o gesto e ocupa o espaço. O gesto revela um corpo que se adaptou aos repetidos esforços. Em alguns momentos, como quando conversava com o Sr. Vicente, ele fez questão de mostrar o espaço interno do transporte que levava os operários para as obras, encolheu-se num canto da parede e cruzou os braços: “Era desse tantim assim, num podia nem se mexer, às vez ía corda, ferro, dormente, brita e nós no mei”. Seu gesto de agachar-se no canto da parede fazia parte da narração.

Como o corpo rememora? Quanto de memória há na repetição de gestos aparentemente mecânicos? Pensemos em como atuavam em sincronia os operadores de uma máquina a vapor ou meso de uma máquina diesel. Um tempo para o cumprimento da tarefa era fixo, mas a movimentação poderia evidenciar coreografias pessoais.

Ao descrever os pequenos prazeres de um café da manhã, Walter Benjamin sugere com uma palavra – cadência – uma leitura dos gestos relacionados com o tempo e espaço. Nada de muito complicado, apenas a preciosa sugestão de como num mesmo momento e lugar fluem distintas temporalidades:

Em nenhuma refeição as cadências são mais distintas, desde o manejar mecânico do empregado, que apóia no zinco seu copo de café com leite, até o prazer contemplativo, com que, na pausa entre dois goles, o viajante vagorosamente esvazia a xícara.⁹²

Melhor que “ritmo” (que sugere constância, repetição e mecanicidade), cadência sugere a subjetividade do colocar-se, do agir. O que está posto com o uso de “cadência” é o corpo em movimento, isto me faz pensar nas cadências possíveis numa estação ferroviária, num vagão ou numa turma de manutenção de vias. Que cadências distintas entre trabalhadores da rede - bilheteiros, bagageiros, maquinistas? E ainda mais, certamente diferentes sujeitos cumprem a mesma função com cadências distintas, mesmo que o façam sob a regência de um mesmo tempo.

A relação entre o corpo e os artefatos mecânicos foi objeto de reflexão da filósofa Simone Weil⁹³, que experimentou a árdua rotinas das fábricas, de onde refletiu sobre as condições do trabalho fabril. Descreve uma máquina que oprime o corpo, violenta-o, “não há nada menos instrutivo que uma máquina”⁹⁴. Haveria espaço para uma relação não opressiva entre homem e máquina? Uma possibilidade é apontada por Simone, ao descrever o trabalho do condutor:

Conrad: tamanha união entre o velho marinheiro (chefe, evidentemente...) e o seu barco, que cada ordem deve vir por

⁹² Idem. Ibidem. p.214.

⁹³ WEIL. Simone A condição operária e outros estudos sobre a opressão/ seleção e apresentação Ecléia Bosi. 2.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

⁹⁴ Idem.Ibidem. p.116.

inspiração, sem hesitação nem incerteza. O que supõe um regime de atenção muito diferente tanto da reflexão quanto do trabalho servil.(...) Há, às vezes, uma semelhante união entre um operário e sua máquina? (Dificil saber). Quais as condições de uma união como esta? Na estrutura da máquina? Na cultura do operário? Na natureza do trabalho? cultura

Essa união é, evidentemente, a condição de uma felicidade. Só ela faz do trabalho um equivalente da arte⁹⁵.

Podemos entender o maquinista como este condutor descrito por Simone Weil? Haveria em sua relação com o equipamento um aspecto que o diferenciaria? Estaria estabelecida ali uma "união"?

Dentro da fábrica o calor e o bruto regime das máquinas oprime de tal forma, que Simone Weil propõe uma revolução técnica, não bastaria apropriar-se da fábrica se 'a escravidão continuasse disfarçada na maquinaria industrial"⁹⁶. O regime descrito pela autora aproxima-se do trabalho de alguns setores da ferrovia como a metalurgia, as pedreiras e oficinas.

O peso dos dias dentro da fábrica é, em alguns poucos momentos esquecido graças ao contato com os colegas "lembranças que põem um pouco de orgulho no coração, que deixaram um pouco de calor humano em cima de todo esse metal"⁹⁷. Como a rememoração opera com estes elementos?

Este é um campo que exige cuidados, não é simples tentar esta aproximação. O envelhecer permite novas configurações desta questão, o que faz da lida com a memória um desafio. Por exemplo, entrevistas com ex-ferroviários

⁹⁵ Idem.Ibdem. p.114.

⁹⁶ Idem.Ibdem. p. 32

⁹⁷ Idem.Ibdem. p. 128.

pode fazer parte de um trabalho que chega questões que não foram pensadas agora. Um exemplo é o trabalho de Liliana Garcia Bueno dos Reis⁹⁸. A autora escolhe uma forma diferente da que trabalhamos aqui para apresentar seus interlocutores, seus nomes não aparecem, há uma nota de rodapé onde podemos ler: "Depoente: mestre do setor de carros" ou " Depoente: soldador" ou ainda, "Depoente:mestre da marcenaria" "mestre do setor de vagões" "ajudante de serralheiro" os nomes não aparecem, aparecem os cargos. Penso que cita os nomes significa deixar claro que antes de ser maquinista ou soldador, o trabalhador é um ser humano, que e o mundo do trabalho é um dos aspectos de sua vida, e por maior que seja sua importância, não define a vida e as escolhas do trabalhador.

Alem disso, um ferroviário poderia ocupar diversas funções o longo de sua carreira, O Sr. Targinio, por exemplo, foi trabalhou nos escritórios, na burocracia, mas também foi mecânico e trabalhou como auxiliar nas estações. Os maquinistas, por exemplo, foram pelo menos foguistas ou guarda-freios.

O Sr. Targino é baixinho, magro, "pouquinho" como ele mesmo diz. Tem uma moto e quando conversamos pela primeira vez, em 2002, estava se recuperando e um pequeno acidente, o reencontraremos ainda neste item.

Além de não apresentar o nome dos entrevistados, Liliana Bueno entende que as entrevistas seriam um caminho para "uma visão do mundo do trabalho das décadas estudadas", um problema que enfrenta para alcançar seu objetivo é:

⁹⁸ GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. O mundo do trabalho dos ferroviários aposentados das oficinas da companhia Paulista de Estrada de Ferro de Rio Claro – 1930 1 1940. In **Outros olhares**, Centro de Memória UNICAMP. Campinas, 1996.

o discurso ideológico da empresa foi introjetado pelo ferroviário, porém, demonstram ser o melhor caminho para a visão do mundo do trabalho nas décadas estudadas, haja vista que as oficinas hoje não espelham mais a eficiência e o progresso alcançados nas décadas passadas, processo que começa a se tornar visível já nos anos 50⁹⁹.

O apego ao equipamento ou o gosto de relembrar os dias de trabalho é interpretado com o "introjeção" do projeto patronal, esta idéia desconsidera a experiência humana, as trocas e os arranjos para lidar com o mundo do trabalho.

A disciplina desenvolvida é a garantia do aumento da produtividade. As formas encontradas pela direção da empresa para difundir estas normas disciplinares percorrem os diferentes níveis da produção (...) A relações daí advindas deixam transparecer relações paternalistas que sustentaram o amor dos ferroviários pela ferrovia. Os ferroviários amaram a ferrovia acima de suas próprias vidas"¹⁰⁰

O amor pela ferrovia diferencia-se do amor pela vida? O trabalho está recortado e isolado, ocupando um espaço limitado por rígidas fronteiras? Os ferroviários não amaram ou amam a ferrovia acima de suas próprias vidas. Eles amam o que viveram na ferrovia; vida e ferrovia, para estes homens não ocupam lugares distintos.

Quando perguntei ao Sr. Targino como era trabalhar nas oficinas na época da mudança da Maria-fumaça para a *diesel*, sua resposta revelou aspectos de sua vida pessoal.

Daniela: O senhor foi mecânico da *diesel*. Quando começou a trabalhar com essas máquinas?

⁹⁹ Idem. Ibidem. p. 36

¹⁰⁰ Idem. Ibidem. p. 40

Sr. Targino: Mil novecentos e cinqüenta e pouco...

Daniela: E como era, naquele tempo, o trabalho? Qual era a sua função?

Sr. Targino: Eu casei em 56, casei não, me bombardeei todinho. Casei e com um ano e meio de casado, eu não vou mentir não, falo o que é verdade, com uns tempo eu passei pra trabalhar no rodízio da noite. Eu já era *mecânico do motor diesel, no tempo do Mestre Mula Preta...* Eu saía pra trabalhar, a mulher ficava em casa, tinha uma bodega vizinho e o homem era separado da mulher, aí eu num vou mentir, eu vou falar o que é a verdade né? Aí com uns poucos a mulher começou a namorar, aí o negócio num prestou não. Eu trabalhava a noite e a mulher de ficava em casa (...). Aí o negócio se espalhou no meio do mundo e foi pegado (...) Eu saía de casa às cinco horas pra receber as máquinas que chegavam às sete horas e passava a noite e só chegava oito horas do dia em casa."

Ora, a mudança do motor e o trabalho em novos turnos que a nova máquina exigia aparece como coadjuvante de um drama pessoal, a rememoração também é polifórmica. Depois do momento destacado, o Sr. Targino dedicou-se a falar sobre como era bom ser solteiro e livre para "aproveitar enquanto é novo pra depois de velho num fazer besteira e se lascar". O rememorar a ferrovia é rememorar a vida, e também estabelecer um lugar no mundo de hoje.



“embarque também neste trem”

3.1 A Associação dos Ferroviários Aposentados do Ceará - Afac

Ouvi falar na Afac, pela primeira vez, numa conversa com o Sr Raimundo, um agente de estação aposentado, que mora em Caucaia, nas imediações da estação da cidade. Ele tinha em casa a convocação para uma assembléia e me falou sobre a entidade que congrega os ferroviários aposentados do Ceará. Cuidei de anotar o endereço e o dia da assembléia. A reunião ocorreu no auditório da RFFSA¹⁰¹ e tratou de questões do cotidiano dos aposentados, como plano dentário e horário de atendimento aos associados. A partir dali, comecei a visitar a sede para me aproximar do dia-a-dia da instituição, o que foi de fundamental importância para o andamento da pesquisa.

Desde os primeiros contatos, em meados do ano 2000, tive possibilidades de conhecer melhor a organização dos trabalhadores aposentados da ferrovia. Somente após a última eleição da entidade, em março de 2004, quando acompanhei a efervescência política e a agitação que sacudiram a entidade, foi que decidi tomá-la como tema central de um capítulo. Tratava-se da primeira eleição com disputa, até então só havia "aclamação" de chapa única.

Essa mesma eleição, que exaltou os ânimos e me fez pensar de outra forma a Afac, também gerou certa instabilidade interna na entidade, provocando até mesmo a perda de alguns documentos, o que acabou dificultando a pesquisa. Componentes da antiga diretoria se apossaram de documentos, como atas e exemplares dos jornais antigos, até agora se negocia a devolução completa do material.

¹⁰¹ Especificamente, o auditório do Centro de Formação Profissional, situado à Praça Castro Carreira (Praça da Estação).

A chapa vencedora da eleição tinha em seu panfleto de propostas a sugestiva chamada: "Embarque também neste trem". Escolhi esta frase como título do capítulo final, por entender que ela representa bem a idéia de convite a uma viagem. Mas devo alertar que o ponto final deste trabalho não é o esgotamento do tema nem das vidas e sonhos aqui pensados e discutidos. Há muito a ser conquistado e vivido.

A pertinência do tema explica-se principalmente porque a organização e as lutas dos aposentados manifestam seus projetos e desejos. E a memória está articulada com os projetos e as lutas coletivas. Propomos aqui, neste capítulo, uma exploração mais focada na memória da instituição. Articularemos sua história com aspectos da sociabilidade e convivência dos aposentados da ferrovia no Ceará.

O objetivo não é fazer uma "história administrativa da Associação", mas tentar discutir aspectos históricos da entidade, retomando questões sobre o trabalho, a aposentadoria e a relação com a ferrovia.

Os problemas com a documentação também impossibilitam, pelo menos enquanto a situação perdurar, a efetivação de um apanhado que pretenda ser mais completo, devido ao desfalque no arquivo da entidade. Há expectativas de que os antigos dirigentes devolvam a documentação, que pertence ao arquivo e merece ser cuidada, organizada e disponibilizada.

Os aposentados brasileiros, de uma forma geral, possuem uma agenda de discussões bem particular, pois são afetados de maneira específica pelas políticas públicas e nem sempre contaram com entidades que os congregassem e atuassem tratando prioritariamente de suas reivindicações. A organização das associações de aposentados possui características próprias e passou por transformações históricas significativas, principalmente a partir dos anos 1980. Para

entendermos melhor algumas dessas transformações é preciso saber um pouco sobre as mudanças no tratamento dado ao aposentado.

No período que se estende de 1930 a 1964 as demandas relativas ao seguro da Previdência eram segmentadas por categoria. Segundo Júlio Assis Simões¹⁰², conquistavam melhores resultados as categorias mais organizadas - cita como exemplos os bancários, marítimos e ferroviários - que conseguiam fazer pressão, via sindicato, junto aos institutos de aposentadorias e pensões (IAPs). A aposentadoria era, nesse momento, uma forte pauta para os sindicatos, e a garantia de um benefício mais justo dependia, em certa medida, da articulação sindical.

O regime militar instituiu a unificação do sistema previdenciário, desarticulando assim a pressão dos sindicatos que possuíam reivindicações específicas relativas às categorias que representavam, por exemplo, os bancários aposentados eram representados diretamente pelos sindicatos da categoria.

Em 1974, o Ministério do Trabalho foi desmembrado, sendo criado o Ministério da Previdência Social. Esse desdobramento político-institucional provocou amplas conseqüências e no caso dos aposentados foi definitivo: o rearranjo gerou uma desarticulação entre a luta sindical e a luta pelos direitos relativos à previdência. Os aposentados ficaram numa espécie de "orfandade política", já que os sindicatos centralizavam as ações nas lutas do pessoal da ativa.

Em 1985, a criação da Confederação Brasileira de Aposentados e Pensionistas (Cobap) revelou a emergência de uma nova forma de mobilização protagonizada pelos aposentados. O pesquisador Júlio Assis Simões fala do

¹⁰² SIMÕES, Júlio Assis. A maior categoria do país: o aposentado como ator político. In: BARROS, Myriam Moraes Lins de. **Velhice ou terceira idade?**: Estudos antropológicos sobre identidade memória e política. Rio de Janeiro: Ed.FGV, 1998.

sentimento de abandono vivido pelos aposentados e daquilo que consideravam descaso por parte dos sindicatos:

Foi esse "descaso" que as novas associações de aposentados passaram a denunciar e a combater, em nome de uma ação reivindicativa ampla, unificada e autônoma em relação "as distintas categorias profissionais. Ao longo dos anos 80 até depois da mobilização dos 147%, no início dos anos 90, diversas associações de aposentados, ligadas ou não a sindicatos, articularam-se em federações regionais e formaram uma organização nacional - A Confederação Brasileira de Aposentados e Pensionistas (Cobap). Neste percurso deixaram de ter um papel assistencialista e pontual e despontaram como novos representantes reconhecidos dos interesses dos beneficiários da Previdência.¹⁰³

A Afac foi pensada dentro de tal contexto. Fundada em 25 de maio de 1985, ela surgiu da necessidade de uma entidade que congregasse os aposentados e suas reivindicações específicas, pois esse grupo não encontrava eco no sindicato, que legalmente já não representava o ferroviário aposentado.

Esta Associação, registrada sob o nº 55.159, e 30.12.85 no Cartório Melo Júnior, de Títulos e Documentos, foi fundada na data de 25 de Maio de 1985, atendendo a imperiosa necessidade que se fazia sentir de congregar os ferroviários aposentados que se encontravam desorientados, sem um apoio para a condução e trato dos seus interesses junto aos órgãos oficiais; chegou em boa hora.¹⁰⁴

No caso dos ferroviários brasileiros, pude notar, dentro do universo de documentos consultados, que a Associação de Aposentados do Rio de Janeiro¹⁰⁵

¹⁰³ Idem. Ibidem. p.17.

¹⁰⁴ AFAC. Relatório Anual das Atividades desenvolvidas pela diretoria no período de 25/05/85 a 25/05/86. Fortaleza, 1986.

¹⁰⁵ Fundada em 16/05/1884. Av. Presidente Vargas, 1733-S/N CEP 20210- Sede própria- Centro RJ

pode ser considerada pioneira. Como relata seu órgão de divulgação, "Jornal do Aposentado", a entidade começou a ser idealizada no ano de 1983:

Informamos a todos os interessados que consideramos como "idealizadores" da Associação dos Aposentados da RFFSA os nove ferroviários que participaram da 1ª reunião, realizada em 29/08/83, para discutir a criação de uma Associação.¹⁰⁶

Contudo, não foi apenas a situação de "orfandade política" que motivou a fundação da Afac. Um texto do então diretor da Afac, Sr. Paiva Lima, resume a missão e os objetivos da entidade, além de descrever as condições que impuseram a necessidade de sua criação:

A Associação dos ferroviários aposentados do Ceará - AFAC, entidade sócio-classista, sem fins lucrativos, fundada em 25 de maio de 1985, tendo por finalidade congregar os ferroviários, aposentados e pensionistas em geral; zelar pelos seus direitos; prestar-lhes assistência sócio-cultural e recreativa; promover a sua valorização procurando manter vivo os vínculos profissionais que nortearam a sua vida funcional dentro da empresa ferroviária, e conseguir palestras, conferências, cursos e outros meios a fim de manter a categoria sempre bem informada.¹⁰⁷

O principal foco de atuação da instituição passava pela questão dos direitos relativos à previdência, apesar dos objetivos de integrar, congregar e propiciar um espaço de convivência para o aposentado.

¹⁰⁶ INÍCIO. **Jornal do Aposentado**: órgão de divulgação oficial da Associação dos Aposentados da RFFSA, Rio de Janeiro, n.1, mar.1990.

¹⁰⁷ LIMA, Francisco Paiva. **Associação Ferroviária**: pronunciamento alusivo à comemoração do primeiro ano da Afac. Fortaleza, 10 jun.1986.

A “maior categoria do país”¹¹⁰ ainda enfrenta diversos problemas, sua visibilidade política não tem redefinido a esfera doméstica e o envelhecer pode ser muito diferente entre aposentados, pensionistas, entre pobres e ricos.

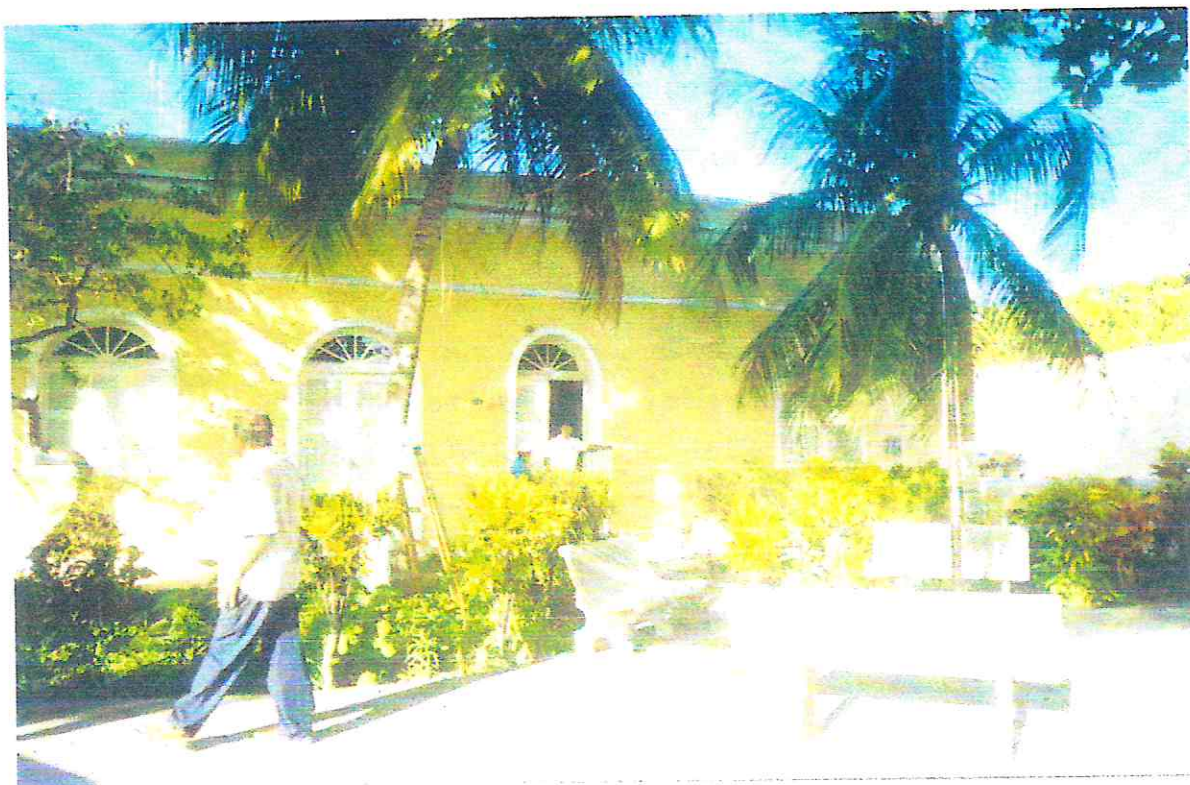
Com o passar das décadas cada vez mais o velho foi sendo marginalizado, principalmente se considerarmos a posição social do idoso. É sobretudo entre os pobres que os velhos são relegados a um segundo plano, vivendo na dependência de familiares ou isolados em abrigos, quando têm oportunidade de apoio. Muitas vezes a assistência prestada relaciona-se à aposentadoria recebida pelo idoso, que passa a ser manipulada pelo responsável por ele.¹¹¹

O que importa destacar é que a mobilização dos aposentados tem provocado um impacto social significativo; destratar, maltratar ou desrespeitar o idoso pode acarretar sérias conseqüências políticas. Um bom exemplo foi o destaque dado pela imprensa ao “deslize” do ex-Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, que usou o termo “vagabundos” quando se referiu à categoria.

¹¹⁰ “Entre os vários elementos básicos e recorrentes na elaboração discursiva da identidade do aposentado, podemos destacar, em primeiro lugar, a afirmação de seu vasto contingente numérico, que se sintetiza na expressão ‘somos a maior categoria do país’. Como afirmou, por exemplo Cid Ferreira, ex-presidente da Associação de Aposentados Metalúrgicos de Campinas” SIMÕES, *Ibidem*, p.20.

¹¹¹ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. A história de Fortaleza através da imprensa e dos depoimentos dos idosos. *Trajetos*, Fortaleza, v.1, nov. 2001.

3.2 A sede da Afac.



F. 08 Jardim e entrada da sede da Afac. Foto de Daniela Medina.

A atual sede da Afac, localizada na rua João Moreira, bem ao lado da Estação Central, é um ponto de encontro e de convivência. Mas nem sempre funcionou no mesmo lugar, possuindo pelo menos outros dois endereços. Na documentação do seu primeiro ano de existência, em especial no relatório sobre esse período, encontramos as seguintes referências a respeito da sede:

Associação de Ferroviários do Ceará, na Rua Castro e Silva nº684, mudou-se em Novembro de 1985, para nova sede, junto a RFFSA, na Praça Castro Carreira s/n, embora provisoriamente, onde funciona e atende diariamente.¹¹²

¹¹² AFAC. Relatório Anual das Atividades desenvolvidas pela diretoria no período de 25/05/85 a 25/05/86. Fortaleza, 1986.

Não fica bem claro onde, dentro da área de considerável extensão da RFFSA, ficava o local. Em outro relato, dessa vez no primeiro número do informativo da Afac, ainda sem título, encontramos o seguinte trecho que descreve a localização da sede dentro do espaço da RFFSA:

Inicialmente funcionou numa dependência do Sindicato dos Ferroviários na rua Castro e Silva, transferindo-se no mês de novembro do ano passado para a sala que foi gentilmente cedida pela administração da SP1.1, no prédio da Central, vizinho à Inspeção de Movimento, para nela funcionar o nosso escritório sede.¹¹³

Observamos que os primeiros espaços que abrigaram a Associação foram salas, locais relativamente pequenos e impessoais, principalmente se comparados à atual sede, um lugar com espaço interno e externo bem amplos. A proximidade com a ferrovia é uma constante de todos os endereços das sedes. Contudo, não encontrei evidências de que houvesse a premeditação de construir a sede exatamente no atual endereço.

Na documentação da solenidade de comemoração do primeiro ano de fundação da Afac, observei indícios da estreita relação com a ferrovia da "ativa". Nas solenidades, por exemplo, as homenagens foram acompanhadas de pequenos discursos¹¹⁴. Através deles é possível ter uma idéia das articulações com os gestores da ferrovia, no sentido da conquista da sede, e, provavelmente, em outros aspectos, como apoio jurídico.

Dr. Ruy do Ceará Engenheiro Chefe de Superintendência de Produção
(...) não tem medido esforços em prestar a esta Associação a sua valiosa colaboração, facilitando todos os meios de que temos necessitado para o

¹¹³ INFORMATIVO mensal: órgão de divulgação da Afac. Fortaleza, v.1, n.1, 5 fev.1986.

¹¹⁴ AFAC. Discursos de homenagem no primeiro aniversário da fundação. Fortaleza, 25 mai. 1986. Manuscrito.

bom desempenho de nossas atribuições para o funcionamento da entidade, no trabalho desenvolvido para atingir os objetivos de sua finalidade.

Dr. José Rêgo Filho, Engenheiro assessor da S.P 1.1

(...) tem prestado a esta Associação a sua irrestrita solidariedade, desde a sua fundação, ao seu funcionamento no início e, por último, interessando-se na solução do acolhimento, numa das dependências da Rêde, de nossa sede, quando enfrentamos sério problema nesse sentido no mês de novembro do ano passado.

Dr. José Maria Braga Costa, Engenheiro Chefe do Departamento de Transportes, prestou sua valiosa colaboração, autorizando com presteza a desocupação da sala onde hoje funciona a nossa sede, não tendo faltado, com sua franca ajuda quando tem sido procurado nesse sentido.

A partir da documentação observamos através da documentação as mudanças de sede, de uma sala no sindicato para uma outra na RFFSA, até finalmente fixar-se no prédio onde hoje se encontra instalada.

Nos agradecimentos ao engenheiro José Rêgo Filho, fala-se de um "sério problema", que, infelizmente, não podemos caracterizar aqui por falta de documentação. Só podemos deduzir que após o período de maio a novembro de 1988, a Afac teve que sair da sede do sindicato, passando a ocupar a sala situada "vizinho a Inspetoria de Movimento", e que essa transferência deve ter ocorrido em virtude de alguma pressão.

A possibilidade de mudança para uma nova sede é anunciada já no primeiro ano. A sala na RFFSA é chamada de "sede provisória" nos documentos timbrados da entidade.

A proximidade física e os laços de cooperação que se estabeleceram entre a Afac e a ferrovia da ativa podem acabar confundindo e dificultando a demarcação de fronteiras. Caso levemos em conta que o primeiro jornal se chamava "A voz do ferroviário" notaremos a questão da difícil separação entre aposentados e não aposentados. Essa problemática será explorada no próximo item.

3.3 Jornal, logotipo e outras marcas legíveis.

Atualmente "A voz do Aposentado" é nome do órgão oficial da entidade. Mas os detalhes sobre sua periodicidade e tiragem não podem ser expressos, pois não existe um arquivo dos números anteriores. Saí coletando alguns exemplares com associados e encontrei outros em pastas e caixas antigas na sede. Enquanto preparava o levantamento dos jornais e informativos da Afac, acabei percebendo um detalhe significativo: o primeiro jornal da entidade chamava-se "A voz do Ferroviário". Pensar sobre o nome do jornal, que na realidade é muito mais do que um "detalhe", me fez refletir acerca das vagas fronteiras entre ser aposentado e ser "da ativa".

O aposentado se diz ferroviário em suas falas, como já tratamos em outros momentos deste trabalho. Ele se considera detentor de um saber que manteria em funcionamento todo o complexo da ferrovia. Orgulha-se e apega-se a isso. A maioria ainda se descreve como ferroviário, e fala do fim dos "ferroviários" como se os atuais trabalhadores da ferrovia pertencessem a outra categoria.

O aposentado se afirma como ferroviário. Contudo, é um processo delicado descobrir-se fora do mundo da ferrovia; saber-se aposentado envolve o desafio de trilhar um novo caminho.

Lembremos, ainda, que na época em que o jornal intitulava-se "A voz do Ferroviário", a "categoria" dos aposentados estava apenas ensaiando sua articulação. Isso nos leva a pensar na sinuosidade do caminho e no tempo necessário para o ex-ferroviário descobrir-se aposentado.

De fato, o "A voz do ferroviário" não foi exatamente o primeiro boletim a circular. Antes dele já havia um informativo, mas sem nome. Em seu cabeçalho vemos apenas Informativo Mensal, com data de fevereiro de 1886.

Associação dos Ferroviários Aposentados-CE (AFAC)

Fundada em 25 de maio de 1985

INFORMATIVO MENSAL - Nº 001 - ANO I - FORTALEZA, 5 DE FEVEREIRO DE 1986

F. 09 Reprodução do original do Informativo Mensal da Afac.

O mais antigo exemplar do "Voz do Ferroviário" encontrado tem data de Julho de 1987. Não foi possível determinar quando saiu seu primeiro número e nem até quando circulou. Provavelmente durou até o final do ano de 1987, como podemos deduzir a partir de um documento encontrado numa pasta de prestação de contas e recibos do ano de 1987. Trata-se de um recibo referente a trabalhos de datilografia.

Recibo R120 de 04/11/1987

Recebi da Afac (Associação dos Ferroviários Aposentados do Ceará) a quantia de Cz\$ 120,00 (Cento e vinte Cruzados) referente a serviços de datilográficos para o jornal "A voz do Ferroviário".¹¹⁵

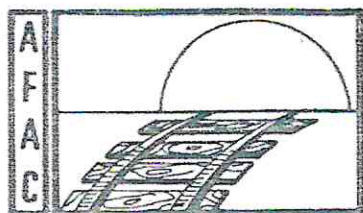
Em algum momento, cuja data não pudemos estabelecer, o jornal passou a receber o título de "A voz do Aposentado". Ocupar praticamente o mesmo espaço físico das instalações da ferrovia pode ter colaborado para o estreitamento da relação entre aposentados e trabalhadores da ativa. Tal aproximação foi mesclando os grupos de uma maneira que a fronteira entre eles tornou-se imprecisa. Nesse

¹¹⁵ AFAC. Prestação de contas do ano de 1987. Fortaleza, 1988.

sentido, o nome do jornal é um exemplo que se soma a outros. A memória, o apego ao ambiente de trabalho, a submissão à rígida rotina de horários imposta pela ferrovia e a relação com o equipamento contribuem para o entrecruzar do universo do aposentado com o do ferroviário em atividade.

Ao explorar o antigo título do jornal, reafirmo o meu o objetivo de tentar perceber nessas fontes, aparentemente burocráticas (jornais, boletins, relatórios e outros), alguns elementos que redimensionam questões essenciais do mundo trabalho, tais como a memória e seu papel nas relações construídas e reconstruídas com o mundo do trabalho na estrada de ferro.

A incursão na documentação da Afac proporcionou ainda um prazeroso exercício do contato com a polifonia de fontes, que alimentam e alargam minhas impressões sobre o tema e que deram sentido a todos os momentos de elaboração do trabalho.



ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS APOSENTADOS DO CEARÁ

— FUNDADA EM 25 DE MAIO DE 1985 —

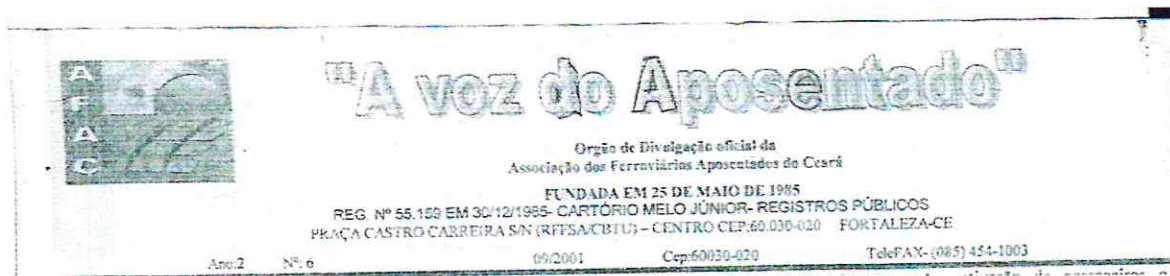
Reg. sob N.º 55.159, em 30/12/85, Cartório Melo Júnior — Registros Públicos

PRAÇA CASTRO CARREIRA S/N (RFFSA)

CENTRO — FONE: 211-4255 R-185

CEP 60.030 — FORTALEZA — CEARÁ

F. 10 Reprodução de detalhe do papel timbrado da Afac.



F. 11 Reprodução de detalhe de cabeçalho do jornal da Afac do ano de 2001.



F. 12 Reprodução de detalhe de cabeçalho do jornal da Afac do ano de 2003.

O logotipo da associação, encomendado ao artista plástico Descartes Gadelha, é mais uma das “frestas” através da qual tento perceber o universo dos aposentados da ferrovia. O planejamento da figura do logotipo e anotações que explicam os elementos de sua composição foram guardados. Um poema, de autoria de Descartes, com o título “Tarefa cumprida”, inicia a apresentação do logotipo:

TAREFA CUMPRIDA

O trabalhador levanta-se com a alvorada

E enxuga o suor de seu rosto

No espelho do ocaso;

Sendo testemunho de uma tarefa de trabalho

Honrosamente cumprida,

O ocaso não significa o fim,

Mas, o anúncio do merecido repouso.

O sol se põe nos deixando

O manto aconchegante da noite;

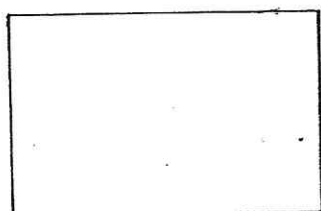
Pela janela as estrelas iluminam

A nossa reflexão sobre a estrada percorrida ...¹¹⁶

¹¹⁶ GADELHA Descartes. **Tarefa cumprida**, Fortaleza 11 out. 1985. Datilografado.

Em seguida, o autor dos versos e do logotipo explica que “esta reflexão serviu de roteiro para a construção gráfica do símbolo da associação dos Ferroviários aposentados”.

ELEMENTOS QUE COMPÕEM O LOGOTIPO DA A.F.A.



(A) RETÂNGULO:
SIMBOLIZA A JANELA;



(B) MEIO CÍRCULO
SIMBOLIZA O POZ
DO SOL;



(C) FERROVIA EM CURVA;
SUGERE A CURVA ESTATÍSTICA
PRODUTIVIDADE;

F. 13 Reprodução do estudo de Descartes Gadelha para a criação da logomarca da Afac.

O artista esclarece os elementos da figura num texto que intitulou “legendas significativas”. Ele procura esclarecer o que significa cada componente do logotipo. Em suas palavras “a aposentadoria aqui é representada pelo ocaso, o instante solene e iluminado do término de uma missão”. Relembremos que “o ocaso não significa o fim”, segundo vimos no poema. Outro componente da figura são os trilhos que “evidenciam o longo da meta percorrida”. Até mesmo o aspecto geométrico das figuras como “a curvatura da esquerda para a direita atingindo o extremo direito superior significa progressão estatística e o apogeu da chegada”. Noto na composição e na explicação da figura um sentido solene, o aposentado deixa a árdua rotina de trabalho e encontra reconhecimento por sua missão cumprida.

É dado também destaque “a forma retangular do enquadramento do símbolo” que, por sua vez, “significa a janela por onde o trabalhador, agora em seu repouso, vislumbra a paisagem do seu trabalho concluído e faz sua reflexão sobre o cumprimento da missão”.

3.4 Passeios de trem

Passeios de trem faziam parte das comemorações da Afac. Desde o primeiro aniversário da instituição, entre solenidades e palestras, havia um momento de embarcar numa viagem. O "programa" das comemorações do primeiro aniversário descreve os seguintes eventos:

1º Dia

Palestra do representante do INPS, sobre os benefícios de um modo geral a que todos tem direito, os aposentados e pensionistas da previdência Social.

2º Dia

Passeio de trem a Maracanaú, com retorno às 08:48 horas. Após o regresso Manhã recreativa no Grêmio Recreativo Ferroviário, Av. Francisco Sá, com disputa de jogos de salão ao som de música para dançar (forró).

3º Dia Sessão Solene.¹¹⁷

Vale destacar que as solenidades homenagearam os altos cargos da empresa ferroviária no Ceará¹¹⁸ - engenheiros e chefes da "ativa". A justificativa

¹¹⁷ AFAC. Programa de comemoração do primeiro ano de fundação. Fortaleza, 19 maio 1986. Datilografado.

¹¹⁸ Na lista dos homenageados encontramos os seguintes nomes acompanhados da respectiva descrição da função: Dr. Ruy do Ceará - Engenheiro Chefe da Superintendência de Produção de Fortaleza- SP 1.1; Dr José Rego Filho- Engenheiro assessor da SP1.1; Dr. José Maria Braga Costa - Engenheiro Chefe do Departamento Regional de Transportes; Dr Raimundo Wagner Vieira Ramos - Engenheiro Chefe do Centro de Treinamento de Fortaleza; Dr. José Maria Andrade Sales Neto - Engenheiro Chefe do Departamento de Eletrotécnica; Dr. José Aurilo Cavalcante Lima, Advogado-Chefe do Serviço Pessoal da SR 1.1; Dr. Carlos Alberto Gomes Borba - Engenheiro Chefe da Unidade de Movimento; Dr. Raimundo Macedo Pinto - coordenador da Secretaria de Benefícios do INPS e Dr. José Mardônio Sampaio de Meneses, Advogado - Presidente do Sindicato dos Empregados em Empresas Ferroviárias do Estado do Ceará.

encontrada para a escolha dos nomes foi o reconhecimento ao apoio que altos funcionários da "ativa" deram à fundação da associação.

Não foi possível ter acesso ao programa das comemorações do segundo ano, mas a viagem de trem, como podemos observar no artigo do jornal "A verdade" de Baturité, foi novamente realizada:

No dia 24 de Maio último, o Museu Comendador Ananias Arruda, desta cidade, foi visitado pela Associação dos Ferroviários Aposentados do Ceará, tendo à frente seu presidente Francisco Fernandes Maia e os diretores: Aldamir da Silva, Joel Ferreira da Silva, Francisco Paiva Lima, Etevaldo Pereira dos Santos, Wilson Rodrigues e Waldemiro Leite, que se faziam acompanhar do Sr. Osías Silveira da Silva, Presidente do Sindicato dos Ferroviários, familiares e amigos.

A excursão fez parte do programa comemorativo do 2º aniversário da Associação.

Os visitantes que vieram de Fortaleza, numa litorina atrelada ao trem turístico que periodicamente visita esta cidade e a serra de Baturité., manifestaram-se muito bem impressionados com o que viram em nosso museu.

Agradecemos a honrosa visita.¹¹⁹

Nesse segundo aniversário começou a ser desenvolvido o programa de trens turísticos que saíam de Fortaleza com destino a Baturité, logo desativado no início dos anos 1990. Pelo descrito no jornal "A Voz do Ferroviário" houve uma intensa mobilização na cidade, que recepcionou os participantes do evento.

A viagem de recreio empreendida no dia 24/0587 á Baturité, promovida pela diretoria da AFAC, agradou a todos. Naquela cidade, estavam presentes na estação centenária para recepcionar os aposentados, familiares e convidados, o agente José Eias, o Secretário de Cultura do Município Jornalista Miguel Arruda e a Banda de Música da

¹¹⁹ VISITANTES. **Jornal A Verdade**, Baturité, n.2980, 28 jun. 1987.

municipalidade. A caravana seguiu em ônibus especial para o centro da cidade, onde visitou o Museu Comendador Ananias Arruda, de valor incomensurável, e depois rumou pra o “Balneário Clube Itamaracá” para uma manhã de sol, almoço e distração ao som de músicas sertanejas. A diretoria da AFAC contou, para a efetivação da viagem, com a concessão do transporte ferroviário “Litorina”, gentileza do Engo. RUY do Ceará Superintendente de Produção- Fortaleza-RFFSA.¹²⁰

Já no programa do terceiro ano, também consta uma viagem, dessa vez o destino foi Quixadá: “Viagem de recreio de ‘Litorina’ à Quixadá, dos diretores, sócios, familiares e convidados”.¹²¹

Não conseguimos saber quantas vezes esse tipo de evento aconteceu, mas parece certo que estimulava a memória e a imaginação de quem dele participava. Encontrei um relato numa pasta da associação feito por um convidado e publicado em um jornal. Mesmo que não saibamos a fonte do recorte podemos notar no texto alguns elementos que certamente foram comuns a muitas viagens:

Como convidado da Associação dos ferroviários aposentados do Ceará, que tem na presidência Etevaldo Pereira Santos, e juntamente com outros diretores da ACEJI, Paiva Lima e Rodrigues Araújo, participei de uma excursão à cidade de Baturité como passageiro de uma composição da companhia Brasileira de trens urbanos (CBTU) cedida pelo Diretor Regional Dr. Francisco Roberto Santana. Cerca de 1200 pessoas participaram da aventura, lotando os nove carros puxados pela locomotiva 2215, dirigida pelo velho Maquinista Severiano Celestino da Costa, que tinha como auxiliares, os também maquinistas Francisco Oliveira e Raimundo Ivan. Severiano confessou ao repórter que até se emocionou na viagem Fortaleza-Baturité, conduzindo a composição, ao passar na estações, com os aplausos das populações residentes as

¹²⁰ DOIS anos de Afac. **A Voz do Ferroviário**, Fortaleza, v.1, edição especial, 25 maio 1987.

¹²¹ AFAC. Programa de comemoração do terceiro ano de fundação. Fortaleza, 25 mai. 1988. Datilografado.

margens da ferrovia, saudando o apito do trem, como que acreditando na volta dos trens de passageiros para o interior.¹²²

Um dos componentes mais significativos dessas viagens é o desejo de visibilidade. A repercussão desses eventos pode significar a materialização de um reconhecimento, uma distinção. Nesse sentido, Pierre Bordieu nos sugere uma possibilidade de interpretação quando nos fala dos significados que perpassam a experiência da percepção dos sujeitos no mundo, numa esfera que envolve o tornar-se visível para os outros, ou seja, "um ser que existe fundamentalmente pelo reconhecimento dos outros"¹²³ A Afac empenha-se no sentido de tornar visível seu trabalho e de provocar na sociedade uma reflexão sobre o transporte ferroviário, o aplauso popular à passagem do trem pode ser pensado em tal contexto.

O desejo de dar visibilidade à associação e de promover o reencontro entre o ferroviário e a ferrovia está presente no planejamento e na execução de eventos como esses. Numa carta¹²⁴, datada de 21 de maio de 1987, endereçada ao Sr. Ruy do Ceará, então Superintendente de operações da RFFSA, há um pedido para que seja autorizada uma viagem de trem durante as comemorações do aniversário da Afac. Um dos argumentos utilizados para justificar o pedido foi a "solicitação unânime" de "uma viagem de recreio a Baturité, no dia 24, para diretores, familiares, sócios e convidados". A mesma missiva dá detalhes sobre o trem e horário planejado para a viagem e pede providências "no sentido de conceder o transporte por meio ferroviário, para ida e volta no mesmo dia, saindo da estação Central às 07:00 horas". O trecho mais interessante, do ponto de vista das problemáticas históricas, vem em seguida:

¹²² XIMENES, Raimundo. Crônica de uma viagem. Diário do Nordeste 5 jun. 1986.

¹²³ BORDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 4.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.p.117.

¹²⁴ AFAC. Carta n.112/PR/87. Fortaleza 21 maio 1987.

Esta viagem terá, também, a finalidade de satisfazer o desejo dos ferroviários aposentados de sanar as saudades revendo o ambiente do trabalho no qual conviveram durante muitos anos, contribuindo com a sua parcela de esforço conjugado, percorrendo o trecho citado.¹²⁵

Observo que mesmo num documento formal está expresso o desejo de rever ou reviver o ambiente de trabalho, "sanar as saudades". E para tal, seria preciso fazê-lo em grupo, coletivamente. Provavelmente o ato de tomar um trem urbano não daria conta de remediar as saudades.

O desejo de desfrutar da ferrovia que os aposentados ajudaram a construir também é usado como argumento. Procura-se justificar uma espécie de direito, afinal a estrada de ferro e o trem também foram obras do esforço coletivo e "conjugado" das antigas turmas da ferrovia.

¹²⁵ Idem. Ibidem.

3.5 Uma roda, um monumento.



F. 14 Monumento no jardim da Afac, ao fundo, vista da Praça da Estação.
Foto de Daniela Medina

Nos primeiros meses da atual gestão da Afac, foi inaugurado, no jardim da sede, um monumento: uma roda de trem sobre um pedestal, elevada cerca de um metro do chão. O monumento não traz nenhuma legenda para explicar sua origem e o motivo de sua colocação.

No mural da associação encontrei um poema de Luís de Janú, o mesmo poeta do qual falamos em outro momento da dissertação. Desta vez "A roda que não roda mais" dá título a um poema que fala de aposentadoria, memória e ferrovia. O texto foi escolhido como ponto final deste item, no qual refletimos sobre a Afac, não por definir ou fechar o tema, mas por provocar novas inquietações.

Roda que não roda mais

Venho falar numa roda
De ferro velha querida
Que estava desprezada
Transportou mais de uma vida
Subiu e desceu ladeira
Com chuva sol e poeira
Jamais será esquecida

Há tempo desprotegida
A sós sem dono sem guia
Rodou quando era nova
À noite e durante o dia
Hoje quem por ela passa
Lembra a Maria Fumaça
Da antiga ferrovia

Roda amiga quem diria
Um dia te ver parada
Sem lenha sem maquinista
Sem água fogo sem nada
Morta pensando estar viva
Com uma locomotiva
Rodando em qualquer estrada

Na mais alta madrugada
No passado em outra data
Você por cima do trilho
Passou por corte e por mata
Preso sem poder fugir
Solta hoje está aqui
Livre de qualquer sucata

Feita de ferro sem prata
Quem te fabricou morreu
Não tem mais RVC

Do tempo que tu correu
O vagão que te puxou
Antes de ti se acabou
Só você sobreviveu

Teu largo friso encolheu
Ficou estreito e mais fino
A máquina que te puxou
Perdeu a força e o sino
Sua caldeira furou
O velho engate amassou
Não fecha a falta de pino

Tu foi nova eu fui menino
Queria ter tua sorte
Durar mil anos na terra
Sem nunca pensar na morte
Fazer zuada sem ver
Pegar peso sem ver
Embaixo do meu transporte

Sair daqui para o norte
Regressar trazendo um *geep*
Ficar na associação
Com aposentado e equipe
Para quem passar me olhar
De perto me admirar
Na Central de João Felipe

Viver distante da elite
Morar com o meu companheiro
Do mais humilde operário
Até o nobre engenheiro
Pedir a quem tem direito
Trazer com maior respeito
Restante do meu rodeio

Em frente a Castro Carreiro
Onde estou quero ficar
Ninguém me tira daqui
Nunca mais quero rodar
Sem opção de salário
Junto do ferroviário
Cheguei no último lugar

Poeta popular Luís de Janú
Fortaleza 20/07/04

De peça mecânica a monumento. O que acontece entre estar acoplado à engrenagem e estar sozinho?

Comparando a roda-sucata-monumento ao ferroviário aposentado, o poeta fala da matéria inorgânica do ferro, que sobrevive quase sem marcas a todos esses anos. Ele queria ser assim, e expressa seu desejo. Mas a resistência do material não é suficiente para que seja um olhar tranqüilo. Onde está a máquina? Os outros componentes?

À certa altura aquela roda parece um membro amputado, que sobrevive ao corpo: “O vagão que te puxou/ Antes de ti se acabou/Só você sobreviveu/Teu largo friso encolheu/Ficou estreito e mais fino/A máquina que te puxou/Perdeu a força e o sino/Sua caldeira furou/O velho engate amassou.”

Vencer o deslocamento e o isolamento causados pela aposentadoria é um desafio. A memória pode articular-se a esse processo; ela perpassa relações e é retomada tanto em embates políticos quanto em festas, jogos e passeios.

Lembremos aqui a relação entre memória e lugar. Pierre Nora¹²⁶ destaca dois tipos de memória: uma tradicional (imediate) e outra redimensionada por sua transformação em história. "À medida que desaparece a memória tradicional, nós nos sentimos obrigados a acumular religiosamente vestígios, testemunhos, documentos, imagens, discursos, sinais visíveis do que foi". Para o autor, os lugares de memória existem em diversos sentidos: material, funcional e simbólico, ou seja, esses lugares têm materialidade e tangibilidade.

(...) museus, arquivos, cemitérios e coleções, festas, aniversários, tratados, processos verbais, monumentos, santuários, associações (...) os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais¹²⁷

Os lugares de memória dos nossos aposentados bem representam o desejo de ser visível, de organizar: é necessário criar arquivos, é preciso celebrar, referenciar o passado, construir uma história.

Foi curioso que ao falarem sobre a Afac, alguns aposentados se deram conta da trajetória da entidade. Eles puderam rever os sentidos do que significa estar fora das atividades cotidianas do trabalho na ferrovia e integrar um novo grupo.

Raimundo: Não é nem que eles num queriam ajudar, mas o que tem a ver o sindicato com a gente?

Daniela: E como vocês ficaram?

Raimundo: Era isso aí, tudo de ruim fica pro velho. Até nome de vagabundo, você num sabe não? Depois a gente teve a Afac. Teve o tempo do seu Etevaldo e agora tá os menino aí, o Sobreira e outros. Muita coisa já

¹²⁶ NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto história**. São Paulo, 10: 7-28, 1993.

¹²⁷ Idem. *Ibidem*.

teve ali dentro. Tem que dar os direito da gente. Se nós num cuidar quem vai? Eu até vou nas assembléia, nunca mais fui, mas vou.

Daniela: Quando o Sr. foi pela primeira vez a uma assembléia?

Raimundo: A primeira que eu fui, rapaz, já tem umas pouca de tempo. Foi no noventa e um, aqueles tempo do Collor. Era em noventa e um que eu fui.

Daniela: Mais de dez anos

Raimundo: É mesmo. Já tá aí com tempo mesmo. O velho tem que ter o seu valor, paga imposto igual um novo, até num quilo de feijão.

O tempo da Afac, segundo leio nas palavras de seu Raimundo, contrapõe-se ao desrespeito infligido ao velho. Ele mistura a época da fundação com o episódio em que o Presidente Fernando Henrique Cardoso usou um termo inadequado para falar dos aposentados.

Congregando aposentados e sendo por eles organizada e vivida, a Afac propicia espaços para uma tessitura coletiva que pode ser tomada como alternativa de construção frente aos renovados desafios do envelhecer e do conviver.

Considerações Finais

O momento em que o título desta dissertação ganha mais sentido é este. Todo trabalho que por hora se encerra nada mais é do que uma estação. Penso no passageiro/leitor chegando até a estação: curioso, cansado, atento... como terá chegado? Como veio aqui? Sei que agora parte. Algo mudou, o breve tempo deixou alguma marca. Estação e tempo estão ligados. A passagem das estações ensinou o homem a contar o tempo em anos. As estações na igreja provocam a rememoração do martírio de Cristo.

Deparando-me com a necessidade de escrever este item, lembro de minha chegada a essa “estação” e, parando um pouco para pensar em como tudo aconteceu, posso ter uma perspectiva da intensidade das trocas que essa experiência tem me proporcionado. Tive a oportunidade de conhecer os amigos ferroviários, re-experimentar o espaço da estação e do trem, rever meu bairro e a cidade enquanto as vozes daqueles velhos senhores faziam brotar significados novos para elementos do mosaico cotidiano.

Neste trabalho explorei o mundo do ferroviário e da ferrovia com um olhar panorâmico, que aqui e ali deteve-se na paisagem ou nos objetos, atçando questionamentos historicamente fundamentados.

O meu objetivo principal foi adentrar no universo da memória do trabalhador ferroviário. Penso que este objetivo foi atingido, porém a efetivação do trabalho não representa um ponto final. Existem outras falas e outros indícios e a possibilidade da releitura das falas e dos indícios aqui contemplados.

A interpretação das memórias do trabalhador ferroviário buscava compreender como estes sujeitos percebem e recriam as transformações da ferrovia e como se utilizam dessas memórias como tática de sobrevivência e reconhecimento social. Com o desenrolar da pesquisa, as leituras e a convivência com os ferroviários, acabei me deparando com questões que não eram percebidas à época da montagem do projeto para o Mestrado. Problematizar os significados da aposentadoria, por exemplo, era algo com que não me preocupava e que acabou ganhando certo espaço. Pensar a articulação ente velhice e a aposentadoria passou ser uma questão tão relevante que gerou um capítulo sobre o tema.

Em muitos momentos percebi como as memórias dos ferroviários são compostas como extensão do equipamento técnico. Comparam suas vidas à ferrovia e articularam seus relatos de tal forma que é difícil destacar uma da outra. Isto é perceptível na medida em que traçam trajetórias ascendentes e decadentes para a ferrovia e para suas vidas.

O diálogo com diversas fontes me proporcionou um amadurecimento. Vivenciei o fazer histórico e pude notar que a crítica e o olhar do historiador devem estar presentes em toda fase de contato com a documentação.

-se com expressões admiradas ao lado da ruidosa locomotiva cujo barulho, calor e potência do motor funcionando são impressionantes.

Um episódio significativo dos últimos dias de trabalho foi uma conversa com um dirigente da Afac, que em determinados momentos me ajudou a explorar as caixas de documentos.

Tudo começou quando ele e seu colega conversavam sobre a necessidade de organizar o arquivo da entidade e recuperar a documentação. Ele me disse que a

associação já possuía uma história e que ele só se deu conta disso quando me viu por lá trabalhando. Espero que a organização da documentação de fato seja feita e que novos pesquisadores descubram o prazer de trabalhar com esses velhos senhores e suas memórias.

ANEXOS

A RFFSA

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA – RFFSA – em Liquidação - é sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes, com o seu processo de liquidação supervisionado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, através do Departamento de Extinção e Liquidação – DELIQ.

Foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, e dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004. Sua liquidação, iniciada em 17 de dezembro de 1999, por deliberação da Assembléia Geral dos Acionistas, atualmente é conduzida sob responsabilidade de uma Comissão de Liquidação composta por até três membros.

O processo de liquidação da RFFSA implica na realização dos ativos não operacionais e no pagamento de passivos. Os ativos operacionais (infra-estrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) estão arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias e deverão ser transferidos à União na eventualidade da extinção da RFFSA, já que aquela, de acordo com os artigos 20 e 21 da Lei n.º 8.029/90, é sucessora dos direitos e obrigações da Empresa. Conforme previsto nos contratos de arrendamento e concessão, compete à RFFSA fiscalizar os ativos arrendados.

A RFFSA foi criada em 1957 pela consolidação de 18 ferrovias regionais, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Durante 40 anos prestou serviços de transporte ferroviário, atendendo diretamente a 19 unidades da Federação, em quatro das cinco grandes regiões do País, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional).

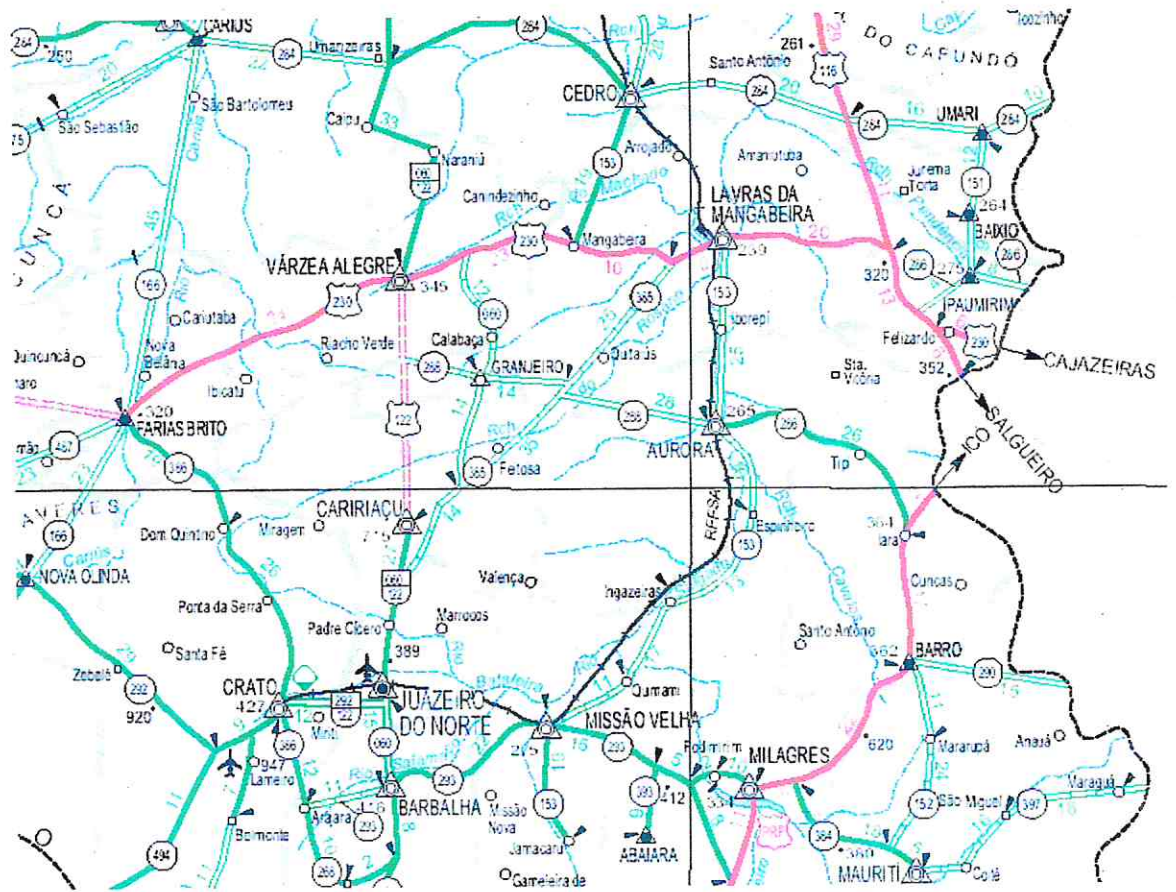
Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, ensejando estudos, promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que recomendaram a transferência para o setor privado dos serviços de transporte ferroviário de carga.

Essa transferência foi efetivada no período 1996/1998, de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, sua concessão pela União por 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários. Em 1998, houve a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA à RFFSA, ao que se seguiu, em dezembro desse ano, a privatização daquela malha.

A CFN

A CFN é composta pela malha ferroviária adquirida da antiga RFFSA, que se estende pelos Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas até o Município de Propriá, no Estado de Sergipe, conectando as regiões produtoras de açúcar, álcool, cimento, gesso, derivados líquidos de petróleo, produtos cerâmicos, bebidas, produtos siderúrgicos, milho, coque, alumínio, sal e tantos outros, com os principais portos brasileiros a saber: Itaqui/MA, Mucuripe/CE, Suape/PE, Cabedelo/PB, Macau/RN e Maceió/AL, Porto do Recife/PE e Pecém/CE.

Anexo 02
Rio Salgado e o traçado da ferrovia.



Anexo 03

Mapa do Centro - Arredores da Estação Central em Fortaleza



FONTES

Entrevistas

- Sr Antônio Cristino Neto, foi motorista e operador de máquinas. Foi dirigente da AFAC. (66 anos quando da entrevista realizada em 16 /10/ 2001)
- Sr Expedito Pereira de Araújo, foi motorista.
(72 anos quando da entrevista realizada em 16/10/2001)
- Sr José Targino Viana, foi operário da manutenção de máquinas e escriturário
(66 anos quando da entrevista realizada em 20/09/2001)
- Sr Raimundo Nonato Cruz, , foi trabalhador da "conserva", turma de reparos e manutenção (65 anos quando da entrevista realizada em 08 e 09/08/2001)
- Vicente Moura Alencar, foi operário de pedreira e operário de manutenção de pontes (63 anos quando da entrevista realizada em 17/10/2001)
- Antônio Serafim, foi maquinista (entrevistas realizadas em Janeiro e Fevereiro de 2004)
- José Cícero Belarmino (entrevistas realizadas em Janeiro e Fevereiro de 2004)

Jornais

Jornal O Povo

"Caiu o ferroviário, interrompida a série de vitórias do tricolor da RVC"

02/01/1957 p.05

" Nunca se viu tal corrida aumentista"

03/01/1957 p.02

" Inaugurado mais um pôsto Shell à avenida João Pessoa"

05/01/2001 p.06

" Novos horários para trens de passageiros"

08/01/1957 p.01

" Chuva em vários municípios- Relação fornecida hoje pelo telégrafo da RVC"

09/01/1957 p.01

' Execução do reaparelhamento da Rede de Viação Cearense"

09/01/1957

“ Máquina diesel no tráfego hoje”

11/01/1957

Coluna “ Comentários do dia”

15/01/1957

Coluna “ Notas e Notícias”

16/01/1957 p.02

“ Ligação à RVC da Rede Ferroviária do Nordeste”

19/01/1957 p.01

Assassinos simulam acidente ferroviário

21/01/1957

Acidente fatal com caminhão

21/01/1957 p.01

“Criança de oito anos colhida e morta por um vagão da RVC”

22 /01/1957 p.06

Coluna “ Notas e Notícias”

23/01/1957 p.02

“ Todos os recursos da RVC para escoar a produção”

25/01/1957 p.01

Acesso: Biblioteca Pública Meneses Pimentel (microfilmes)

Jornal O Nordeste

“ Relação das chuvas caídas à margem da linha férrea do dia 02 para o dia 03”

04/03/1957

Acesso: Biblioteca Pública Meneses Pimentel (microfilmes)

Jornal Correio do Ceará

Coluna “ Destaques” – Problemas com transporte causam abastecimento precário de Fortaleza,

10/11/1964

Caderno Especial “Ceará uma nova imagem do Progresso”

30/05/1969

Acesso: Hemeroteca da Biblioteca Pública Meneses Pimentel

Jornal do Commercio (Recife)

“CFN é recordista em acidentes”

12/07/2001

Acesso: Cópias xerox cedidas pela AFAC

Jornal Diário do Nordeste

“ Os trens na rede”

01/04/1985

“ Há 123 anos acontecia a primeira viagem de trem no Ceará”

30/11/1996

“ Estação é patrimônio histórico de Sobral”

17/09/1997

Acesso: Hemeroteca da Biblioteca Pública Meneses Pimentel

Jornal A voz do Aposentado - órgão de divulgação oficial da Associação dos Ferroviários aposentados do Ceará (AFAC)
(2000 e 20001)

Outros

Emílio Garrastazu Médici / Mensagem ao Congresso Nacional 1970 (Art. 81, item XXI da Constituição Federal) 31 de Março de 1970

Anuário Estatístico do IBGE. Secretaria de Planejamento da Presidência da República/ Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)
AFAC. Relatório Anual das Atividades desenvolvidas pela diretoria no período de 25/05/85 a 25/05/86. Fortaleza, 1986.

LIMA, Francisco. Paiva. Associação Ferroviária: pronunciamento alusivo à comemoração do primeiro ano da Afac. Fortaleza, 10 jun.1986.

AFAC. Relatório Anual das Atividades desenvolvidas pela diretoria no período de 25/05/85 a 25/05/86. Fortaleza, 1986.

AFAC. Discursos de homenagem no primeiro aniversário da fundação. Fortaleza, 25 mai. 1986. Manuscrito.

AFAC. Prestação de contas do ano de 1987. Fortaleza, 1988.

AFAC. Programa de comemoração do primeiro ano de fundação. Fortaleza, 19 maio 1986. Datilografado.

AFAC. Programa de comemoração do terceiro ano de fundação. Fortaleza, 25 mai. 1988. Datilografado.

AFAC. Carta n.112/PR/87. Fortaleza 21 maio 1987.

Relatório do Presidente da Província de 1890.

Relatório do Ministério dos Transportes: Ferrovias do Nordeste. 1959.

BIBLIOGRAFIA

- ARAÚJO, Hermetes Reis de. Técnica e Natureza na Sociedade Escravista. In *Revista Brasileira de História*, v.18, no. 35, p287-305.1998
- BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1993.
- BARAT, Josef. A evolução dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE;IPEA, 1978.
- BENJAMIN, Walter. *Magia e Técnica, Arte e Política- Ensaio sobre Literatura e História da Cultura*". Obras escolhidas v.I. São Paulo: Brasiliense.1994.p.226
- BERMAN, Marshal. *Tudo que é sólido se desmancha no ar: A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das letras, 1986
- BEZERRA, Antônio, *Notas de viagem*, Fortaleza, Imprensa Universitária, 1965
- BORDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 4.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.p.19.
- CALVINO, Italo. *Seis propostas para o próximo milênio*. Tradução Ivo Barroso- São Paulo: Companhia das Letras, 1990
- CÂNDIDO, Tyrone Apolo. Os trilhos do progresso: episódios das lutas operárias na construção da estrada de Ferro de Baturité.In *Trajetos*. Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social e do Departamento de História da UFC V.1,n.2 (jun2002)
- CARVALHO, Cid Vasconcelos de. *O trem em Camocim: Modernização e Memória*. Dissertação de Mestrado UFC Agosto /2001
- CARVALHO, Ruy Vasconcelos de. *O verbo contra o vento: As vilas volantes*. Fortaleza, 1991. Dissertação de Mestrado em Sociologia, Universidade Federal do Ceará.
- CERTEAU,Michel de. *A invenção do Cotidiano: 1. Artes de Fazer*. Tradução Ephaim Ferreira Alves- Petrópolis, RJ: Vozes, 1994
- CERTEAU, Michel de *A invenção do Cotidiano: 2. Morar , cozinhar*; Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis,,: Vozes, 1996.p.193
- COSTA, Cacilda Teixeira da. O sonho e a técnica : A Arquitetura de Ferro no Brasil 2ª. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.p.123.

- FEREIRA, Aurélio Buarque de Hollanda. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. 2ª. Edição 26ª. reimpressão. Editora Nova Fronteira/Rio de Janeiro
- FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité.:1870-1930*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989.p.51
- FRENTESS, James e WICKHAM, Chris. *Memória social - Novas perspectivas sobre o passado*. Lisboa: Ed. Teorema.
- GADELHA Descartes. **Tarefa cumprida**, Fortaleza 11 out. 1985. Datilografado.
- GAGNEBIN, Jeanne Marie. *História e Narração em Walter Benjamin*. São Paulo: Perspectiva, 1999
- GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: O Cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- _____. *Olhos de Madeira: Nove reflexões sobre a distância*. São Paulo: Companhia das letras, 2001.
- _____. *Mitos , Emblemas e Sinais*: São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma : a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das letras, 1988.p.40
- _____. *Os negativos da História: A ferrovia-fantasma e o fotógrafo cronista" In Resgate Revista de Cultura*. Centro de Memória UNICAMP. Papirus. Campinas 1993
- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A história de Fortaleza através da imprensa e dos depoimentos dos idosos*. **Trajetos**, Fortaleza, v.1, nov. 2001
- LACERDA, Franciane Gama. "Cidade, memória e experiência ou o cotidiano de uma cidade do Pará nas primeiras décadas do século XX" In *Pesquisa em História*. São Paulo: Editora olho d'água, 1999
- LATOURETTE, Bruno. *Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica*. Rio de Janeiro: Ed 34, 1994 Coleção TRANS
- LE GOF, Jacques. *História e Memória*. 4ª.ed Campinas: Editora da Unicamp, 1996
- LOPES, Rosana Miziara. *Os restos e a cidade*. In *Cidades* São Paulo: Programa de História/PUC -SP e Editora Olho d'Água. 1999

- MEYER, Marlyse. O imaginário dos trilhos. In *Literatura e Sociedade/Departamento de Teoria Literária e Literatura Comparada/ Universidade de São Paulo*. São Paulo: USP/FFLCH/DTLLC, 1996.
- MEMÓRIA, Octávio. Origem da Viação Férrea Cearense Tipografia Comercial, Fortaleza 1923.p.431
- MENESES, Ulpiano T. Bezerra de Meneses. Fontes visuais, História visual. Balanço provisório, propostas cautelares. In *Revista Brasileira de História - Órgão Oficial da Associação Nacional de História*, São Paulo ANPUH/Humanitas Publicações, vol.23, nº. 45, 2003
- MATOS, Olgária C. F. *A escola de Frankfurt: Luzes e sombras do Iluminismo*. São Paulo: Editora Moderna, 1993. p.46.
- MERLEAU-PONTY, Maurice, *Fenomenologia da Percepção*. 2ª. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. p.14
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto história**. São Paulo
- PERROT, Michelle entrevistada por Sant'anna, Denise Berluzzi "A força da memória na pesquisa histórica" In *Projeto História* Nº 17 p257-258
- PINTO, Estevão. *História de uma estrada de ferro do nordeste*. Coleção Documentos Brasileiros. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1949.
- PINTO, Júlio Pimentel. "Os muitos tempos da memória" In *Projeto História* Nº 17
- PORTELLI, Alessandro. O que faz a História Oral diferente. In *Projeto História*. São Paulo, EDUC, 1997, Nº.14
- PRADO, Adélia. *Poesia reunida / Adélia Prado*. São Paulo: Arx, 1991.p.49
- SCHAMA, Simon. *Paisagem e Memória*; tradução Hildegard Feist - São Paulo: Companhia das letras, 1996.p.33
- SILVA FILHO, Antônio Luís Macedo. *Na senda do Moderno: Fortaleza paisagem e técnica nos anos 1940*. Dissertação de Mestrado PUC-SP Março/ 2002 p.11
- _____ *Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra*. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2002.
- SIMÕES, Júlio Assis. A maior categoria do país: o aposentado como ator político. In: BARROS, Myriam Moraes Lins de. **Velhice ou terceira idade?: Estudos antropológicos sobre identidade memória e política**. Rio de Janeiro: Ed.FGV, 1998.

- SIMONDON, Gilbert. "Sobre a técnico-estética: Carta Jacques Derrida". In **Tecnociência e Cultura: Ensaios sobre o tempo presente**. ARAÚJO, Hermetes Reis de (org) e Seiler, Achim. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.
- TÁVORA, Fernandes. Dr João Thomé Saboya e Silva. In *Revista do Instituto do Ceará*. v.88 Jan/dez 1970p 156-167.
- TENNER, Edward. *A vingança da tecnologia, as irônicas conseqüências das inovações mecânicas, químicas, biológicas e médicas*. Tradução de Ronaldo
- THOMPSON, Paul. *A voz do passado- História Oral*. Tradução Lólio Lourenço de Oliveira. Rio de Janeiro. Terra e Paz, 1992
- WEIL, Simone *A condição operária e outros estudos sobre a opressão/ seleção e apresentação* Ecléia Bosi. 2.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- XIMENES, Luís. *Paixão Ferroviária*. Edição do Autor. Fortaleza:1984p.47 p.253-266
- MEYER, Marlyse. *O imaginário dos trilhos*. In *Literatura e Sociedade/Departamento de Teoria Literária e Literatura Comparada/ Universidade de São Paulo*. São Paulo: USP/FFLCH/DTLLC, 1996.
- FEREIRA, Aurélio Buarque de Hollanda. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. 2^a. Edição 26^a. reimpressão. Editora Nova Fronteira/Rio de Janeiro
- Sérgio de Biasi. Rio de Janeiro: Campus, 1997.