

**CENTRO UNIVERSITÁRIO DE ARARAQUARA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**  
**E MEIO AMBIENTE**

Francisco de Assis Bergamim

**E era assim ...**  
**Abrindo as cortinas de ferro**  
**das memórias dos trabalhadores das oficinas da E.F.A.**

ARARAQUARA - SP  
2015

Francisco de Assis Bergamim

**E era assim ...**  
**Abrindo as cortinas de ferro**  
**das memórias dos trabalhadores das oficinas da E.F.A.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, curso de Mestrado, do Centro Universitário de Araraquara – UNIARA – como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente.

Área de Concentração: Dinâmica Regional e Alternativas de Sustentabilidade.

**Orientado: Francisco de Assis Bergamim**

**Orientadora: Dulce Consuelo Andreatta Whitaker**

## Ficha Catalográfica

Bergamim, Francisco de Assis

**E era assim ... Abrindo as cortinas de ferro das memórias dos trabalhadores das oficinas da E.F.A.**

Dissertação – Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente – Centro Universitário de Araraquara (Uniara) – Araraquara, 2015. 267p.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Dulce Consuelo Andreatta Whitaker

- 1 - Araraquara
- 2 - Ferrovia
- 3 - Memórias de trabalhadores
- 4 - Oficina de manutenção de trens


## FOLHA DE APROVAÇÃO

NOME DO ALUNO: *Francisco de Assis Bergamim*

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, curso de Mestrado, do Centro Universitário de Araraquara – UNIARA – como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente.

Área de Concentração: Dinâmica Regional e Alternativas de Sustentabilidade.

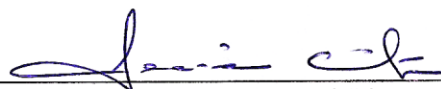
### BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Luiz Flavio de Carvalho Costa  
UFRRJ – Rio de Janeiro



Profa. Dra. Dulce Consuelo Andreatta Whitaker  
UNIARA - Araraquara



Profa. Dra. Janaina Florinda Ferri Cintrão  
UNIARA - Araraquara

Araraquara – SP, 28 de abril de 2015



## AGRADECIMENTO

Esta é uma daquelas jornadas que só é possível cumprir com muito apoio.

Agradeço a Deus pela saúde, força e oportunidade a cada dia desta existência.

Ao apoio e retaguarda da família, esposa Glória e filho Gustavo, pela compreensão do tempo ocupado com a Dissertação e pelo carinho com minha mãe, Therezinha, que partiu para outras jornadas da existência durante o Mestrado.

A cada um dos entrevistados, narradores de suas próprias histórias, personagens desta pesquisa.

Aos vereadores João Farias e Elias Chediek, presidentes da Câmara Municipal de Araraquara, pelo apoio nesta jornada de estudo permitindo condições na jornada de trabalho.

A equipe da Secretaria do Mestrado pela permanente boa vontade, empenho, interesse, atenção, carinho e desejo de atender da melhor maneira possível,

A Reitoria da Uniara pelas condições de acesso ao Programa de Mestrado.

A cada um dos professores, orientadores e co-orientadores do programa, por, acima de tudo, ensinarem a pensar, por instigarem o pensamento e provocarem o desejo pela pesquisa, pela busca do conhecimento, com a compreensão de que nossa sociedade será mais justa e igualitária por meio do acesso ao conhecimento.

A coordenadora do Programa de Mestrado, Vera Botta, por ter proporcionado condições plenas de participação no programa; por compartilhar sua cultura e conhecimento, pelos debates e pela provocação do pensamento.

A CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pela concessão da bolsa deste Mestrado.

Agradeço à Dulce Consuelo Andreatta Whitaker, a orientadora muito especial, uma luz a cada conversa, a cada reunião. Sua visão de mundo, de sociedade, suas orientações representam um ampliar dos horizontes da minha mente. Sua disposição, uma lição de vida, motivação, inspiração, um modelo.



## EPÍGRAFE 1

No artesanato urbano, embora baseado essencialmente na troca e na criação de valores de troca, a finalidade imediata dessa produção é a subsistência como artesão, **como mestre artesão**, logo valor de uso; não é o enriquecimento, não é o valor de troca como valor de troca. Por isso, a produção está subordinada a um consumo pressuposto, a oferta está subordinada à demanda (...)

MARX, Karl  
Grundrisse – 2011 – Boitempo. pg. 422





## **EPÍGRAFE 2**

(...) o período do processo do trabalho, em que o trabalhador labuta além dos limites do trabalho necessário, embora lhe custe trabalho, dispêndio de força de trabalho, não cria para ele nenhum valor. Ele gera a mais-valia, que sorri ao capitalista com todo o encanto de uma criação do nada.

MARX, Karl  
O Capital – 1º volume – Os economistas. Abril Cultural, 1983. pg 176



## **À guisa de Prefácio: ADVERTÊNCIA DA ORIENTADORA A PROVÁVEIS CRÍTICOS MARXISTAS**

Dulce C. A. Whitaker

Marx desvendou, brilhantemente, já no século XIX, a subsunção do trabalho ao capital e suas consequências. Este não é um estudo marxista, mas, graças à interação profunda do pesquisador com os sujeitos da pesquisa, oferece momentos analíticos de intensa dialética.

Marxistas ortodoxos nos acusarão de românticos (ou idealistas). Mas, ser marxista é estar aberto às contradições e, através delas, chegar à profundidade do humano – que é histórico.

Francisco de Assis Bergamim captou, sem o saber, um processo de transição na sua concretude: o sistema capitalista já avançara sobre o interior paulista, com seu poder, e suas locomotivas, mas ainda não destruía o saber e a autonomia dos trabalhadores aqui considerados.

Cumpramos lembrar que o capital não estava especificamente presente na relação com estes ferroviários. A “Estrada” era estatal, e aliado a isso, condições especiais da cidade permitiram sobreviver, em suas oficinas, o espírito artesão-artista medieval, que não era alienado dos objetivos do seu trabalho. E isso em pleno século XX, quando a Teoria já havia decretado o desaparecimento do artesão enquanto categoria histórica, substituído pelo operário.

O ser humano resiste! Reconhecer a beleza dessa resistência permite a leveza de ser marxista e poder dialogar com outras correntes teóricas, sem perder o espírito crítico.



## RESUMO

Esta Dissertação se propõe – como preparação para um livro reportagem - a registrar a memória viva dos ferroviários de Araraquara, especificamente o núcleo de trabalhadores das oficinas da E.F.A., numa tentativa de compreender as contradições entre essas memórias e a História Oficial, ou História das Classes Dominantes, cujos registros formais predominam sobre as “histórias não reveladas”. Para tanto, utilizamos os teóricos mais importantes, como Le Goff e Paul Thompson, por exemplo, como diretrizes para colher depoimentos dos velhos ferroviários e/ou seus descendentes, buscando explicar as marcas deixadas pela Estrada de Ferro, quer nas subjetividades dos mesmos, quer na objetividade do coletivo, para além dos monumentos que marcam o espaço urbano da cidade. Ou seja: quais as representações, ora políticas, ora, psicológicas, que marcam essas memórias. Ao longo da pesquisa foi aplicada a técnica da Linguagem Corporal na coleta dos depoimentos, proporcionando resultados altamente satisfatórios.

**PALAVRAS-CHAVE:** Araraquara. Ferrovia. Memórias de trabalhadores. Oficina de manutenção de trens.



## **ABSTRACT**

This Master's Dissertation proposes - in preparation for a book report - to record the living memory of rail Araraquara, specifically the core workers of the EFA workshops in an attempt to understand the contradictions between those memories and the Official History or History of Classes Dominant, whose formal records predominate over the "stories undisclosed". Therefore, we use the most important theorists such as Le Goff and Paul Thompson, for example, as guidelines to receive testimony rail old and / or their descendants, seeking to explain the marks left by the railroad, or in subjectivities thereof, or the objectivity of the team, in addition to the monuments that mark the urban space of the city. Ie: what representations, sometimes political, sometimes, psychological, marking those memories. Throughout the research was applied the technique of Body Language in the collection of testimonials, providing highly satisfactory results.

**KEYWORDS:** Araraquara. Railroad. Memories of workers. Train maintenance workshop





## **Lista de Abreviaturas e Siglas**

AFE Associação Ferroviária de Esportes  
ABHO Associação Brasileira de História Oral  
ADA Associação Desportiva Araraquara  
C.A. Companhia Araraquara  
CLT Consolidação das Leis do Trabalho  
CTA Companhia Tróleibus Araraquara  
EFA Estrada de Ferro Araraquara  
EEBA Escola Estadual Bento de Abreu  
FEPASA Ferrovias Paulista S.A.  
FERROBAN Ferrovias Bandeirantes  
IBM International Business Machine  
IEBA Instituto de Educação Bento de Abreu  
INSS Instituto Nacional do Seguro Social  
LPB Laboratório Pereira Barreto  
RFFSA Rede Ferroviária S. A  
TCC Trabalho de Conclusão de Curso  
UAPA União dos Aposentados e Pensionistas da Araraquarense  
UNIARA Centro Universitário de Araraquara









## **1. APRESENTAÇÃO – MEMÓRIA DO PESQUISADOR – A CHEGADA AO TEMA**

O caminho para se chegar ao tema desta Dissertação seguiu por trajetos inesperados que, contudo, acabaram proporcionando uma grande satisfação no seu percurso. Satisfação com a pesquisa, com os contatos necessários à busca por fontes e informações, satisfação com a experiência do diálogo com uma era de trabalhadores, verdadeiros artífices das oficinas da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, que pertencem a uma outra geração cronológica diferente da minha. E, acima de tudo, satisfação com as descobertas, com o revelar das tradições e do conhecimento do trabalhador, do indivíduo, do sujeito, do portador da memória, daquele que vivenciou a história, que estava lá e pode dizer “eu vi”, ou mais intensamente, “eu fiz” essa história rica em movimentos e detalhes. Memórias, percepções individuais, emoções do imaginário individual, ecos daquele tempo, objetividade e subjetividade em movimento, que resultam numa fascinante história coletiva, rica em significados. A relação entre pesquisador e pesquisado proporcionou uma reconstrução da história a partir do presente, buscando suas representações, significações, relações entre os tempos e vivências. Elementos que, sobretudo, eu não havia encontrado em uma pesquisa acadêmica anterior, que considerava as informações da História Oficial, aquela dos documentos, que interessava à classe dominante daquele período, porém, que excluía o indivíduo, o personagem mais comum, o subalterno. Esta História que busquei nesta Dissertação não é outra, porém é diferente. Mesmo que seja complementar à aquela anterior e que dela não seja antagônica, ainda assim é diferente mesmo sendo a mesma tradição. Esta História tem a legitimidade de ter sido contada pelo próprio sujeito que a testemunhou, e mais ainda, a fez acontecer, e como sempre havia sido de conhecimento da sociedade que viveu o cotidiano da cidade de Araraquara, sempre do lado de fora das fronteiras destes núcleos de trabalhadores, mesmo que nesta terra houvesse um momento em que parecia que todo mundo trabalhava na ferrovia. História que não coloquei em dúvida, já que a subjetividade é privilegiada neste trabalho para a concepção do universo de representações que a oralidade constrói, sem deixar de considerar a objetividade dos fatos, para que se dê assim, a compreensão da complexidade desta relação entre a História objetivada pelos documentos e a História subjetivada pelo sujeito. Passei a buscar novas hipóteses, descobertas, narrativas que complementassem a História conhecida ou que trouxessem o inusitado, o pequeno detalhe que sustenta como um forte pilar a História Oficial, ou a complementa, ou

ainda a contradiz, a arrasa totalmente. Experimentei uma viagem numa cápsula do tempo das memórias e lembranças destes trabalhadores.

O tema começou a surgir inicialmente no final do ano de 2011, quando apresentei uma primeira proposta para meu Trabalho de Conclusão de Curso, para o curso de Comunicação Social, com Habilitação em Jornalismo, neste mesmo Centro Universitário de Araraquara – UNIARA. A primeira proposta, na verdade, tratava apenas de um personagem, que pretendia - e pretendo em algum momento – estudar melhor para compreender sua relevância para a História da cidade de Araraquara. O Conde do Pinhal – Antônio Carlos de Arruda Botelho – era para ser o personagem de meu TCC, por entender que ele, ou melhor, sua atuação e empenho para fazer chegar à Araraquara os trilhos da Companhia Rioclarense de Estrada de Ferro e o incentivo que deu à criação da companhia Estrada de Ferro Araraquara – por um pequeno período de tempo chamada de Companhia Araraquara (C.A.), teria proporcionado um dos principais episódios, senão o principal, o transformador, para o desenvolvimento daquela então pacata cidade encravada nests sertões. Reforçava este argumento destacando que todos os demais momentos de avanço social e crescimento econômico do lugar sempre ocorreram à sombra do progresso proporcionado pela força econômica, política e social das Locomotivas e seus Vagões sobre os paralelos de aço.

Não me era um tema muito familiar, e nem mesmo havia me atraído por ufanismo, já que não convivi, nem por laços familiares, com a história da ferrovia na cidade. Surgiu o ufanismo, posteriormente, durante a pesquisa, pelo deslumbramento que me causou. Tive um avô que trabalhou na E.F.A., mas não tenho registro em minhas lembranças de ele ter me contado uma história sequer sobre sua atuação na ferrovia. Imigrante português, de vida sofrida, meu avô trabalhou em serviços pesados no percurso dos trens. Aquilo em nada conseguia despertar nele qualquer tipo de paixão pela atividade. Era apenas por necessidade de dar dignidade e alimentar sua família. E a nossa convivência também foi mínima. Não tenho memórias de uma conversa de avô e neto sobre a ferrovia. A única fração de lembrança me vem quando penso em uma tarde de domingo, sentado sob uma jabuticabeira no quintal de sua casa e ele fazendo um sinal com o dedo apontado para a região do ouvido, para que eu prestasse atenção no apito distante de uma Locomotiva. Distante mesmo, já que sua casa ficava na periferia, a dois quilômetros do ponto mais próximo dos trilhos, logo depois do centro da cidade, separados os dois lados por um espigão na geografia que, por certo, dificultaria ouvir tal sinal sonoro. Só isso; mais nada. Então, não foi esse laço que me atraiu para a pesquisa.



O desejo partiu, com certeza, do desafio de desconstruir a História, até então registrada, constestá-la e resgatar aquele personagem, dando a ele os créditos que, acredito, mereça. E não me faltaram dados para isso, até mesmo para argumentar que o Conde do Pinhal teria sido deixado de lado pela história local, pois, era Monarquista, inclusive amigo da pessoa do Imperador Dom Pedro II, que ele conseguiu trazer para uma visita às cidades de São Carlos e Araraquara. Há ainda o fato de que, logo depois deste episódio, ter sido implantada a República nesta nação. Muda o poder, abandona-se uma parte da história e, principalmente, deixam-se de lado personagens que nela tiveram relevante atuação. Isso ocorreu em outros momentos da história da cidade. E, certamente, ocorre constantemente.

Mesmo convencido dos argumentos que apresentei, um primeiro orientador (Fabrício Mazocco) propôs que esta história fosse, sim, contada como pretendia, porém, que ela fosse mais abrangente e contasse a história da ferrovia como um todo em Araraquara, especialmente porque na cidade surgiu uma companhia ferroviária genuinamente do lugar, que foi desbravar o sertão, na direção das barrancas do Rio Paraná, no oeste paulista. Este fato tornava esta história extremamente interessante e poderia estar cheia de peculiaridades. Então, estava mais desafiado ainda. E assim o fiz. A saga de construir um livro reportagem no curto período disponibilizado pelo TCC, obrigou a mim e a um parceiro de jornada (Felipe Turioni Martins), a uma intensa pesquisa e a um grande esforço na construção do texto, e na linguagem de literatura, só para ficar mais desafiador. Todos os dias do ano, sem exceção, foram consumidos para isso.

Só que a inquietude me fez ir mais além, e acabou sendo contada a história da ferrovia, desde seus primeiros capítulos, nas minas inglesas de carvão, e até mesmo antes ainda, quando do surgimento do povoado, onde depois se deu a formação da cidade de Araraquara. Afinal, era a junção do “onde” se deu a história com “o que” lá ocorreu, obedecendo alguns dos princípios básicos do jornalismo, junto do “quando”, “como” e o “por que” e, talvez ainda, o “para que”.

Levou doze capítulos para o trem chegar a Araraquara e mais outro tanto para contar a história até os dias atuais e os anseios e perspectivas para o futuro. Um capítulo inteiro, quase a totalidade de outro, e mais as linhas finais do livro foram intensamente dedicados ao Conde do Pinhal e toda a “choradeira” para lamentar o abandono do personagem e argumentar os motivos que o fariam merecer o reconhecimento da cidade. Como se percebe estou a fazer isso novamente até nesta introdução. Proponho no final do livro que somente o Conde do Pinhal poderá despertar a serpente adormecida sob o solo de Araraquara, ao retornar conduzindo uma Locomotiva Maria Fumaça, para reclamar a homenagem nunca recebida. A lenda da serpente,

do imaginário popular dos cidadãos de Araraquara diz que o despertar da serpente arrasaria o lugar.<sup>1</sup>

Porém, toda essa História foi contada com dados conhecidos, conforme as classes dominantes a deixaram registrada nos documentos, mais a interferência de minhas próprias interpretações e escolhas.

O que passei a buscar nesta nova visita ao tema, nesta nova jornada da curiosidade, foi a relevância daquilo que, acredito, tenha sido de fundamental importância para a existência da ferrovia genuinamente araraquarense, ou seja, o protagonismo, a habilidade e a capacidade de trabalho dos funcionários das oficinas da companhia ferroviária, que, defendo, ser um capítulo à parte e muito importante para essa História. Haja visto que a notoriedade do trabalho realizado dentro dos barracões das antigas oficinas do tempo da Maria Fumaça, ou Máquinas à Fogo, ou ainda a Vapor, como se referem os trabalhadores nos depoimentos, e da posterior oficina das Máquinas a Diesel, ou a Óleo, proporcionava uma condição especial de funcionamento para a companhia. Isso ficou claro quando ouvi o relato sobre o período da Segunda Guerra Mundial, quando as demais companhias ferroviárias tiveram graves problemas com a manutenção de seu acervo ferroviário, pois não conseguiam comprar peças para reparar suas Locomotivas e vagões, já que praticamente tudo era importado, fabricado na Europa ou nos Estados Unidos, que adaptaram suas indústrias para a produção de máquinas da morte. Na companhia genuinamente araraquarense esse período foi de trabalho pleno, já que todas as peças de manutenção eram fabricadas em suas próprias oficinas. Um dos entrevistados, um Modelador, de nome Belmiro Rozatto, relatou que somente ele chegou a fazer cerca de mil moldes de peças, a maioria para as Locomotivas a Fogo. Faltava até farinha para fabricar pães na cidade, tudo era racionado, principalmente alimento e mais intensamente combustíveis. Porém, nas oficinas da “estrada”, como se referem os trabalhadores, dava-se um jeito de aproveitar todo o material disponível para manter o acervo em funcionamento. Peças desgastadas eram derretidas em suas caldeiras para a fabricação de substitutas. A oficina socorria até mesmo as indústrias da cidade,

---

<sup>1</sup> Conta a lenda urbana araraquarense que uma serpente passou a existir sob a cidade, após o linchamento dos irmãos Brito - Rosendo e Manoel - ocorrido em frente à Igreja Matriz, no ano de 1897, depois que o monarquista, o jornalista sergipano Manoel assassinou o republicano, coronel Antônio Joaquim de Carvalho. A cabeça do monstro estaria embaixo da igreja e a cauda no Cemitério das Cruzes, conhecido popularmente como Cemitério dos Britos. Seu corpo seguiria o percurso feito pelos restos mortais dos irmãos quando foram levados para sepultamento. O despertar da gigantesca serpente arrasaria com a cidade. Para combatê-la, uma Águia foi colocada diante da igreja, onde supostamente os irmãos foram linchados. Carvalho era diretor da E.F.A., e o Conde do Pinhal foi o responsável pela chegada dos trilhos da ferrovia à cidade de Araraquara. O Conde não está inserido na lenda. Este vínculo é devaneio do autor.

que tinham dificuldades na solução de seus problemas mecânicos ou estruturais. E socorreu também outras companhias ferroviárias. Logo após a Guerra, a ferrovia construiu, ou melhor, os trabalhadores da ferrovia construíram um viaduto, para a transposição da malha de trilhos de um dos dois pátios de manobra da cidade, ligando os dois lados de Araraquara. O personagem Orlando Bife, Pedreiro da companhia, narrou detalhes desta construção, onde ele também trabalhou. Esses trabalhadores construíram composições inteiras; cada um de seus vagões. Ao seu modo, alguns deles contribuíram individualmente com a necessidade de alguns cidadãos, como é o caso de um personagem, o Tabú, que construía cadeiras de rodas, por ele criadas, com um sistema peculiar de tração por alavanca, similar às antigas vagonetes vistas nos filmes do faroeste americano, e as dava gratuitamente para alguns deficientes se locomoverem pela cidade. Um deles foi padrinho de seu casamento. Em minha infância lembro de ter visto uma delas perto de minha casa. Três trabalhadores construíram um ônibus para o transporte coletivo da Companhia Troleibus Araraquara. Manoel Garcia Salvaterra foi um deles e narrou o episódio. Nada disso havia encontrado na pesquisa anterior, mesmo sendo do conhecimento popular. Conhecimento que se reduz com a passagem do tempo, o esmaecimento da memória e a partida destes trabalhadores para outras jornadas da existência. Um deles partiu pouco tempo após gravarmos a entrevista, e outro às vésperas da Banca Examinadora final.

Nesta nova incursão no tema ferrovia, registrei a História a partir da narração do sujeito, do portador da memória, daquele que diz “eu vi”, ou mais intensamente “eu fiz”. Claro que pode não ter sido exatamente um glamour, um mundo sublime, mas também é certo que na relação entre as memórias prazerosas e as tormentosas, há, na oralidade destes personagens ouvidos, uma riqueza muito grande de relatos, feitos com muita legitimidade, que alimentam a identidade destes trabalhadores e o paradigma histórico da estrada de ferro na cidade de Araraquara. Captar e interpretar essa riqueza é o prazeroso desta jornada de pesquisa. A relação carinhosa que o contato com os personagens proporcionou foi gratificante; fiz amigos. Derrubar a cortina de ferro de suas memórias e resgatar, recolher sua visão peculiar da história, por certo subjetiva, foi desafiador e mais gratificante ainda. Eles tinham um trabalho que alimentava o corpo, sustentava e dava dignidade às suas famílias, mas, que deixou neles marcas que nos permitem hoje entrar nesta construção de seus imaginários e ressignificar o passado.

Não busco nesta Dissertação a análise da ideia da exploração, dominação e controle da mão de obra pelo capital, mesmo que fortemente presente também neste núcleo de trabalhadores, com fortes características de paternalismo e também de meritocracia. O esforço

nesta nova aventura é empenhado no estudo da perspectiva, da experiência dos pesquisados, sua visão peculiar dessa História, suas memórias e lembranças, seus valores e a significação da vivência dentro deste núcleo de trabalho. Histórias que não havia encontrado na pesquisa anterior.

Nos depoimentos encontrei o que procurava, o que propunha. E encontrei muito mais, o que reforça o argumento da proposta que havia feito para esta pesquisa. Sentia-me seguro do argumento, somente pelas histórias que havia ouvido durante toda a vida sobre a habilidade destes trabalhadores, destes artífices. Isso havia ficado gravado em minha mente. Ao fazer as entrevistas, recolher as lembranças, a cultura contida no imaginário, as memórias na oralidade destes personagens; além de encontrar o que procurava, encontrei mais ainda, como o relato sobre o período da Segunda Guerra Mundial. Confesso que não conhecia este episódio. Senti-me contemplado na proposta e fortalecido no argumento com o reforço proporcionado pelos acontecimentos recolhidos.

Tenho minhas hipóteses, e encontrei muitas pistas nos depoimentos colhidos, do que teria feito com que os trabalhadores desta oficina tivessem adquirido tal habilidade. Mesmo que eles dissessem que isso seria assim, porque sempre foi assim; mesmo isso parecendo ser subjetivo demais, nos relatos ou nas entrelinhas dos depoimentos há muita informação. Porém, o imaginário dos trabalhadores pode até ser real. A origem deve estar em tempos imemoriais. É certo que a Escola Profissional Ferroviária, que formava trabalhadores para as oficinas da “estrada”, tem papel preponderantemente fundamental neste conceito que comprovei nesta Dissertação. Mais para o início do século, um ex-trabalhador da Marcenaria da E.F.A., o espanhol Celso Martinez Carrera, fez surgir o primeiro episódio de design no mobiliário brasileiro, ao criar a Cama Patente e suas peculiaridades, com fabricação em série. O protagonismo estendeu-se também para outros setores da companhia. Em 1925, funcionários da E.F.A. fizeram na cidade a primeira captação, no interior paulista, de um sinal de rádio vindo do exterior. E em 1932, outros dois ferroviários da E.F.A., José Araújo Quirino dos Santos e Alcides Alves Ferreira, fundaram a Rádio Cultura Araraquara, ainda nos primórdios do rádio no Brasil. Essa habilidade vem de outros tempos. Talvez desde sempre.

Permito-me nesta Dissertação, juntamente com a orientadora deste trabalho, Dulce Whitaker, tratar cada personagem, cada um dos narradores da História, pelo próprio nome, e não por um nome fictício, por compreender que o depoente não é outra pessoa, senão ele mesmo. Ao dar o depoimento, ele se tornou um personagem único, que deu um testemunho

sobre uma experiência particular, e que isso não poderia ter sido feito por mais ninguém, a não ser por ele próprio, pois nenhuma outra pessoa viu esta história pelos seus olhos, teve suas percepções, formulou significados e valores, nem a registrou nos escaninhos de sua memória, como ele o fez, com sua subjetividade peculiar, compreendida por ele como uma objetividade histórica. A História tem sujeitos; eles têm nomes; eles têm uma História para contar; eles são os sujeitos desta História. Seria um paradoxo se por um lado nós quiséssemos resgatar essa História e por outro omitir seus nomes. Tratar cada personagem pelo próprio nome é, ainda, uma forma de prestigiar essas pessoas que fizeram a História que nós estamos contando; uma maneira de agradecer esses sujeitos e suas famílias; um modo de homenageá-los.

Outra condição assumida é a não edição do texto. Compreendemos que manter a originalidade e a integridade dos textos transcritos dos depoimentos é respeitar o pensamento, a mensagem emitida, os valores, os significados expressos nos silêncios, nas pausas, hesitações e reticências, na busca pelo real, pelo dizível ou indizível, até nas entrelinhas do discurso. É preservar o comportamento peculiar de cada indivíduo, ou seja, a maneira de ver, de sentir e reagir, própria de cada entrevistado. Foram feitos recortes, para buscar os trechos que melhor expressem o pensamento e o argumento buscados, porém, o texto mantém-se sempre íntegro. A edição tornaria a leitura até mais fluente, porém, é certo que destruiria os sinais mais sutis emitidos pelo orador, apagando as diferenças singulares e as originalidades. (WHITAKER, 2005)

Na minha inquieta curiosidade compreendi também o papel do esquecimento na vida destas pessoas e sua importância na proteção às memórias do indivíduo, que prefere condenar as dificuldades ao esquecimento e preservar o sublime de seu trabalho. Segundo Freud, que criou o termo, a “sublimação” é responsável por muitas “das nobres aquisições do espírito humano”. Tenho, então, a compreensão que o trabalhador foi mais feliz na imaginação. Outra reflexão para com os personagens desta história, é a relação deles com tempo, a preferência do refúgio no passado à inquietação com o tempo futuro. As hesitações na fala, uma leve mudança no tom da voz, o levantar do olhar ou o baixar de cabeça acompanhado da mudança do ritmo da narrativa, o rompimento com as lembranças dolorosas, também são elementos percebidos na pesquisa. Busquei conhecimento no estudo da linguagem corporal para o contato com os entrevistados. Demonstro a aplicação deste conhecimento nas perguntas e busco sua percepção nas expressões das respostas. Fui surpreendido pelos resultados. Mesmo que façamos uso intuitivo dos sinais, expressões, posturas, inflexões e movimentos da linguagem corporal em nosso cotidiano, fazê-lo na pesquisa de forma ordenada, intencional e com objetivos específicos de motivar a fala do depoente, e ainda experimentar seus claros resultados, foi uma experiência

inusitada e empolgante. Nas Bancas Examinadoras que avaliaram a Dissertação ficou compreendido que a forma como a técnica foi aplicada faz parecer que ela foi inventada por mim. Isso pode ter sido uma espécie da serendipidade. Cada ação praticada é conhecida cientificamente. A forma como as agrupei, é verdade, não encontrei sugerida, porém, me pareceu certo juntá-las para serem aplicadas nas entrevistas. Confirmando a hipótese da aplicação da linguagem corporal às entrevistas, afirmando que a técnica ajudou a demonstrar meu interesse pela narração, minha curiosidade pelo que era contado, motivando a fala do entrevistado, conseguindo um resultado mais eficiente na obtenção das informações que buscava.

Consegui ainda fazer uma relação, se bem que tênue, da qualidade de vida no presente, em paralelo com a rotina de atividades no cotidiano destes indivíduos. Ou seja, os entrevistados que estão totalmente ‘aposentados’, sem compromissos ou atividades regulares, apresentam um quadro de saúde precário. Dois dos três ‘aposentados’ faleceram um tempo após darem seus testemunhos. O que relato são indícios, nada com embasamento científico, porém, de uma grande clareza de percepção, que pode ser comprovada facilmente.

Nas narrativas que fazem da história busquei as constantes da memória. O “sublime do operário”<sup>2</sup> aparece em todas as narrativas, acompanhado da “habilidade e criatividade do artífice”, do “orgulho do capricho”, da “solidariedade” e da “amizade” entre os trabalhadores. Encontrei o outro lado do encantador, que é a “submissão”, quer seja pelo pesado do serviço realizado dentro de uma oficina ou quer seja pela “liderança patriarcal” na direção dos setores. Outra constante na pesquisa é a atuação deles no socorro às necessidades de outras empresas ou indivíduos da cidade, percepção que trato juntamente com a “solidariedade”. O entre aspas é para destacar exatamente cada recorte da pesquisa. Uma constante, só que manifestada em apenas um depoimento, dá nome a este trabalho. “E era assim ...” aparece diversas vezes na narrativa do Modelador, Belmiro Rozatto, e inspirou o título da Dissertação. E, claro, há também a constante da importância da Escola Profissional Ferroviária na formação desta mão de obra muito especial.

---

<sup>2</sup> Para o acolhimento e interpretação dos depoimentos obtidos é importante o estudo do texto de Alessandro Portelli – O Sublime do Operário (em tradução de Thelma M. G. Veloso). Neste texto, Portelli descobre, ao entrevistar operários que, na Itália, viram chegar as máquinas, complexas atitudes de “estupor e orgulho”, diante do mito, do poder das máquinas, das fábricas e da participação que tiveram neste contexto. O “sublime do operário” é, claro, uma metáfora. Memórias seletivas, sem dúvidas, mas que dão significado ao passado.

Há também contradição nos depoimentos. A mais significativa delas está ligada ao período surgimento da Fepasa e vem acompanhada da submissão, do conformismo, das marcas traumáticas deixadas neles. O serviço nas oficinas foi diminuindo ao longo dos primeiros anos. Os funcionários ficaram sem papel algum no trabalho. Alguns foram transferidos para outras cidades, ainda para trabalhar na ferrovia, muitas das vezes em funções muito diferentes daquelas em que atuaram a vida toda. Outros, foram tratados como “excedentes” e transferidos para outros órgãos públicos, como escolas, delegacias e prefeituras. E alguns ainda se viram convidados a se aposentarem. A contradição está no fato de manifestarem conformismo, já que seus “ordenados” foram melhorados, ou sejam, receberam aumento, alguns até dobrando seus vencimentos mensais. Isso também será percebido na análise do conteúdo dos depoimentos. A chegada da Fepasa causou muito movimento na História da ferrovia e na História social do “lugar onde mora a luz do dia”. Há a contradição com a percepção destes trabalhadores, de que a “ferrovia acabou”, em oposição ao fato de que, na prática, ela continua existindo material até hoje. Porém, estes trabalhadores foram “arrancados dos trilhos” com muita violência. Violência que causou sofrimento, deixou-os absolutamente perdidos, sem eixo, sem rumo.

Encontrei singularidades, como a narração do período da Segunda Guerra. Ela está apenas no depoimento de um pesquisado, descendente de um trabalhador que atuou no período. Os demais não relatam esse fato, já que seria desconhecido por eles, que começaram a trabalhar logo após o fim do arrasador conflito. Percebe-se, então, que os trabalhadores teriam conhecimento sobre seu microcosmo de trabalho, mas sem conhecimento sobre a história geral da companhia onde trabalharam. Tive a mesma percepção na pesquisa acadêmica anterior, o que fez com que rejeitasse o método de pesquisa do depoimento. Nesta pesquisa, pago a teimosia e trabalho unicamente com depoimentos. Ou melhor; nesta nova pesquisa me liberto do bloqueio que tive na anterior, já que não conhecia a teoria e a importância da abordagem científica que há na essência dos depoimentos, dentro do conceito de Nova História, em paralelo com a História Oficial. Nesta nova pesquisa, depois de absorver a “pressão” da orientadora, Dulce Whitaker, aprendi a importância que há na essência por trás das aparências. Foi assim que descobri que minha pesquisa anterior estava incompleta, que aquilo não poderia me satisfazer como pesquisador, já que muitas coisas ainda estavam para ser pesquisadas. Não poderia estar contente em não dar conta da história oral. Era preciso contar mais coisas, ter novos objetivos, buscar novas hipóteses. A experiência anterior suscitou muitas questões. Eu só poderia encontrar a importância da

atuação dos trabalhadores das oficinas da E.F.A., suas habilidades, se eles mesmos fossem ouvidos, já que a História Oficinal não deu conta de registrar estes fatos. Derrubar as cortinas de ferro de suas memórias foi fascinante.

Acredito que essa não é uma história qualquer, mas sim a que imprime fortes significados nas vidas humanas e na sociedade em que está inserida. O estudo é realizado com um núcleo de trabalhadores que identifica uma geração inteira, com personalidade própria e marcante, porém, hoje de universo significativamente reduzido, e que deve desaparecer nos próximos anos. Junto vão também todas as associações e entidades de classe, depositárias também dessas histórias. Escolhi estudar este coletivo de trabalhadores, pois eles formam uma geração única, carregada de expressividades e valores, uma vez que eles iniciaram suas atividades profissionais durante ou no final da Segunda Guerra Mundial, conviveram com a velha guarda das Locomotivas à Vapor e experimentaram a transição para as potentes Máquinas à Diesel, e mais ainda, vivenciaram o encerramento das atividades das oficinas da E.F.A., com o nefasto surgimento da Fepasa. Tudo isso paralelamente à transformação que passou nossa sociedade no período. Outra peculiaridade é o fato de terem atuado em uma companhia ferroviária surgida na cidade, com valores únicos entre as demais. Companhia que deu notoriedade e prestígio à cidade, afinal, os vagões de passageiros ou de carga de suas composições carregavam o nome da cidade de Araraquara e os exibiam nas estações ferroviárias ao longo de cerca de 700 quilômetros da linha férrea por onde circulavam, de Santos, passando pela Estação da Sé, em São Paulo, indo até à cidade de Rubinéia, e depois Santa Fé do Sul, nas margens do Rio Paraná, cruzando de leste a oeste o Estado de São Paulo. Além disso, toda a região por onde foram fincados os trilhos da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, a E.F.A., é conhecida como a “Alta Araraquarense”, em alusão à companhia ferrovia que levou desenvolvimento a todas as cidades por onde seus trens circularam, e ainda circulam. Isso não é pouca coisa.

Os contadores de suas próprias histórias ainda declaram e expressam alegria pelo pertencimento a este núcleo, a esta tradição. A “estrada” moldou a cultura deste coletivo. Hoje, isso representa muito mais do que uma memória. É uma concepção de vida e de uma realidade que viveram. Isto torna este grupo pesquisado um coletivo singular de testemunhas, que narram histórias não reveladas. Aliás, mais do que testemunhas, eles são protagonistas desta história; eles são a própria história.



Essa tradição e as percepções relacionadas, acredito, precisavam ser preservadas, até mesmo para que possam ser compreendidas, e compreendida também como se deu sua construção e a formação da sociedade araraquarense. Entendo haver um princípio básico, de que, só há uma história se houver alguém que a conte. Essa é a história que eles contaram. Essa é a história que quero contar.

## 2. INTRODUÇÃO

É notável a relação que a ferrovia tem com a cidade de Araraquara, onde foram criadas duas vilas com moradias para os ferroviários, construídas pelas duas companhias que nela atuaram: a companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro Araraquara. (DEBES, 1968)

A ferrovia fundou cidades por onde passou e fez crescer as que já existiam. A grande aventura humana da implantação das estradas de ferro no Brasil teve um objetivo bem definido. Ela subiu serras, contornou montanhas, atravessou rios e matas indo sempre atrás do café, uma grande riqueza que alimentou a economia brasileira (MESSIAS, 2003). Em sua expansão ela chegou a um pacato povoado fincado no sertão de São Paulo, rodeado de terra vermelha, muito adequada para o plantio de café. A cidade de Araraquara começou a surgir exatamente no mesmo momento em que ocorriam os primeiros eventos com uma locomotiva e uma estrada de ferro, bem longe dali, na Inglaterra, no início do século XIX. (BERGAMIM e TURIONI, 2012)

O aparecimento dos caminhos de ferro resolveu os problemas mais importantes da humanidade século XIX. Não havia meio de transporte que pudesse carregar mercadoria ou gente, de forma rápida e segura. Não havia também meio de comunicação eficiente e rápido. A chegada da ferrovia transformou a existência daquele tempo. Borges aponta o surgimento de uma *Nova Era*, como conceituou Hobsbawm (1970).

A estrada de ferro foi considerada a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor. Esta substituiu as forças vitais pela força mecânica e transformou radicalmente não só a estrutura de produção industrial, mas também os meios de comunicação. Assim, a Revolução Industrial potencializou a modernização dos meios de transportes, reduzindo o custo de circulação das mercadorias e possibilitando a abertura de novos mercados. Nenhuma outra inovação tecnológica da época repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias; nunca outra invenção revelara para o homem novecentista, de forma tão cabal, o poder e a velocidade da *Nova Era*. (BORGES, 2011)

As distâncias eram enormes, ainda mais considerando a falta de caminhos e meios de transporte. Mesmo que seja correto afirmar que a força do vapor tenha transformado os processos de manufatura e a sociedade contemporânea, sendo o grande propulsor da Revolução Industrial, (MOTA, 2007) é também correto assegurar que a ferrovia abriu caminhos, ligou os lugares, aproximou as pessoas e levou o resultado dessa Revolução Industrial, ou seja, o que ela produzia, para as paragens onde chegou. Além de transportar mercadorias e coisas, ela transportou ideias, pensamentos, filosofias, ideologias, jornais, revistas, livros, pessoas. E se ideias foram transportadas é certo compreender que a ferrovia

influenciou até mesmo na consolidação de fronteiras e nações. A ferrovia foi um rápido e eficiente meio de comunicação para aquele tempo. Não fica difícil então compreender que a ferrovia é uma muito significativa metáfora para a modernidade. (BERGAMIM e TURIONI, 2012)

A interferência aconteceu da mesma forma na cidade de Araraquara, onde o impacto da chegada da ferrovia proporcionou crescimento econômico e cultural, e desenvolveu a sociedade do lugar. E isso se deu mais intensamente após o surgimento de uma companhia genuinamente araraquarense, a companhia Estrada de Ferro Araraquara (E.F.A.), que partia da cidade em direção ao oeste paulista, sempre atrás do café. A cidade sempre abrigou oficinas de locomotivas e vagões, além de grandes depósitos de produtos para serem transportados pela ferrovia, o que fez o município ter continuamente um grande contingente de trabalhadores atuando nas duas companhias. (SILVA e REIS, 1990)

A Estação Ferroviária era ponto de encontro, local de reuniões sociais.

Por ali não circularam só pessoas e mercadorias. A atração que os trens exerciam, por seu poder de transporte e comunicação, certamente desencadeava um fascínio sobre o imaginário das populações das pequenas cidades do interior, criando também uma certa circulação de ideias. (WHITAKER, 2004).

Os jornais chegavam pelo trem. Os grandes times de futebol viajavam de trem para disputar seus jogos, e quando passavam por Araraquara, ou chegavam para jogar na cidade, a gare<sup>3</sup> da estação ferroviária ficava lotada; todos queriam ver os formidáveis ídolos da época que só eram olhados nas borradas fotos dos jornais. O mesmo se dava com artistas famosos. A gare sempre movimentada fez a Companhia Paulista cobrar entrada para esse pátio, mas nem isso atrapalhava aquela gente que se apinhava na estação nas horas de chegada das composições de São Paulo. (BERGAMIM e TURIONI, 2012)

A ferrovia tem fundamental importância no desenvolvimento do município, seja pelas características impostas à geografia da cidade, dividindo-a ao meio; pelas marcas deixadas em diversas modalidades esportivas com equipes organizadas dentro da estrutura do clube social e esportivo que implantou na cidade ou, ainda, pelo prestígio que representava trabalhar na estrada de ferro. Prestígio que chegou a gerar um Prefeito Ferroviário e muitos outros políticos e personagens populares na cidade. (BERGAMIM e TURIONI, 2012)

---

<sup>3</sup> O nome “gare” vem do francês e significa embarcadouro e desembarcadouro das estações de estrada de ferro, ou simplesmente, pátio da estação ferroviária.

A partir dessas considerações surgiu o tema deste projeto. Abordar elementos da História da ferrovia é tratar da História da cidade de Araraquara.

Por meio da história, as pessoas comuns procuram compreender as revoluções e mudanças por que passam em suas próprias vidas: guerras, transformações sociais como as mudanças de atitude da juventude, mudanças tecnológicas como o fim energia a vapor, ou migração pessoal para uma nova comunidade. (THOMPSON, 1988)

Araraquara tem conhecida tradição ferroviária. Na cidade foi criada uma escola para formação de trabalhadores para a companhia ferroviária, fazendo com que famílias inteiras trabalhassem na estrada de ferro (SILVA e REIS, 1990), alimentando o conceito de “família ferroviária”, de várias formas. A ferrovia faz parte da história de Araraquara de forma intensa. Por diversas vezes isso foi contado em livros. Mesmo assim, propomos que ainda há espaço para que algumas memórias também possam ser registradas ampliando o relato sobre alguns momentos dessa história da estrada de ferro na cidade, contribuindo para a preservação documental, que supere as barreiras do tempo e das gerações.

Thompson (1998) propõe que “por meio da história local, uma aldeia ou cidade busca sentido na sua própria natureza em mudança, e os novos moradores vindos de fora podem adquirir uma percepção das raízes pelo conhecimento pessoal da história”.

O registro do cotidiano de alguns segmentos de seus trabalhadores, como os da oficina da construção de vagões e das oficinas de manutenção de locomotivas, vagões, linhas permanentes e todo o acervo ferroviário da E.F.A., nos pareceu ser de grande importância para compreender a relevância da atuação destes trabalhadores para o funcionamento da companhia, principalmente em períodos de dificuldade financeira. Por ela não ter tido grande estrutura financeira, que permitisse a compra constante de peças e equipamentos para seu acervo, em comparação com a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, outra companhia que também atuou na cidade e que sempre teve maior poder econômico, o esforço desses trabalhadores pode ter representado a condição fundamental para a companhia permanecer em funcionamento, especialmente nos períodos de maior dificuldade financeira que enfrentou.

Faz parte do imaginário que alimenta a memória social da cidade a narrativa do esforço destes trabalhadores da estrada ferro para o funcionamento da companhia genuinamente araraquarense, a Companhia Estrada de Ferro Araraquara. Os depoimentos confirmam a hipótese.

A proposta foi identificar nos relatos dos funcionários que a criatividade e habilidade desses artífices, que fabricaram peças de reposição, ferramentas e até vagões inteiros, itens

que outras companhias compravam nas indústrias que as manufaturavam, tenha sido de fundamental importância para a existência da E.F.A. Foram diversos momentos de precariedades, como o que ocorreu no período de 1940 a 1950, durante a Segunda Guerra Mundial, quando era impossível importar qualquer peça para a manutenção da ferrovia, mesmo que os trens tenham transportado quase a totalidade dos produtos que foram exportados ou consumidos na capital do estado ou outros grandes centros; e após ao final da guerra, quando os países que produziam locomotivas, trilhos e outros equipamentos para as ferrovias em todo o mundo, destinaram suas forças, primeiramente para a produção de equipamento de guerra, e depois para reconstrução de suas ferrovias e de suas nações arrasadas pelo conflito mundial. Nestes períodos o acervo ferroviário no Brasil foi levado à deterioração, em especial o da companhia aqui estudada. (FERRARI, 1981)

É sabido também que esses artesãos, depois de deixarem a companhia ferroviária, ainda atuaram em outras atividades na cidade, e sempre com muita capacidade, como o grupo que trabalhou na Companhia Tróleibus Araraquara, empresa de transporte coletivo da cidade, onde construíram um ônibus elétrico inteiro, ou bem antes, quando dois ex-ferroviários implantaram a Rádio Cultura Araraquara, em 1932, ainda nos primórdios do rádio no Brasil, ou ainda, quando outro ex-ferroviário, trabalhador da marcenaria da E.F.A., fez surgir em Araraquara o primeiro episódio de *design* do mobiliário brasileiro, ao criar a “cama patente”, em 1915, com suas peculiaridades. (LEON, 2005)

A crítica da noção de fato histórico tem, além disso, provocado o reconhecimento de "realidades" históricas negligenciadas por muito tempo pelos historiadores. Junto à história política, à história econômica e social, à história cultural, nasceu uma história das representações. (LE GOFF, 1988)

Trabalhadores da companhia ferroviária genuinamente araraquarense construíram um campo de futebol, com arquibancada e tudo, um estádio, em cem dias, para os jogos do time de futebol do clube criado dentro da ferrovia, e que ajudou a tornar o nome da cidade de Araraquara conhecido no Brasil e até fora dele. (TELAROLLI, 2003) Trilhos foram aproveitados para muitas das estruturas onde normalmente seriam utilizados vergalhões de aço. A cobertura da arquibancada de um dos setores do estádio era suportada por uma armação de trilhos. Um ex-trabalhador da companhia, de nome Mário Marques da Silva, relatou-me certa vez que os trilhos poderiam ainda ter formado as torres de iluminação. Porém, o seu grupo de trabalhadores optou por sugerir à diretoria que desta vez fosse empregado o processo convencional de concreto e vergalhões. Este detalhe não aparece em livros. O desenho peculiar da torre é o símbolo da atual arena, depois que o estádio foi remodelado, fazendo dele um moderno espaço esportivo

e de multiuso. Os trabalhadores da ferrovia construíram o estádio por inteiro, desde a primeira enxada que bateu naquele chão duro, ao lado da vila de trabalhadores da estrada de ferro. Este “chão duro” citado, é bem mais literário do que uma constatação científica, porém é esta alegoria, testemunho das vivências que se pretende buscar nos relatos orais destes trabalhadores, contemporâneos dos fatos que relatamos, e que formam o núcleo central desta pesquisa. E depois construíram outro estádio, bem menor, com uma pequena arquibancada, na vizinha Américo Brasiliense, como contrapartida para o time da Ferroviária disputar a segunda divisão do Campeonato Paulista da época, inscrito na ficha do clube da vizinha cidade, já que Araraquara tinha sua vaga ocupada por outra equipe.

Sempre envolvidos com a história local, funcionários das oficinas da E.F.A., já nos pavilhões das novas oficinas, ajudaram na conclusão do Ginásio de Esportes da cidade, inaugurado no ano de 1969. Perto do final da construção do ‘Gigantão’ a história se repete, como na construção dos pavilhões das novas oficinas; a firma que o construía deixa a obra. Empresas da cidade e funcionários das oficinas da E.F.A. se juntaram para concluir o ginásio de esportes. Depois de encerrado o expediente nas oficinas, às 17 horas, os ferroviários caminhavam algumas poucas dezenas de metros, e trabalhavam no ‘Gigantão’ por mais algumas horas, sendo remunerados pelo serviço. O Ginásio de Esportes, de bela arquitetura, com vão de 100 por 60 metros, fica ao lado das oficinas, hoje centro de eventos, e do Estádio de Futebol, formando um grande complexo de esportes e eventos. Em muitos dos grandes feitos desta cidade há a mão de um ferroviário da companhia genuinamente araraquarense. O Ginásio de Esportes e o Estádio de Futebol tiveram como argumentos para suas construções, a realização de edições dos Jogos Abertos do Interior, competição em diversas modalidades esportivas entre cidades do interior paulista.

A história oral é uma história construída em torno de pessoas. Ela lança a vida para dentro da própria história e isso alarga seu campo de ação. Admite heróis vindos não só dentre os líderes, mas a maioria desconhecida do povo. (THOMPSON, 1998)

Há também o conjunto aquático, com piscina olímpica, recreativas e trampolim; trampolim este desenhado por um trabalhador do setor de desenho, professor e artista plástico renomado, Sidney Rodrigues. O emblema do clube e do time de futebol foi criado na mesa ao lado da mesa deste artista, também por outro ferroviário, de nome Arlindo Legendre, que utilizou o mesmo símbolo da companhia para o clube, apenas invertendo a sequência de letras; EFA virou AFE (Associação Ferroviária de Esportes), para representar o clube. Um outro time de futebol existiu logo depois na cidade; a Associação Desportiva Araraquara (ADA), fundada

pelo mesmo criador da AFE, o engenheiro ferroviário Antônio Tavares Pereira Lima, e o embate entre os dois times protagonizou grandes clássicos. Pereira Lima se tornou ainda Prefeito da cidade, dois anos apenas após a criação do clube ferroviário, eleito pela força da popularidade que alcançou. Ele já havia fundado, um pouco antes, o time do América Futebol Clube, na cidade de São José do Rio Preto. (BERGAMIM e TURIONI, 2012) (SILVA e REIS, 1990) (TELAROLLI, 2003)

Estas histórias são conhecidas, algumas com mais detalhes, outras com menos. O que este trabalho buscou trazer de contribuição foi o registro a partir do depoimento de personagens que foram testemunhas, os principais atores desta história, o indivíduo que lhe deu movimento, ou ainda o conhecimento deixado para seus descendentes; e não apenas fazer o relato a partir do conhecimento popular ou dos registros oficiais dos fatos. Não foi o resgate fiel do passado. Foi a construção feita a partir do presente, das lembranças, das memórias individuais destes personagens e o que para eles parece ter sido a história verdadeira, mesmo que com todas as influências e interferências que o tempo deve ter causado em suas memórias. Trata-se da singularidade do indivíduo e sua participação na construção da memória coletiva. Além disso, apareceram novas informações, outras hipóteses, esclarecimentos, detalhes sobre fatos consolidados ou não pela história, descobertas fascinantes. Ou até detalhes que levaram à contradição dos fatos registrados pela “História Oficial”. Para Thompson (1998), “há quantidade considerável de informação pessoal e comum inexplorada, até mesmo em registros oficiais”. A proposta foi buscar o “relato de um narrador sobre sua existência através do tempo, tentando reconstituir os acontecimentos que vivenciou e transmitir a experiência que adquiriu”. (QUEIROZ, 1988)

Accioly e Silva (2005) cita outros autores, entre eles Olgária Matos (1991) para chegar ao conhecimento de Walter Benjamin, que afirma na obra ‘Magia e Técnica, Arte e Política’ que “é o presente que ilumina o passado; porque os acontecimentos do passado ou seus fragmentos só ascendem a uma legibilidade em um espaço e um tempo determinados, e não necessariamente no instante que os viu nascer”.

A ferrovia foi fundamental para o desenvolvimento que a então pacata vila de Araraquara experimentou, a partir da chegada dos trilhos da Companhia Rio Claro de Estrada de Ferro, em 1885 (TELAROLLI, 2003), e que, por certo, jamais conheceria se os caminhos de ferro tivessem, em algum momento, tomado outra direção.

É muito rica a história da ferrovia em Araraquara. A cidade cresceu em torno dela. Boa parte de seu desenvolvimento aconteceu no paradigma dos trilhos. Ferroviários de várias gerações tiveram um único emprego na vida, trabalhando sempre na “estrada”. (BERGAMIM e TURIONI. 2012) E isso parece ter sido singular na vida desses artífices. “É inequívoca a importância do relato de experiências como recurso para compreensão de fenômenos ligados ao próprio viver”. (EULÁLIO, 2005)

Nesse sentido, essa Dissertação teve como objetivo principal colher a memória dos ferroviários que participaram, vivenciaram e protagonizaram alguns momentos, o período que cada um viveu dentro das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara, tentando compreender como eles representaram, resgataram e narraram essas histórias hoje, como eles reconstituíram suas memórias, quais foram suas lembranças e esquecimentos sobre suas próprias ações e sobre as ações ocorridas dentro do pequeno cosmo onde trabalharam. Além disso, houve o amparo do rigor teórico-metodológico da ciência iluminando a interpretação da memória.

E teve como objetivo específico preservar em registro escrito, a vivência no cotidiano da companhia ferroviária, dentro do conceito da Nova História, que deixa margem para incorporar todos os excluídos pela “História Oficial” e pelo “materialismo histórico”<sup>4</sup>, sempre, claro, permitindo a subjetividade. (WHITAKER, 2004)

Na questão da memória, enquanto fenômeno social coletivo, como analisou Maurice Halbwachs, citado por Accioly e Silva (2005), o passado não pode ser recuperado tal como foi, como o queria Bergson, pois o tempo nos transforma a todos e essas alterações modificam o passado sob a luz singular do presente.

Registrar Histórias é conservar vivo, é proteger do tempo e do esquecimento os valores e emoções do ambiente, sensações que ficam escondidas nos dados estatísticos. (QUEIROZ, 1988) Le Goff (1988) cita Paul Veyne, que afirmou ter estabelecido uma visão original da História. Para ele a História é um conto, uma narração, mas "um conto de acontecimentos verdadeiros".

---

<sup>4</sup> O materialismo histórico busca explicar estruturas e produção econômica como os únicos fatores de desenvolvimento. Mesmo sem nunca utilizarem a expressão, a abordagem surgiu elaborada por Karl Marx (1818-1883) e Friedrich Engels (1820-1895).





### 3. HISTÓRIA DA FERROVIA

A ferrovia surgiu em 1808, na Inglaterra. A necessidade fez surgir a solução. Era preciso transportar para fora das minas, cada vez mais profundas, o carvão, que proporcionava calor para dar conforto à vida humana e alimentava as máquinas a vapor da recém surgida produção industrial. Junto a isso, a ferrovia foi o primeiro episódio de transporte rápido terrestre, de grande número de pessoas e volume de mercadorias, levando o resultado da recém surgida revolução industrial para os diversos lugares onde os paralelos de aço eram implantados. E se a ferrovia transportou gente, é certo dizer também que ela transportou ideias, mexeu com as estruturas sociais e políticas da época, alterando o cotidiano das pessoas, levando desenvolvimento econômico nos caminhos que abria, fazendo intercâmbio de culturas, hábitos e conhecimento. Ela fez, ainda, com que gente de lugares cada vez mais distantes se relacionasse, podendo-se propor que a ferrovia causou uma revolução no relacionamento sexual, interferindo na genética e melhorando o sistema imunológico do ser humano, já que a miscigenação está na base dessas transformações, ou evoluções. As populações começaram a crescer como nunca antes visto. Outra influência evidente está na organização do sistema de horas do planeta. Mesmo que as navegações já desejassem este arranjo, foi a ferrovia que ajudou a definí-lo, em 1884, em uma conferência internacional, que ocorreu em um congresso ferroviário, na cidade Washington, quando surgiu o atual modelo de fusos horários. (BERGAMIM e TURIONI, 2012)

No Brasil colônia faltavam caminhos e desenvolvimento econômico. Buscar e levar a produção; buscar e levar gente, eram feitos de modo rudimentar e primitivo. Era no lombo de centenas e até milhares de mulas e burros, ou em carroças que desgastavam e corroíam a terra, ficando atoladas ou quebradas pelo caminho, que este país era carregado. Como, então, transportar uma produção de café ou de açúcar de uma fazenda do interior para um grande centro consumidor, ou então levá-la a um porto para exportação? Os gêneros produzidos acima da serra do mar tinham pouca aceitação em Lisboa ou no Rio de Janeiro, porque era frequente a deterioração dos produtos durante o longo e difícil trajeto, principalmente na época das águas. As fortes chuvas e tempestades de final e começo de ano faziam a viagem virar uma catastrófica e insana aventura. Além disso, o transporte se tornava caro demais.

A ferrovia surgiu no Brasil, em 1854, para resolver o problema do grande obstáculo para o desenvolvimento de sua produção agrícola. A nação pedia uma solução como essa, ou

não haveria crescimento econômico maior do que o alcançado até então. Demorou quase trinta anos, depois da implantação das primeiras ferrovias na Inglaterra, para que a primeira ferrovia fosse inaugurada por aqui. Uma composição de vagões puxada por uma Locomotiva à Vapor partiu da estação no porto de Estrela, ao fundo da Baía de Guanabara, que depois receberia o nome de Barão de Mauá, na direção de Raiz da Serra, em direção a cidade de Petrópolis, percorrendo a extensão em 23 minutos.

Construir a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí foi um conjunto de mitos e fatos, que estabeleceram uma aventura humana sem precedentes, uma verdadeira saga. Lá em baixo, o porto, os navios e dinheiro do comércio internacional para o café; lá em cima, os grandes cafezais e o maior centro urbano da província, a capital de São Paulo. Um precisava do outro. Juntos eram um poderoso negócio; separados, cada um era metade de nada. A estrada vivia coberta de tropas de mulas, que carregavam as mercadorias nos dois sentidos. Subir a serra consumiu a todo o dinheiro dos investidores. Seu idealizador, novamente o Barão de Mauá, foi à falência. Ele gastou até o último centavo dos investidores ingleses e, depois, até o último tostão de seu complexo industrial, até então bem-sucedido, para manter a honra de concluir a tarefa.

A necessidade de se buscar a riqueza que o café proporcionava, fez com que os barões do café levassem a ferrovia até a cidade Campinas (1872), depois Rio Claro (1875), São Carlos (1884), e Araraquara (1885), onde os trilhos chegaram trazidos pelo Conde do Pinhal, importante figura, integrante de uma família, cujos membros, por décadas seguidas, foram personagens fundamentais na ocupação e desenvolvimento do planalto ocidental paulista. Colaboraram no surgimento de Araraquara e São Carlos, e depois cuidaram para que prosperassem. O Conde do Pinhal, foi decisivo para a chegada da ferrovia a Araraquara, possibilitando seu futuro. Sem a ação do Conde do Pinhal, mudando o traçado da ferrovia e constituindo companhias ferroviárias, é certo que esta estrada de ferro nunca tivesse chegado a Araraquara, que vivera até então sob o padecimento do isolamento de seu pioneirismo; o povoamento mais antigo daquele planalto. Araraquara ingressara no futuro.

O trem, puxado por uma Locomotiva, era algo muito diferente do que o mundo já havia visto. Aquela máquina estranha que consumia água e carvão, cuspiu fumaça, e fazia um barulho nunca antes ouvido; a força do vapor e um veículo que se movimentava sem que animais o estivessem puxando, era algo novo e muito esquisito. O apito do trem era ouvido por toda a cidade. É de se imaginar que fosse algo de outro mundo, de tirar o fôlego.

Logo depois o Conde do Pinhal ainda incentivou um grupo de fazendeiros da cidade a constituir uma companhia ferroviária genuinamente araraquarense. Criada em 1896, a Companhia Estrada de Ferro Araraquara (E.F.A.), por um curto período de tempo chamada de Companhia Araraquara (C.A.), teve sua primeira composição circulando no ano de 1898. A seguir a companhia viveu sua saga de perseguir o café com seus trilhos, estações, locomotivas e vagões, até chegar nas barrancas do Rio Paraná, sempre atrás da riqueza daquele “ouro negro”, deixando seu emblema gravado nos postes, caixas d’água, paredes, pontes, marcos; identificando a cidade onde surgira: Araraquara.

A construção da ferrovia foi um grande momento heroico da civilização ocidental. Essa foi, sem dúvida, uma maravilhosa aventura humana na face da terra, que mudou para sempre a vida de todos os povos nos quais foi construída a ferrovia.

Em 1971 o Governo do Estado de São Paulo criou a Fepasa (Ferrovias Paulistas Sociedade Anônima), incorporando em uma única empresa todas as cinco ferrovias da malha paulista. A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, a Estrada de Ferro São Paulo-Minas e a Estrada de Ferro Araraquara passaram a ter um controle único, uma administração central, fortemente influenciada pela interferência política. Em 1998 o Governo Federal incorporou a Fepasa à Rede Ferroviária S. A. (RFFSA), que depois, em 1992, iniciou um processo de concessão de trechos, para que a iniciativa privada administrasse e explorasse o negócio, sendo este o modelo atual de administração da malha ferroviária.

Há uma história antes dos trilhos e outra após sua chegada nos “campos de Araraquara”. Araraquara era considerada “boca de sertão”, lugar onde os viajantes e aventureiros se abasteciam de provisões para a difícil viagem até Cuiabá, atrás do ouro recém descoberto. Somente uma invenção espetacular poderia tirar aquele lugar do marasmo, da apatia. E aconteceu. A descoberta da força do vapor para movimentar máquinas e a invenção do trem alteraram o cotidiano das pessoas e a relação entre os povos. Uma proeza, um arrojo, algo quase épico, uma saga. Uma história fantástica e inteiramente real. A ferrovia começou uma maravilhosa aventura humana na face da terra.

Não foi diferente em Araraquara. No “lugar onde mora a luz do dia”, na “morada do sol” a ferrovia causou o mesmo impacto; e fez mais ainda. Além dos avanços econômicos, as duas companhias que atuaram na cidade, a Estrada de Ferro Araraquara e a Paulista, geraram

um grande número de empregos, envolvendo ainda mais a população com a ferrovia. No caminho dos trilhos surgiram fazendas e cidades alinhadas ao longo de sua linha, produzindo muito mais do que riquezas, gerando famílias e descendentes para o futuro, numa força nunca antes possível ou imaginada, desenhando a evolução urbana e humana da cidade.

A ferrovia fez surgir em Araraquara uma companhia genuinamente do lugar, com sua estrutura administrativa e de manutenção. Fez surgir suas oficinas, fez surgir trabalhadores; artesãos, que criaram um paradigma com suas atuações. Este é o núcleo escolhido para este estudo.

Este capítulo foi integralmente elaborado tendo como referência o livro “Máquina Estranha que consumia água e carvão e cuspiu fumaça. Contribuições para a história da ferrovia em Araraquara”, trabalho de conclusão de curso (TCC), no formato livro-reportagem, para o curso de Comunicação Social, com habilitação em Jornalismo, concluído no ano de 2012, no Centro Universitário de Araraquara (UNIARA). Autores Francisco de Assis Bergamim e Felipe Turioni Martins, orientados pela Professora Mestra, Luciane Ribeiro do Valle. As fontes para sua elaboração estão no final, elencadas separadamente das referências da Dissertação e podem dar uma idéia mais adequada do esforço dispendido no trabalho em questão.

Conservamos parte do seu tom ufanista, criticado pelas práticas acadêmicas, porque foi com este entusiasmo que elaboramos nosso T.C.C. e foi com esse mesmo entusiasmo que buscamos o Mestrado para esta nova empreitada.

Eliminar totalmente esse ufanismo seria negar nossa trajetória.

## **4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS:**

### **4.1. História e memória**

Esta Dissertação registra as memórias dos trabalhadores que atuaram no espaço físico das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara (E.F.A.) num esforço para preservar por meio do texto, o patrimônio destas memórias, suas sensações, percepções, valores e histórias. Os depoimentos foram colhidos por meio do método da entrevista não diretivas, para que estes personagens de suas próprias histórias narrassem suas memórias e lembranças. Foram entrevistados trabalhadores e descendentes de trabalhadores das oficinas. Os trabalhadores atuaram em diversas funções e setores das oficinas da companhia, entre o final da Segunda Guerra Mundial e o início da década de 1980, passando pelo episódio do fechamento das oficinas quando do surgimento da Fepasa, no início da década de 1970. Os descendentes narram memórias de um trabalho que atuou no mesmo período que os demais, e de outro, que começou a trabalhar no ano de 1930, tornando-se depois o Chefe das Oficinas e do grupo de operários entrevistados, além de dirigente de entidade ligada aos trabalhadores da companhia e presidente da Associação Ferroviária de Esportes, clube social e esportivo surgido por força da E.F.A. Nas entrevistas foi utilizado ainda o método da linguagem corporal para motivar a fala do depoente. Ao invés de observar a manifestação da linguagem do corpo no entrevistado, ela foi aplicada de forma oposta ao tradicional, para que assim conseguisse demonstrar interesse em sua fala e obter melhores resultados. Sua aplicação de forma intuitiva e disciplinada foi um achado metodológico para esta Dissertação e proporcionou excelentes resultados. Durante o estudo foi possível perceber que eles eram verdadeiros artesãos em suas atividades, inclusive pela peculiaridade da relação de trabalho que existia dentro das oficinas da E.F.A.

O sujeito é reconhecido em seu grupo social, e reconhece os outros, pela história presente em suas experiências imediatas e pela história na qual está inserido. A tradição cultural construída por si mesmo, e sobre o mundo que o cerca, constitui sua identidade e a identidade de seu grupo social. Esse sujeito se estabelece a partir de suas memórias e pelas narrativas que ela proporciona (LE GOFF, 1988). O mesmo autor propõe que “a ideia da história como história do homem foi substituída pela ideia da história como história dos homens em sociedade”. E assegura ainda que “não se tem história sem cultura, sabedoria”.

Outro estudioso que dá várias referências para este trabalho, Thompson (1988), chama atenção para a finalidade social da história.

Toda história depende, basicamente, de sua finalidade social. Por isso é que, no passado, ela se transmitia de uma geração a outra pela tradição oral e pela crônica escrita, e que, hoje em dia, os historiadores profissionais são mantidos com recursos públicos, as crianças aprendem história na escola, florescem sociedades amadoras de história, e os livros populares de história estão entre os mais vigorosos best-sellers. (THOMPSON, 1988)

O principal objetivo do trabalho é preservar na forma de texto, a oralidade, as memórias, as lembranças, as experiências de vida destes trabalhadores, uma conservação do passado (BERGSON, 1999) por meio de depoimentos (QUEIROZ, 1988) e lembrança de velhos (BOSI, 1994), já que todos estes trabalhadores entrevistados têm, no momento da coleta dos depoimentos, por volta de 80 anos de idade. Não se trata de um trabalho de amostragem, mas de um esforço para colher a história de gente comum, a vivência de quem não ostenta posições de prestígio na sociedade (MACIOTI, 1988), porém compõe o coletivo pesquisado, ou seja, o núcleo de trabalhadores das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara. Os registros escritos encontrados tratam de outros acontecimentos ocorridos com esta mesma ferrovia genuinamente araraquarense, deixando as experiências do cotidiano de lado. Este estudo trata da história relatada por aquele que pode dizer “Eu vi, senti”. (LE GOFF, 1988) Ou mais intensamente, “eu fiz”.

Segundo as diretrizes propostas por Le Goff (1988), a concepção de história está ligada à ideia de civilização, pois não há sociedades sem história. Os historiadores modernos observam que a história é a ciência da evolução das sociedades humanas. O autor relata que “estamos quase todos convencidos de que a história não é uma ciência como as outras - sem contar com aqueles que não a consideram uma ciência”.

Ele ainda cita trabalhos de outros importantes autores para legitimar sua tese:

Não sei a que chamais ciência da história. Contentar-me-ei em dizer simplesmente a história; e a história é algo que não podemos dispensar, precisamente porque esta história nos põe constantemente perante fenômenos irredutíveis. (LÉVI-STRAUSS, AUGÉ E GODELIER, apud LE GOFF, 1988)

Repetindo Thompson (1988), “toda história depende, basicamente, de sua finalidade social”.

Antes deste século, o enfoque da história era essencialmente político: uma documentação da luta pelo poder, onde pouca atenção mereceram as vidas das pessoas comuns, ou as realizações da economia ou da religião, a não ser em tempos de crise, como a Reforma, a Guerra Civil inglesa, ou a Revolução Francesa. O tempo histórico dividia-se segundo reinados e dinastias. Até mesmo a história local preocupava-se mais com o governo do

distrito ou da freguesia do que com o dia-a-dia da vida da comunidade e das ruas. Isso se devia, em parte, porque os historiadores, eles mesmos pertencentes às classes que administravam e governavam, consideravam ser isso o que mais importava. Não haviam desenvolvido qualquer interesse pelo ponto de vista do trabalhador, a menos que este fosse especialmente importuno; nem - sendo homens - tinham vontade de investigar sobre as experiências da vida, então em mudança, das mulheres. (THOMPSON, 1998)

Em outro trecho do livro “A voz do passado”, utilizado como referência neste trabalho, o autor propõe argumentos sobre a finalidade social da história, sejam eles obscuros ou legítimos.

No outro extremo, a finalidade social da história pode ser bastante espalhafatosa: utilizam-na para justificar a guerra e a dominação, a conquista territorial, a revolução ou a contrarrevolução, o domínio de uma classe ou raça por outra. (THOMPSON, 1998)

O autor cita em sua obra um momento equivalente ao experimentado pelo grupo social de trabalhadores da E.F.A. e de outras companhias ferroviárias no Estado de São Paulo.

Porém, mesmo que tivessem desejado escrever um tipo diferente de história, isso não teria sido nada fácil, pois a matéria-prima a partir da qual a história era escrita, os documentos, haviam sido preservados ou destruídos por pessoas que tinham as mesmas prioridades. Quanto mais um documento fosse pessoal, local ou não-oficial, menor a probabilidade de que continuasse a existir. A própria estrutura de poder funcionava como um grande gravador, que modelava o passado a sua própria imagem. (THOMPSON, 1998)

Isso ocorreu de forma semelhante a partir do ano de 1971, quando surgiu a Ferrovia Paulista S. A., a FEPASA, resultado da junção de cinco ferrovias paulistas, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a Mogiana, a Sorocabana, a São Paulo Minas e a companhia genuinamente araraquense, a Estrada de Ferro Araraquara. Grande parte da documentação administrativa, inclusive documentos relativos ao registro dos trabalhadores, foi levada para a sede da então Companhia Paulista, na cidade Jundiaí, e aos poucos foi sendo destruída, criando dificuldades até mesmo para a comprovação de tempo de serviço dos trabalhadores, para efeito de aposentadoria e outros direitos trabalhistas. Como propõem Thompson e outros autores, fica a história oficial essencialmente política do contexto, do discurso absoluto e desaparecem a história pessoal, a singularidade do individual, do pessoal. Partindo do presente será possível ter acesso ao significado que as experiências vividas nas oficinas da E.F.A. criaram e recriaram para quem as viveu e as reconta, conforme proposto por Bosi (1994).

Le Goff recorre a Ricoeur (1961) para afirmar que "a história só é história na medida em que não consente nem no discurso absoluto, nem na singularidade absoluta, na medida em que o seu sentido se mantém confuso, misturado (...). A história é, na verdade, o reino do inexacto".

A contradição mais flagrante da história é sem dúvida o fato do seu objeto ser singular, um acontecimento, uma série de acontecimentos, de personagens que só existem uma



vez, enquanto que o seu objetivo, como o de todas as ciências, é atingir o universal, o geral, o regular. (LE GOFF, 1996)

Bem antes no tempo, o pensador grego Aristóteles (384-322 a.C.) já havia tratado do tema, propondo, porém, afastar a história do mundo das ciências, pois compreendia que ela se ocuparia do particular, e que assim sendo não poderia ser objeto da ciência. Para ele, cada fato histórico “só aconteceu e só acontecerá uma vez”. Le Goff (1988) reflete que esta singularidade constitui, para muitos produtores ou consumidores de história, a sua principal atração: "Amar o que nunca se verá duas vezes". O historiador francês reforça com Huizinga (1936), que também formou um pensamento sobre o assunto ao declarar que a história não é apenas um ramo do saber, mas também "uma forma intelectual para compreender o mundo".

Le Goff contrasta mais uma vez com o pensamento de Aristóteles, avançando neste debate:

É evidente que a história não atingiu o grau de tecnicismo das ciências da natureza ou da vida e não desejo que o atinja para que possa continuar a ser facilmente compreensível e até controlável pelo maior número de pessoas. A história já tem a sorte ou a infelicidade (única entre todas as ciências) de poder ser feita convenientemente pelos amadores. (LE GOFF, 1988)

Mesmo que sempre houvesse resistência em alguns meios sobre o fato de a história ser ou não ciência, Le Goff resiste ao recomendar que o historiador, enquanto cientista humano e social, também deve ser ouvido e a história deve ser considerada como um ramo fundamental do saber, mesmo que não tenha o tecnicismo da matemática, da física ou da biologia.

Os fenômenos da memória, tanto nos seus aspectos biológicos como nos psicológicos, mais não são do que os resultados de sistemas dinâmicos de organização e apenas existem "na medida em que a organização os mantém ou os reconstitui". Alguns cientistas foram assim levados a aproximar a memória de fenômenos diretamente ligados à esfera das ciências humanas e sociais. (LE GOFF, 1988)

A ideia proposta pelo autor é que a história é a ciência do tempo e está estritamente ligada às diferentes concepções de tempo que existem numa sociedade, sendo elemento essencial da aparelhagem mental dos seus historiadores. Para captar o desenrolar da história e fazer dela o objeto de uma verdadeira ciência, historiadores e filósofos, desde a Antiguidade, esforçaram-se por encontrar e definir as leis da história. (LE GOFF, 1988)

Considerarei os historiadores como os principais intérpretes da opinião coletiva, procurando distinguir as suas ideias pessoais da mentalidade coletiva. Sei bem que ainda continuo a confundir passado com história na memória coletiva. Devo, pois, dar algumas explicações suplementares que tornam mais precisas as minhas ideias sobre a história. A história da história não se deve preocupar apenas com a produção histórica profissional, mas com todo um conjunto de fenômenos que constituem a cultura histórica ou, melhor, a mentalidade história de uma época. (LE GOFF, 1988)

Para a história existir, ela precisar, de alguma forma, ter uma memória e uma possibilidade de registro, para ser resgatada, preservada e transmitida. A memória para Le Goff (1988) é a propriedade de conservar certas informações, remetendo-nos inicialmente a um conjunto de funções psíquicas, “graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas”.

Le Goff (1988) nos faz compreender que “tal como o passado não é a história, mas o seu objeto, também a memória não é a história, mas um dos seus objetos e simultaneamente um nível elementar de elaboração histórica”. O neurocientista argentino Iván Izquierdo (1988) descreve que “memória é nosso senso histórico e nosso senso de identidade pessoal”. A memória é a capacidade de armazenar e evocar informações, é a conservação do passado através de imagens ou representações que podem ser lembradas e contadas a outras pessoas.

O futuro não existe ainda e o passado não mais existe, salvo sob a forma de memórias. Não há tempo sem um conceito de memória; não há presente sem um conceito do tempo; não há realidade sem memória e sem uma noção de presente, passado e futuro (...). Desde um ponto de vista prático, a memória dos homens e dos animais é o armazenamento e evocação de informação adquirida através de experiências; a aquisição de memórias denomina-se aprendizado. As experiências são aqueles pontos intangíveis que chamamos presente. Não há memória sem aprendizado, nem há aprendizado sem experiências. (IZQUIERDO, 1988)

O estudo do autor nos mostra que aquilo que um dia experimentamos, percebemos ou sentimos, formam a nossa memória. Rozisky (2013) cita Bergson (2006) para expor que mesmo que a memória se altere conforme haja um distanciamento cada vez maior entre o presente e o momento lembrado, o passado sobrevive por inteiro no presente.

As lembranças são acumulativas. Só se entende o presente, pois o passado informa, assim da mesma forma, só se projeta o futuro, através do presente porque as experiências vividas permitem que se avance em sua direção. (ROZISKY, 2013)

Para se falar de memória é preciso levar em conta que ela também tem uma história, e que essa história não existe apenas no campo das teorias e dos conceitos sobre memória. Além de transmitir conhecimento e significações, a memória cria significados. E como tudo aquilo que é histórico, os significados são mutáveis ao longo do tempo, principalmente quando se leva em conta seu significado emocional. A história que investigamos, compreendo, está carregada de significados emocionais para seus participantes. Reconhecer as muitas possibilidades dos significados é considerar o contexto histórico-social do indivíduo, afastando-se da compreensão de totalidade do mito.

A construção da memória está diretamente ligada ao emocional, à identidade. Memória é o que nos torna essencialmente humanos, sem ela não há imaginação, não é possível contratos ou vínculos sociais. (ROZISKY, 2013)

Para Maurice Halbwachs (1990), a memória possui sempre um caráter social.

Não existe uma memória que seja estritamente individual, pois a memória é formada coletivamente. Sempre se aprende ou apreende-se algo através de outrem, nunca se está só, pois carrega-se consigo impressões, ensinamentos, observações de outro; isto ocorre por ser seres sociais inseridos em determinados grupos e em determinados momentos. (HALBWACHS, 1990)

Segundo essa impressão, contexto social é a base da memória do indivíduo, o que faz com que sua memória individual seja relativa, já que ela é constituída por quadros sociais e tudo o que nos lembramos do passado faz parte dessas construções, que são realizadas no presente. A composição da memória do indivíduo será condizente com os quadros sociais que viveu em sociedade e que estarão presentes em todas as fases de sua vida como família, amigos, etc.

As lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que se trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. Isto acontece porque jamais estamos sós. Não é preciso que os outros estejam presentes, (...), pois sempre levamos conosco e em nós certa quantidade de pessoas que não se confundem. (HALBWACHS, 2006).

Para compreender essa sociabilidade da memória é preciso considerar que, mesmo que um indivíduo esteja sozinho, ele irá recordar através de quadros coletivos da memória que foram construídos através de interações entre indivíduos, em diversos contextos.

Memória é construção parcial e seletiva do passado cujos pontos de referência são fornecidos pela sociedade. A memória coletiva se formula naturalmente por seres sociais, e dentro de cada grupo sofre evoluções e adaptações. Porém, não pode se esquecer (sic) a importância do indivíduo que evoca as lembranças de acordo com o seu contexto, com o seu presente, de sua memória individual, onde o grupo se torna a base de sua memória. E para que a memória coletiva sobreviva é necessário trocas (sic), interações, evoluções, comunicação, resgate dentro deste contexto social. (ROZISKY, 2013)

A memória coletiva unifica um grupo de indivíduos, é um elemento de representação coletiva compartilhado pelo coletivo de pessoas ligada ao tema e serve como mediador para alcançar e assumir uma característica real de memória. Rozisky (2013) recorre a Candau (2001), para sugerir que há evidências claras de como a memória recebe influências do meio onde o indivíduo está inserido.

A memória de um indivíduo, por mais que seja construída isoladamente, em seu íntimo, sofre, a todo instante, influências das relações sociais, de seu grupo. A memória permite fazer o tempo passado se presentificar, permite construções e reconstruções sociais de fatos vividos, permite romper silêncios e entender formas e representações simbólicas. Permite, assim, entender as múltiplas camadas de tempos e espaços que necessitam de valores e significados culturais. (ROZISKY, 2013)

Veloso e Whitaker (2013) inspirando-se em Passerini (1981) enfatizam que a memória se utiliza de algumas técnicas para “escolher” o que deve guardar e ser lembrado. Segundo as estudiosas “a memória é seletiva: as fantasias, os desejos e a imaginação influenciam esse processo de reconstrução. A memória é o resultado das criações e recriações dos significados; os testemunhos são uma reinterpretação subjetiva da história”.

## 4.2. História oral

Pode parecer estranho que a História Oral, enquanto fonte de informação e fonte de investigação não tivesse sido aplicada de forma rotineira anteriormente. A possibilidade de pesquisa a partir das fontes orais teve seus protagonistas a partir dos anos 1950. A investigação ocorria na área de ciências políticas, porém se dava nos núcleos das elites, ao que me parece ainda não muito longe da História Oficial, e tinha o objetivo inicial reunir material para os historiadores futuros. (JOUTARD, apud VELÔSO, 2005)

As manifestações seguintes se deram no México, a partir de 1956, para registrar as lembranças dos chefes da Revolução Mexicana; e na Itália, para reconstituir a cultura popular, feita por sociólogos e antropólogos de esquerda. Na França e na Espanha, poucas pessoas, isoladamente, já realizavam algum tipo de estudo semelhante. Depois disso, por volta da década de 1970, congressos e seminários argumentaram mais intensamente pela linha de estudo. Um marco foi o lançamento da revista *Fonti Oroli*, publicada de 1981 até 1987.

Essa nova geração desenvolveu uma nova concepção muito mais ambiciosa: não mais se trata apenas de uma simples fonte complementar do material escrito, e sim "de uma outra história", afim da antropologia, que dá voz aos povos sem história, iletrados, que valoriza os vencidos, os marginais e as diversas minorias, operários, negros, mulheres. Essa história se pretende militante e se acha à margem do mundo universitário (ou é por este rejeitado)<sup>5</sup>. É praticada por não profissionais, feministas, educadores, sindicalistas. Surgida em meio ao clima dos movimentos de 1968, prega o não-conformismo sistemático, inclusive em relação às estruturas tradicionais dos partidos de esquerda. Em sua versão mais radical, é uma história alternativa, não apenas em relação à história acadêmica, mas também em relação a todas as construções historiográficas baseados no escrito (JOUTARD apud VELÔSO, 2005).

A primeira grande referência como pesquisador foi Paul Thompson, e surgiu na Inglaterra. A Argentina foi o primeiro lugar da América Latina a retomar os estudos ligados à primeira fase da história oral, através da realização de entrevistas com sindicalistas e dirigentes peronistas.

---

<sup>5</sup> Cumpre registrar que, paulatinamente, a História Oral, enquanto metodologia, vem conquistando espaço em diferentes Departamentos das boas Universidades.

No Brasil, em 1975, na Fundação Getúlio Vargas, criou-se o primeiro programa de história oral, com o objetivo de colher depoimentos dos líderes políticos desde 1920. No Brasil, apesar de a história oral ter sido introduzida nos anos 1970, apenas no início dos anos 90 foi que se expandiu significativamente. Antes não merecia figurar nos currículos dos cursos universitários, por vários motivos, o principal deles a concepção de história então vigente no seio da academia brasileira, de desvalorizar a subjetividade e o papel do indivíduo. Além disso, no período da Ditadura Militar havia grande receio de dar depoimentos. O risco era grande.

O cenário passou a mudar nos anos 1990, ocorrendo um rompimento do paradigma estruturalista, como também, mudanças mais gerais na sociedade brasileira, desencadeando uma verdadeira expansão da história oral. Os programas de pós-graduação foram os primeiros a absorver o conceito, depois foram os cursos na área e o contato dos pesquisadores e programas estrangeiros. Até que em 1994 foi criada a Associação Brasileira de História Oral (ABHO), que tem estimulado a discussão e a socialização do conhecimento produzido na área em todo o país. Atualmente a história é praticada, sobretudo, no âmbito acadêmico, embora o conhecimento produzido esteja conectado com as demandas sociais. (FERREIRA e AMADO, 1998)

Como todas as atividades humanas, a memória é social e pode ser compartilhada (razão pela qual cada indivíduo tem algo para contribuir para a “história social”). Fonte oral é a arte da escuta e da relação. Todavia, é preciso ter cuidados nesta relação. Segundo Portelli, citado por Veloso (2005), "as fontes orais, são fontes narrativas", e para minimizar as manipulações e perdas durante o processo de transcrição, é importante estar atento à pontuação que é dada pelo sujeito que fala, não impondo ao relato as regras gramaticais rígidas. A exata dimensão das pausas é importante para se entender o significado do discurso. O trabalho em história oral é aquele de transformar a oralidade em escrito e, embora a passagem do oral para o escrito deixe marcas profundas, é importante analisar os resultados obtidos sem que se percam as características da oralidade, de sua origem dialógica e narrativa.

Uma outra diferença entre as fontes escritas e orais é que as primeiras são, na maioria das vezes, documentos, enquanto os últimos são sempre atos. Desse modo, as fontes orais não devem ser pensadas em termos de substantivos e de coisas e, sim, em termos de verbos e de processos - não devem ser pensadas em termos da memória e do relato, mas, sim, do recordar e do relatar. Ainda inspirada em Portelli, Veloso (2005) afirma que as fontes orais não são anônimas e nem impessoais, pois, são sempre indivíduos singulares que recordam. Obter, através das entrevistas,

relatos orais, é torná-los permanentes, isto é, ao registrá-los e transcrevê-los, obtemos um retrato que permanece igual, enquanto os próprios narradores mudam.

No que diz respeito à característica de que "as fontes orais são fontes narrativas", Portelli (apud VELÔSO, 2005) afirma que os narradores produzem relatos em primeira pessoa, nos quais invenções e informações se alternam. Desse modo, é preciso considerar os discursos obtidos através das fontes orais, mais como narrações, do que como informações. É importante, também, que reconheçamos as manipulações criativas da relação entre tempo da história e tempo do relato. Delgado, citada por Demarzo (2014) afirma que "os depoimentos recolhidos através do procedimento de constituição de fontes orais traduzem visões particulares de processos coletivos".

As fontes orais nos informam mais sobre o significado, do que sobre os acontecimentos. Através delas, informamo-nos não só sobre os fatos, mas sobre aquilo que eles significam para quem os viveu e os recontou; não só sobre o que as pessoas fizeram, mas sobre o que queriam fazer, creem que podiam fazer, creem que tenham feito e sobre as motivações, juízos e racionalizações. Através das fontes orais, os possíveis erros revelam a verdade, tanto quanto um cuidadoso testemunho. Os erros do narrador não devem ser considerados como um funcionamento imperfeito da memória, mas como um funcionamento pleno da imaginação, os quais revelam, muitas vezes, coisas mais importantes do que se dissesse a verdade, na medida em que traz à tona, de forma fantasiosa, a possibilidade de uma vida pessoal e coletiva diferente. (PORTELLI, apud VELÔSO, 2005)

Os relatos são a descrição dos eventos, e não, totalmente e exclusivamente, exercício do imaginário. Através do relato pode-se deduzir a subjetividade dos narradores, os elementos da imaginação e os desejos que investem em sua relação com a história e o sentido que ela tem para a própria existência e para a própria identidade da fonte oral. Os fatos históricos são dois: aquilo que aconteceu e aquilo que é lembrado e, então, é preciso trabalhar a relação que existe entre os dois fatos. Desse modo, analisar os fatos narrados implica em considerar a busca pela subjetividade como uma das maiores atribuições cognitivas que se expressam através das memórias e das fontes orais, que são mais contemporâneas às pesquisas do que ao evento e resultam do encontro entre o narrador e o entrevistador. E o pesquisador ainda interfere diretamente com as intenções de suas perguntas, que nem sempre coincidem com o que o narrador desejaria contar. E interfere novamente quando conduz a apresentação do material. Portelli, citado por Velôso (2005) propõe que isso pode ser considerado como um fator de especificidade e de riqueza.

A exploração e descrição das memórias destes trabalhadores das oficinas da Companhia Estrada de Ferro Araraquara considerou “o valor da narração, da palavra como agente enunciator de sentimentos”, como recomenda Eulálio (2005), como forma de “compreender o papel da história oral na vivência das pessoas idosas”.

Trabalhar com idosos utilizando a história oral como recurso é privilegiar a história subjetiva do pesquisado, permitindo o acesso às experiências não documentadas. O pesquisador exercita dessa forma, a arte de ouvir, pois toda experiência vivenciada por um sujeito comum enriquece a experiência tanto para o pesquisador como para o pesquisado. As entrevistas de história oral permitem explorar aspectos da experiência histórica raramente registrados, como as relações pessoais e interpessoais, possibilitando que as pessoas pertencentes a categorias sociais, geralmente excluídas da história oficial, possam ser ouvidas, deixando registradas para análise futura sua própria visão de mundo e aquela do grupo social a que pertencem. (EULÁLIO, 2005)

O trabalho levou em conta os diferentes componentes da memória individual do trabalhador entrevistado, em comparação - quando houvesse possibilidade de traçar o paralelo - com a história oficial da estrada de ferro na cidade de Araraquara.

Evocar o passado dessas pessoas foi alimentar nelas lembranças de um período no qual suas memórias estão carregadas de acontecimentos dignos de narração, de significação, os quais eles demonstram ter grande prazer de contar, pois esse tempo passado, agora no presente, é reconstituído de forma ideal. É o tempo em que eles têm lembranças prazerosas da importância que, afirmam, já tiveram. É o que comentou Dulce Whitaker (2014), a orientadora deste trabalho, em uma conversa de orientação numa tarde, ao descrever o significado das lembranças, principalmente para as pessoas de mais idade, dizendo “Chico, as pessoas não têm saudades daquilo que elas faziam. Elas têm saudades de quem elas eram”, referindo-se às condições do aprender, participar e permitir-se, como interpreta Eulálio (2005).

“O narrativo e o mítico se inscrevem na vida destas pessoas, cuja história e vida cotidiana formam um imaginário fecundo de vida realimentado” (EULÁLIO, 2005). Essa investigação considera uma questão de tempo, no caso para trás, ao evocar as fronteiras das memórias do núcleo de trabalhadores das oficinas de manutenção da companhia Estrada de Ferro Araraquara. Tempo, que a pesquisadora trata no mesmo trabalho como tempo vivido, uma duração temporal vivida, e não apenas um “intervalo de duas medidas de um relógio”.



Um “tempo subjetivo, afetivo, que marca uma impressão temporal no interior do sentimento”. Algo que tenha sua própria representação. Outra característica do conceito de tempo, especialmente percebida na experiência da pessoa idosa, é que o tempo é composto da afeição ao tempo passado e inquietação em relação ao tempo futuro.

Eulálio (2005) convida à reflexão de que essas pessoas, com cerca de 80 anos no núcleo principal da pesquisa, ou mais, “em face a um futuro que se anuncia difícil, imagina-se a preferência do refúgio no passado”. Ela considera que para muitos há “dificuldade de se conceber uma pessoa idosa elaborando projetos do futuro, pois ela parece ser dependente de acontecimentos inevitáveis”. Esse debate pode ser instigante, em que pese a autora ter dedicado pouco espaço à discussão no texto pesquisado para este trabalho, pois poderíamos discutir o quanto a disposição para o trabalho em muitos deles influencia sua qualidade de vida no presente. Tive a percepção, numa análise empírica, que os que estão ativos, têm compromissos diários com grupos de pessoas, ou minimamente se mantêm ativos dentro de seu núcleo familiar demonstram boa condição de saúde, e conseqüente de memória, muito melhor do que os que estão “aposentados” literalmente e absteridos de participar de forma mais intensa da sociedade. A condição de envelhecimento é diferente para comportamentos de vida diferentes. Há certo esforço em demonstrar isso adiante.

Em suas pesquisas, Eulálio (2005) aprendeu que “a memória é por excelência seletiva e o esquecimento pode ser uma das formas privilegiadas de sua organização, servindo para estruturar sua identidade individual ou coletiva”. Também eu compreendo em minha pesquisa que, com isso, a lembrança e o esquecimento podem servir de proteção à memória do indivíduo, de forma a evitar que ele reviva o sofrimento, e prefira preservar o sublime e o prazeroso do seu serviço, deixando de lado o que possa lhe aborrecer. Percebo dessa forma, se é mais feliz na imaginação. Componente importante de suas emoções, é da natureza humana preservar certas lembranças, em detrimento de outras, que o indivíduo prefere ocultar.

Explorar, nos relatos dos fatos, a presença dos erros, da imaginação, dos mitos, das lendas, dos silêncios e das omissões, é ter acesso aos significados que os indivíduos atribuem às experiências que vivenciaram.



### 4.3. Questões metodológicas das entrevistas

A História que se constrói no chão social é tão rica de meandros e significados que precisamos compreender um número cada vez maior de fatos para explicar em profundidade processos que envolvem subjetividades em confronto dentro do movimento geral da História. (WHITAKER, 2005)

Na transcrição do discurso do entrevistado houve a cautela de não se cometer a delinquência acadêmica de usar erros ortográficos nas falas dos depoentes, para não desvalorizar o discurso obtido e nem desvirtuar o material colhido. A preocupação apareceu com a leitura do texto de Whitaker (2005) que iluminou a pesquisa ao alertar ser um preconceito, travestido de ciência, justificar que manter a transcrição supostamente fonética é esquecer que quando as pessoas falam, elas não estão escrevendo. Isso criaria dificuldades para o pesquisador analisar o depoimento, pois, muitas vezes, mal se conseguiria ler estes textos. Outro cuidado com o material de pesquisa foi não resumir e não reformular o discurso, para que essa “correção” não desrespeite a fala colhida, já que, nesse caso, a sintaxe original (que deveria ser reproduzida) torna-se “correta”. Desaparecendo hesitações, dúvidas, contradições, reiterações de temas ou palavras, elementos importantíssimos para análise do discurso são eliminados, as ênfases se desvanecem, trechos truncados são desprezados. Enfim, pasteurizado, o discurso perde seu caráter dialético. A trama que configura o correr da vida se simplifica e o cotidiano do narrador se banaliza. Suas opiniões contraditórias não podem mais ser exploradas, enquanto as palavras truncadas que revelariam sua autocensura já não podem ser detectadas. (WHITAKER, 2005)

Segundo propõe também a pesquisadora, “a praticidade e onipotência do transcritor podem resumir tanto o material que ele se torna inócuo” (WHITAKER, 2005). Alertado pela minha orientadora para o problema, meu esforço foi concentrado em não cometer esse erro, já que todas as entrevistas e transcrições foram integralmente feitas por mim. O cuidado em manter o texto preservado dessas contaminações, teve a compreensão de que não poderia haver interferência na originalidade do discurso.

Dessa forma, o real se insinua até nas entrelinhas do discurso: cada pausa, cada tema reiterado, cada palavra com alta frequência num determinado momento, cada interrupção ou truncamento, cada idiosincrasia tem um significado para o qual o pesquisador precisa ter

muita sensibilidade – uma sensibilidade que só se aprimora com a teoria mais adequada ao tema investigado (WHITAKER, 2005).

Ecléa Bosi (1994) afirma que entrevistar alguém que foi testemunha de um momento da história é esperar que na narrativa do depoente haja emoção, e que ela traga alguma coisa profundamente verdadeira, ao menos sua emoção ao vivenciar o momento. Outra perspectiva, neste caso, ao entrevistar uma pessoa idosa, é a carência de atenção que ela possa ter. A entrevista é o momento em que há alguém interessado em ouvir suas histórias. As pessoas precisam de atenção. Elas querem ser ouvidas, querem falar delas, de suas experiências e sensações.

Além disso, as condições em que as entrevistas foram feitas também são consideradas neste estudo, juntamente com a condição atual em que o depoente vive, pois é a partir do presente que ele constrói suas memórias. E interessante o modo de vida de cada um deles, o que causa, seguramente, fundamental influência na maneira como veem seu passado.

A metodologia empregada para colher as memórias combinou as informações obtidas por meio de depoimentos, para compreender a visão individual do autor e narrador de sua própria história, a relevância daquele núcleo de trabalhadores e o protagonismo deles na história da ferrovia na cidade de Araraquara. Utilizando-se o método História Oral, a partir de uma técnica específica, entrevistas são utilizadas para colher depoimentos, narrativas, lembranças, acontecimentos experienciados e sua percepção. É a história a partir dos personagens, e não a história oficial das classes dominantes, como acena Thompson:

Toda fonte histórica derivada da percepção humana é subjetiva, mas apenas a fonte oral permite-nos desafiar essa subjetividade: descolar as camadas de memória, cavar fundo em suas sombras, na expectativa de atingir a verdade oculta. (THOMPSON, 2005)

Por isso a História Oral é carregada de significações. É a oportunidade para que os depoentes possam melhor expressar suas vivências. E para colher estas impressões o autor recomenda que se lhe “crie um espaço por demais confortável, à semelhança de um divã. E nesse não se assentam só os contemporâneos dos acontecimentos, mas também as sucessivas gerações que se apropriaram da memória dos seus antepassados”. (THOMPSON, 1998)

#### 4.4. Aspectos teórico-metodológicos

Este trabalho se utilizou de técnicas e metodologias de pesquisa para registro das memórias, por meio de depoimentos (QUEIROZ, M., 1988) e lembrança de velhos (BOSI, E., 1979), já que muitos destes trabalhadores têm hoje, por volta de 80 anos de idade. A investigação sobre as memórias da ferrovia em Araraquara utilizou métodos científicos conhecidos e recomendados para a obtenção de respostas. (MARCONI; LAKATOS, 1999)

Mesmo sendo um trabalho exploratório de uma situação concreta, ou seja, momentos já consolidados e, portanto, que já se tornaram história, é sabido que, ainda que o interesse seja o que foi lembrado (BOSI, 1988), parte do que foi colhido pode não ser exato, pois a história oral pode captar a experiência efetiva dos narradores, mas também recolhe destes tradições e mitos, narrativas de ficção, crenças existentes no grupo (QUEIROZ, 1988). A História Oral tem ampla definição que atinge uma quantidade de relatos de fatos não registrados por outro tipo de documento, ou cuja documentação se quer completar (como é o caso deste trabalho), registrando, por meio de entrevistas, a experiência dos indivíduos de uma coletividade, ou seja, o grupo de trabalhadores das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara, para preservar os comportamentos e valores encontrados na memória dos mais velhos.

Dificuldades foram enfrentadas. A idade das pessoas no momento em que foram entrevistadas era em torno de 80 anos. Isto, por si só, proporcionou momentos especiais durante a coleta dos testemunhos. A mesma história foi contada duas ou três vezes durante uma mesma conversa.

Já nas conversas preliminares com algumas potenciais fontes, havia percebido que há um momento da história que causa até hoje grande impacto psicológico, e às vezes social, na vida destes ferroviários. O grande trauma é o momento da reunião das ferrovias paulistas em uma única companhia estatal, a FEPASA. Isso foi traumático para o ferroviário. Eles viram paradigmas importantes serem mudados, muitos deles para pior. Trabalhadores habilidosos ficaram, de repente, sem atividade, pois suas funções passaram a ser executadas nas cidades de Rio Claro, Campinas ou Jundiaí. E mesmo que a maioria dos salários tivesse melhorado, ainda assim restou certo inconformismo, revolta. O conhecimento técnico adquirido por eles foi deixado de lado e substituído por um conhecimento formal, que não resolvia os problemas do cotidiano da ferrovia, e em certos casos piorava ainda mais suas condições. Porém, na construção da memória destes fatos, a partir do momento atual, o papel do esquecimento,

daquilo que deve ter causado tristeza, é fundamental para preservar do sofrimento que a lembrança faria sentir novamente. A memória é seletiva.

Em todas as épocas, a educação humana, a formação de hábitos, a transmissão do conhecimento, se baseavam na narrativa. Através dos séculos o relato oral constituía-se sempre na maior fonte humana de conservação e difusão do saber, a maior fonte de dados para as ciências em geral. Ela se refere ao legado dos antepassados e também à comunicação da ocorrência próxima no tempo, no dia a dia, as antigas tradições de grupo ou da coletividade. A palavra está na base da obtenção das informações e conservação do saber. Desenho e escrita a sucederam. A escrita foi a cristalização do relato oral. (QUEIROZ, M., 1988)

As histórias estão na fonte viva da informação e foram obtidas através do relato oral, técnica útil para registrar o que ainda não se cristalizara em documentação escrita, o não conservado, o que desaparecia se não fosse anotado, servindo, pois, para captar, quem sabe, o indizível (QUEIROZ, M., 1988). Brotam dali relatos que se compõem e encaminham para uma realidade convivida, que expressam e se elevam a uma validade histórico-coletiva, a partir igualmente da análise comparativa com outras experiências no âmbito do próprio grupo. É, portanto, do confronto, da comparação entre os testemunhos individuais, que se torna possível individualizar os acontecimentos de maior relevo, seguir as etapas da transformação, da mudança sociocultural das quais tais personagens são, em conjunto, os protagonistas (MACIOTI, M. 1988). Há relativa homogeneidade cultural e semelhança de situação na atuação destes trabalhadores da ferrovia, o que facilitou o encontro antes, e a compreensão, depois, de determinado tipo de situação. (MACIOTI, M. 1988)

O processo desde a chegada e toda a existência da ferrovia em Araraquara já foi registrado por pesquisas realizadas anteriormente, e trabalhos foram publicados. Portanto, é pertinente que se mantenha uma revisão constante neste material, o que de fato ocorreu, permitindo assim que esta nova pesquisa contribua com informações adicionais (LAKATOS; MARCONI, 1992), ou com uma visão particular do tema.

Um conceito indispensável para este trabalho é a revisão bibliográfica sobre a história da ferrovia em Araraquara; mais especificamente sobre a história da Companhia Estrada de Ferro Araraquara.

Para Gil (2010) a principal vantagem da *pesquisa bibliográfica* é oferecer ao pesquisador um trabalho já realizado na coleta de dados e informações, que, segundo o autor, é “indispensável

nos estudos históricos”. A *pesquisa bibliográfica* é considerada, segundo conceito sobre o tema, uma fonte secundária (LAKATOS; MARCONI, 1992). Livros, publicações avulsas e imprensa escrita nos colocam em contato com o que já foi publicado. É preciso ainda considerar as informações existentes em meios eletrônicos, em páginas da *Internet*, principalmente em locais que direcionam as publicações especificamente para a história da ferrovia.

Outro conceito de pesquisa necessário é a *fonte primária*, ou *pesquisa documental*. O ponto em comum com a pesquisa bibliográfica é que as duas modalidades utilizam dados já existentes, mas a diferença está na natureza das fontes (GIL, 2010).

Este novo trabalho - proposto ao Programa de Mestrado - é uma sequência do empenho anterior, de maneira a ampliá-lo, humanizando-o com o testemunho de pessoas que viveram ou tem conhecimento da experiência da vida neste núcleo de trabalhadores.

Na verdade, a hipótese subjacente a esta Dissertação é de que a memória viva destes trabalhadores pode diminuir o ufanismo das representações até aqui, uma vez que a participação política dos ferroviários no Estado de São Paulo é capítulo importante na História das lutas das esquerdas no país e o sucateamento das ferrovias para posterior implantação do modelo rodoviário se explica, em parte, como forma de destruir a força desse tipo de trabalhador.

Importante instrumento de trabalho compartilhado por vários outros campos das ciências para a coleta de dados, ou para ajudar no diagnóstico ou tratamento de um problema social, a entrevista “é muitas vezes superior a outros sistemas de obtenção de dados” (BEST, apud MARCONI e LAKATOS, 1999). Tem a vantagem de proporcionar informações que não se encontram em fontes documentais e que sejam relevantes e significativas.

O tratamento dos dados se deu sob três perspectivas. De um lado foi feito um cruzamento dos depoimentos, o que ampliou o conhecimento de alguns acontecimentos narrados pelos trabalhadores. De outro lado foi feita uma relação da História da companhia com fatos que ocorreram paralelamente na cidade, no país, ou no mundo, que tiveram, de certa forma, ligação com a ferrovia, como é o exemplo do episódio da Segunda Guerra Mundial, período em que a EFA ganhou notoriedade por conseguir manter-se em funcionamento, já que os trabalhadores de sua oficina faziam praticamente todas as peças necessárias à manutenção do acervo, enquanto nas demais companhias essas peças eram praticamente todas compradas. Porém, nessa mesma ocasião, o modelo ferroviário brasileiro sofreu danos irreversíveis no período da guerra, que além disso lançou uma tragédia sobre a

humanidade deste planeta. Estes trabalhadores entrevistados começaram a trabalhar exatamente no ano seguinte ao final da guerra. Há, porém, três depoentes, de uma mesma família, descendentes de um ferroviário que começou a trabalhar há mais tempo, que fazem com clareza o relato do período da guerra. E, finalmente, e mais especificamente, foi obtida com este estudo, a visão particular, peculiar, individual, de cada depoente sobre esta mesma história da companhia ferroviária genuinamente do lugar.



## 5. LINGUAGEM CORPORAL APLICADA À ENTREVISTA

Um método peculiar e interessante experimentado na abordagem ao entrevistado foi a Linguagem Corporal. Pierre Weil e Roland Tompakow (2003) afirmam que a comunicação não pode ser feita apenas por palavras, ainda mais quando ocorre uma conversa entre duas pessoas, ou um grupo delas. Segundo os estudiosos, o comportamento humano não pode ser transmitido satisfatoriamente por meras palavras, ainda que sejam posteriormente escritas.

Tentar ler o texto sem os desenhos seria como não olhar para a tela do cinema, apenas ouvindo as palavras dos artistas do filme. O enredo se perderia. E tentar olhar apenas os desenhos seria contemplar a tela com o som desligado. Juntos, formam uma unidade de comunicação intensa, clara, simples – e até divertida. (WEIL; TOMPAKOW, 2003)

Eles querem dizer que além das falas formuladas pelos expositores, fluem também muitos outros sinais informativos, desde alterações em grau mínimo nas faixas de som da voz emitida, ou nos movimentos das mãos, dos braços, das pernas, dos pés, da cabeça, do olhar, das expressões, dos gestos em si. São também sinais, signos, símbolos, assim como as palavras, letras, frases. Segundo eles, há uma grande quantidade de “assinaturas” que lhes esconde este “alfabeto”. Há até uma nova disciplina na ciência para estudar o significado expressivo dos gestos e dos movimentos corporais que acompanham os atos linguísticos (posturas, expressões faciais, etc.), o estudo da linguagem corporal – é a Cinésica.

Allan Pease e Barbara Pease (2005) são autores de um trabalho mais profundo e científico sobre o tema.

A leitura das atitudes e pensamentos expressos no comportamento das pessoas foi o primeiro sistema de comunicação usado pelo ser humano, muito antes do desenvolvimento da linguagem oral. (...) A maioria das pessoas acredita que a fala é ainda a nossa principal forma de comunicação. Em termos evolucionários, a fala só passou a fazer parte do nosso repertório de comunicação em tempos recentes, usada fundamentalmente para transmitir fatos e dados. Estima-se que ela tenha se desenvolvido há cerca de 2,5 milhões de anos, tempo durante o qual o nosso cérebro triplicou de tamanho. Antes disso, a linguagem corporal e os sons produzidos pela garganta eram as principais formas de transmissão de emoções e sentimentos humanos - e continuam sendo até hoje, embora a excessiva atenção dada às palavras faça com que sejamos profundamente desinformados a respeito da linguagem do corpo e da importância que ela tem em nossas vidas. A linguagem falada, apesar disso, reconhece a importância da linguagem corporal para a nossa comunicação. Eis aqui algumas expressões que mostram isso: Arranque essa tristeza do peito. Não fique de queixo caído. Esteja ao alcance da mão. Tire esse peso dos ombros. Dê um passo adiante. Entre de cabeça erguida. Não seja cara-de-pau. Vê se não me enche o saco. Que nariz empinado! Não empurre com a barriga. (PEASE; PEASE, 2005)

Os pesquisadores recorrem a outro pesquisador, pioneiro na abordagem científica da linguagem corporal, Albert Mehrabian, que antes deles, na década de 1950, apurou que em toda comunicação entre pessoas, as palavras constituem cerca de 7% da mensagem, enquanto 38% é vocal (incluindo tom de voz, inflexão e outros sons) e 55% não é verbal. Estudo semelhante feito por Birdswistel, também citado por Pease e Pease (2005), confirma que “o comportamento verbal responde por menos de 35% das mensagens transmitidas numa conversação frente a frente; mais de 65% da comunicação é feita de maneira não verbal”. Em situações específicas de comunicação, como, por exemplo, no mundo dos negócios, a linguagem corporal responde por 60%, e até 80% das mensagens transmitidas na mesa de negociação. O mesmo grupo de estudos demonstra ainda que nas negociações por telefone, as pessoas que tem os argumentos mais consistentes tiram proveito da situação, o que não ocorre quando se negocia pessoalmente, já que, segundo o estudo aponta, “quase todo mundo toma suas decisões finais mais pelo que vê do que pelo que ouve”. A Linguagem Corporal é, em muitas situações, substituta das mensagens verbais.

Como qualquer outra espécie, somos ainda dominados por regras biológicas que controlam nossas ações, reações, linguagem corporal e gestos. O fascinante em tudo isso é que o animal humano raramente tem consciência de que suas posturas, movimentos e gestos podem contar uma história enquanto sua voz está contando outra. (...) A linguagem do corpo é o reflexo externo do estado emocional da pessoa. Cada gesto ou movimento pode ser uma valiosa fonte de informação sobre a emoção que ela está sentindo num dado momento. (PEASE; PEASE, 2005)

Compreender o estado emocional de uma pessoa ouvindo o que ela diz e observando seus gestos e atitudes exige atenção.

(...) quando um "palpite" ou "alguma coisa lá dentro" nos diz que uma pessoa está mentindo, geralmente é porque percebemos que as palavras ditas por ela não condizem com a sua linguagem corporal. Quando as pessoas de uma plateia estão sentadas em suas cadeiras com o queixo abaixado e os braços cruzados sobre o peito, o orador "perceptivo" tem um palpite de que seu discurso não está tendo boa receptividade. Ele compreende que precisa mudar de enfoque para conquistar o interesse do público. O orador "não perceptivo" vai em frente sem prestar atenção à reação negativa da plateia. (...) "Perceptiva" é a pessoa capaz de identificar as contradições entre o discurso de alguém e a sua linguagem corporal. (PEASE; PEASE, 2005)

Evidências encontradas em pesquisas ao longo dos anos permitem compreender que os sinais não verbais são inatos, geneticamente transferidos, aprendidos ou adquiridos de alguma outra forma. Inatos e geneticamente transferidos quando consideramos o ato de sugar de uma criança ou de um primata recém-nascidos, ou ainda as expressões risonhas de uma criança nascida cega e surda. Tudo isso ocorre, segundo os estudos de Eibl-Eibesfeldt, Ekman, Friese e Sorenson, citados por Pease e Pease (2005), sem que houvesse o aprendizado. Estes estudos

amparam até mesmo as crenças de Charles Darwin sobre os gestos inatos. Ele percebeu expressões faciais comuns a cinco culturas diferentes, para exprimir as mesmas emoções. Outros gestos são culturalmente adquiridos.

A maior parte dos sinais básicos da comunicação é a mesma em todo o mundo. Quando as pessoas estão felizes, sorriem; quando estão tristes ou zangadas, franzem as sobrancelhas ou fazem cara feia. Mover a cabeça para baixo é um gesto quase que universalmente utilizado para indicar "sim". Este gesto é provavelmente inato, por ser também usado por pessoas cegas de nascença. Balançar a cabeça de um lado para o outro para indicar "não" é também um gesto universal que provavelmente se aprende na infância. Quando já se fartou de mamar, o bebê vira a cabeça de um lado para o outro para rejeitar o seio da mãe. A criança pequena, quando não quer mais comer, balança a cabeça de um lado para o outro para impedir que a colher lhe seja enfiada na boca. E assim ela aprende rapidamente a balançar a cabeça para mostrar desacordo ou atitude negativa. (PEASE; PEASE, 2005)

Embora alguns sinais corporais variem de uma cultura para outra, assim como a linguagem verbal, um gesto, que em determinada cultura tenha um significado, em outra pode ter um significado completamente diferente, ou ainda, nenhum significado.

As pesquisas mostram que os sinais não-verbais têm um efeito cinco vezes maior do que as palavras pronunciadas e que quando não há coerência entre uns e outros as pessoas – principalmente as mulheres - dão mais importância à mensagem não verbal e desconsideram o conteúdo transmitido oralmente. (...) A observação dos grupos gestuais e da coerência entre as mensagens verbais e gestuais é a chave para a interpretação correta das atitudes por meio da linguagem corporal. (PEASE; PEASE, 2005)

Os exemplos de linguagem corporal que utilizei durante algumas das entrevistas, aprendi na leitura de um texto aleatório na Internet, que me chamou a atenção. Resolvi aplicar para ver o efeito. Surpreendi-me com um aparente resultado positivo. Busquei, então, referências científicas e encontrei nos dois livros mais populares sobre o tema<sup>6</sup>, um pouco das alusões que necessitava. Logo nas duas primeiras entrevistas encontrei depoentes de respostas curtas. A união de quatro movimentos da linguagem corporal, aprendidas nestes estudos, fez com que o entrevistado voltasse a falar mais um pouco. Um movimento de corpo para frente, na direção do entrevistado, somado a uma mão espalmada virada para cima, como se pedisse para que ele colocasse a informação naquelas mãos, e ainda com o levantar das sobrancelhas, abrindo mais os olhos e o esboço de um sorriso, significaram naquele momento que eu estava interessadíssimo na resposta, como se lhe dissesse “estou ouvindo, por favor fale mais, estou interessado, estou atento”. Vez por outra acrescentava a expressão “hum, hum”, com o sentido

---

<sup>6</sup> PEASE, Allan; PEASE, Barbara. **Desvendando os segredos da linguagem corporal**. Tradução: Rio de Janeiro: Sextante, 2005.

WEIL, Pierre; TOMPAKOW, Roland. **O corpo fala: a linguagem silenciosa da comunicação não-verbal**. 56 ed. Petrópolis: Vozes, 2003.

de desejo, vontade, necessidade, expectativa por algo mais. Podem parecer gestos triviais; e o são. Contudo, registro o funcionamento da técnica em praticamente todas as vezes em que foi aplicada.

Quando você quiser que uma pessoa fale, espalme a mão para cima. Este é um gesto de "entrega" que informa o outro que você está à espera de suas palavras, pronto para ouvir. Com a palma da mão virada para baixo, você projeta imediatamente sua autoridade. A outra pessoa sentirá que recebeu uma ordem para levar o objeto e, dependendo da relação que exista ou da posição que vocês ocupam no ambiente de trabalho, pode começar a alimentar um sentimento de antagonismo em relação a você. (PEASE; PEASE, 2005)

Cada movimento aplicado tem uma explicação específica, porém, no conjunto representam interesse, submissão, curiosidade e alegria ao saber. O que é mais notável é que o sorrir para o entrevistado provocava a reação recíproca e igual, seja pela alegria de contar sua experiência vivida, seja por ter alguém interessado em escutá-lo. Segundo Weil e Tompakow (2003) os sinais corporais constituem uma protogramática, de origem ainda nos tempos do surgimento do homem na Terra, pois teria sido, seguramente, esta a primeira linguagem que permitiu a comunicação entre os indivíduos.

Percebe que lidamos, possivelmente, com um alfabeto de componentes básicos simples, mas com um número infinito de permutas e combinações, dadas as igualmente infinitas variações de intensidade de infinitas expressões corporais que, por sua vez, podem ser concordantes ou antagônicas e variar no tempo, entre o fugaz e o constante. Lembre-se porém que nós, estudantes, somos feitos da mesma matéria que a matéria sob estudo! Então, por que não entender-nos a nós mesmos? (WEIL, TOMPAKOW, 2003)

Com todo seu acervo de mensagens visuais, percepção e sinais, a linguagem corporal é a única língua universal; e mesmo que inconscientemente, todos nos expressamos por ela. Como propõem Weil e Topakow (2003), “a linguagem muda das atitudes corporais prossegue, constantemente, com toda a eloquência da própria Vida que fala das suas relações humanas”.

Um dos sinais da linguagem corporal aplicado nas entrevistas foi o sorriso. Ele foi utilizado, associado a um conjunto de outros sinais, sempre que o depoente fazia uma pausa, e mesmo no meio de sua fala. Escolher os momentos apropriados, lembrar o conjunto de sinais da linguagem corporal que pretendia utilizar, e ainda estar atento a eloquência do depoente fez das entrevistas um momento de certa inquietação. O sorriso é o mais primitivo dos sinais e o que mais demonstra o interesse que há pela narrativa.

Entre os humanos, o sorriso serve ao mesmíssimo propósito que entre os demais primatas: dizer à outra pessoa que você não constitui ameaça e pedir que o aceite. (...) É por isso que sorrir regularmente é parte importante de nosso repertório de linguagem corporal, mesmo quando não estamos dispostos, porque o sorriso

influencia diretamente as atitudes das pessoas em torno de nós e a forma como elas reagem à nossa presença. A ciência provou que quanto mais você sorri, mais respostas positivas obtém das outras pessoas. (PEASE; PEASE, 2005)

Outro sinal de interesse, demonstrado durante as entrevistas, foi o “olhar nos olhos” do entrevistado. Segundo Pease e Pease (2005), o procedimento permite “estabelecer uma verdadeira base de comunicação com alguém”. Mesmo que haja notáveis exceções culturais<sup>7</sup> onde não seja permitido, ou ainda que não seja habitual o contato prolongado do olhar, ainda assim esta é a melhor forma de estabelecer entendimento com alguém.

Citado por Pease (2005), o pioneiro da psicologia social e das técnicas de comunicação não-verbal, Michael Argyle, descobriu que, na maioria das culturas, para manter um bom entendimento com alguém é preciso que os olhares permaneçam em contato entre 60 e 70% do tempo, o que faz com que uma pessoa passe a ter interesse na outra, no que ela diz, sabe, pensa, gosta, ou ao menos, diz.

Mais um sinal aplicado foi o “espelhamento”, técnica que Pease (2005) afirma, faz com que o outro se sinta à vontade. Esse sincronismo da linguagem corporal mostra que as pessoas sentem emoções similares. Esse processo é tão importante para a existência do indivíduo que muitas vezes é inconscientemente imitado, como no caso do bebê, que sincroniza seus batimentos cardíacos com o da mãe, ainda no útero.

Espelhar a linguagem corporal do outro é uma forma de estabelecer vínculo, obter aceitação e criar um relacionamento, mesmo que a pessoa, como geralmente acontece, não se dê conta de o estar fazendo. O espelhamento é um mecanismo social que em épocas remotas ajudou nossos ancestrais a se harmonizarem com grupos maiores. É também resquício de um método primitivo de aprendizado que envolvia o ato de imitar. (...) Espelhar o outro é uma forma não-verbal de dizer: "Olhe para mim; eu sou igual a você. Sinto o que você sente e tenho as mesmas atitudes". (PEASE; PEASE, 2005)

No caso desta pesquisa a técnica foi utilizada conscientemente, para criar vínculo com o entrevistado, para se fazer ser aceito, fazendo-o se sentir à vontade e mais confortável durante a conversa e responder melhor as perguntas. É claro que não foi aplicado o tempo todo, já que isso poderia ser cômico. Os estudos de Pease (2005) concluem ainda que o procedimento pode fazer com que ele comece a sentir que há algo no outro que ele gosta.

---

<sup>7</sup> Ao falar, nós mantemos contato visual durante 40 a 60% do tempo total e, ao ouvir, 80%, em média. As notáveis exceções são o Japão e algumas culturas asiáticas onde o contato prolongado olho no olho é considerado uma atitude agressiva ou desrespeitosa. Os japoneses tendem a desviar os olhos ou olhar para a garganta do interlocutor, o que pode ser desconcertante para ocidentais e europeus inexperientes. (PEASE, Allan and Barbara. 2005)

A técnica do espelhando oferece ainda outras alternativas para a criação de vínculos entre as pessoas. Uma delas é o “casamento de vozes”, e entre as possibilidades da técnica está a adoção do mesmo ritmo de fala da fonte de informação, para propiciar atitudes comuns e criar vínculos, para deixar o entrevistado mais à vontade e confiante de que havia interesse no que ele falava. Outra técnica, também de casamento de vozes, porém não utilizada nesta pesquisa, por desconhecimento e falta de percepção de sua importância, é a repetição da última, ou das últimas palavras ditas nos discursos dos entrevistados. Da mesma forma que o espelhamento, esse processo serve para a criação de vínculos com o entrevistado e a demonstração de interesse. Disso tudo, Pease e Pease (2005) concluíram ainda que o espelhamento faz com que a pessoa seja descrita como um indivíduo de fácil convívio, por ser refletido nele.

Uso, necessariamente, óculos para leitura, e somente. Porém nesta pesquisa os óculos tinham outra função, que não a de ver melhor. Os estudos de Pease (2005) afirmam que as pessoas percebem quem usa óculos, como uma pessoa estudiosa, inteligente, conservadora, educada e sincera. Mesmo assim o efeito dessa percepção dura menos de cinco minutos. E os efeitos são eliminados quando se usa óculos com lentes grandes demais, óculos de grife com inscrições e armações coloridas. Para ilustração, o estudo aponta também que quanto mais pesada a armação, mais um significado é reforçado.

(...) os dirigentes de empresas usem óculos com armações mais pesadas. No mundo dos negócios, portanto, os óculos são uma indicação de poder. Óculos sem armação ou com armações pequenas e leves transmitem uma imagem mais fraca e menos interessada nos negócios. O inverso é verdadeiro em contextos sociais, mas nesse caso você está se vendendo como amigo ou parceiro afetivo. Aconselhamos pessoas situadas em posições de poder a usar armações mais pesadas ao tratar de questões sérias, como a aprovação de um orçamento, e para os que querem transmitir uma imagem de "cara legal" ou "um sujeito como os outros", óculos sem armação. (PEASE; PEASE, 2005)

O uso das mãos também é mais uma técnica experimentada nas entrevistas. Os pesquisadores utilizados como referência, com o uso da linguagem corporal durante as entrevistas, apontam que as mãos, ou ao menos uma delas, aberta, espalmada, com a palma virada para cima, fazendo leves movimentos, abaixo da linha do queixo, demonstra submissão e receptividade ao que é dado como informação pelo narrador. Este é um gesto denotativo de atitude aberta e demonstra ainda sinceridade. Mostrar as palmas das mãos é um gesto primitivo do ser humano e demonstra que ele está desarmado e não constitui ameaça.

As pessoas, quando querem ser sinceras e honestas, geralmente abrem as mãos para a outra e dizem qualquer coisa como "Eu não fiz nada!", "Sinto muito ter aborrecido você!" ou "Estou dizendo a verdade!". A pessoa que é sincera e diz a verdade em geral expõe a totalidade ou parte da palma da mão para a outra. Assim como a maioria dos

sinais da linguagem corporal, este é um gesto totalmente inconsciente que suscita em você a "intuição", ou palpite, de que a outra pessoa está falando a verdade. Preste atenção em fotos de líderes dirigindo-se ao público. Você verá muitas mãos espalmadas deliberadamente para indicar uma atitude sincera e franca. As crianças, quando estão mentindo ou escondendo algo, geralmente escondem as palmas das mãos atrás das costas. (...) Ao longo da história, as mãos espalmadas têm sido associadas à verdade, à honestidade, à fidelidade e à submissão. (PEASE, PEASE, 2005)

Acrescido do movimento dos olhos bem abertos em momentos quando o entrevistado dá a informação de um detalhe que lhe parece importante na história narrada, sustentando o contato olho a olho, mais o leve balançar da cabeça em movimentos de cima para baixo, como se disse “sim”, juntamente com um sorriso, proporcionam um conjunto de sinais que são recebidos pela outra parte, como demonstração de interesse na fala do narrador. (PEASE, 2005; WEIL, TOMPAKOW, 2003)

Um momento em que fica perceptível o uso desta técnica aprendida é quando digo “Hum, hum”, durante a entrevista. Neste momento, todos os movimentos descritos são aplicados juntos, mais a sonoridade de concordância expressada pelo sinal sonoro.





## **6. PEQUENO RETRATO DOS ENTREVISTADOS**

### **6.1. José Maria de Freitas (78 anos no momento da entrevista)**

Alguns dos ex-trabalhadores entrevistados, a maioria, de certa forma, ainda mantém uma rotina de atividades, mesmo que informalmente. Eles têm compromissos diários. Num retrato rápido, constatei que “Xerife” (José Maria de Freitas – 78 anos), dá aulas de Liang Gong (ginástica oriental), na praça do Parque Infantil, de segunda à sexta-feira. São duas turmas, com uma hora cada, a partir das 7 horas da manhã. Depois disso ainda vai a reuniões de sindicatos e têm outros compromissos. Não tem tempo para ser “aposentado”. Tem ainda muito boa condição de saúde. Sua memória preserva uma consciência crítica, na qual é possível observar no seu relato que as condições de trabalho não eram fáceis. Revela também muito aborrecimento com o fim das oficinas, logo após a incorporação à FEPASA. Fatos que não aparecem nas falas de Orlando Bife (80 anos), Belmiro Rozato (86 – falecido próximo à Banca de Defesa), Djalma Aparecido Costa (85), Manoel Garcia Salvaterra (87) e Adolpho Lustre (83 - falecido logo após o depoimento). Nestes só se revela o sublime, a importância do que fizeram, os amigos, suas habilidades. Questionados diversas vezes sobre as condições de trabalho nas oficinas ou sobre o fechamento delas, eles sempre preferiram deixar isso de lado e ressaltar que “aquilo era muito bom”. Cheguei a ouvir que devia “deixar isso pra lá”. Em comum entre eles está o fato de que atualmente estão totalmente “aposentados”, sem nenhuma atividade que represente compromisso regular. A condição de saúde deles todos já não é tão boa. Essa análise não parece ser apenas de fatos coincidentes; não é apenas empírica, mesmo o sendo. Parece ser regra, e há explicação científica para isso, porém, são condições neurológicas que não serão tratadas nesta pesquisa.

### **6.2. Ari Bacarini (78 anos)**

No meio termo entre o sublime e a crítica está Ari Bacarini (78), que não tem exatamente uma agenda regular de compromisso, porém mostra-se muito ativo, com afazeres em casa ou fora dela. Reformou a casa toda. Pintou até a calçada da rua e o quintal. Aliás, estava pintando a calçada externa quando cheguei para a entrevista, que, mesmo agendada

anteriormente, só ocorreu naquele momento porque a chuva o interrompeu. Em seu depoimento ele nos oferece muitos episódios sobre a habilidade dos trabalhadores das oficinas. Ele mesmo é um desses artífices. Ari construiu miniaturas de Locomotivas e vagões. Um dos conjuntos, com uma Locomotiva Maria Fumaça e vagão de passageiros, está na sede União dos Ferroviários da Araraquarense – UFA. Uma outra Locomotiva, essa imitando a Diesel, e mais um vagão para transporte de gado, estão em sua residência.

### **6.3. Adolpho Lustre (83 anos)**

O Torneiro, Adolpho Lustre, foi o primeiro a ser entrevistado para esta pesquisa. Foi num domingo pela manhã, que seus relatos começaram a confirmar as hipóteses desta investigação, e proporcionar outras. Lustre é o exemplo claro do sentimento de pertencimento, transmitindo a noção de que parece fazer parte da estrutura física das oficinas, parte do todo desta história, o trabalho como satisfação, a criatividade, os elos de solidariedade. Ele é a primeira demonstração dos muitos valores e conceitos que encontramos posteriormente nos demais depoimentos. Ele faleceu pouco tempo após a entrevista. Lustre foi, também, a primeira oportunidade onde pude aplicar uma interessante abordagem para uma entrevista. A linguagem corporal e seus movimentos, expressões e gestos foram um achado metodológico para esta pesquisa. Confesso que a descobri numa leitura num pequeno texto, de pouco mais de mil caracteres, em um site de curiosidades científicas (<http://hypescience.com>). O resultado me pareceu muito interessante. Apliquei novamente na segunda entrevista, com o Belmiro Rozatto, e novamente a técnica se mostrou atraente, mesmo que soubesse aplicar uns poucos sinais, e sem ainda saber seus significados. Parti, então, para o estudo teórico, com a leitura das, que me parecem, serem as duas obras mais populares sobre o tema (Desvendando os segredos da linguagem corporal – O corpo fala). Compreendendo um pouco mais sobre a técnica passei a aplicar um conjunto de gestos, expressões e movimentos, nas demais entrevistas. O resultado é significativo e é mostrado em capítulo específico, junto das conclusões desta Dissertação.

#### **6.4. Belmiro Rozatto (86 anos)**

O Modelador, Belmiro Rozatto, é um exemplo bem claro da contribuição que a destreza dos trabalhadores proporcionou para o funcionamento da E.F.A. Ele produziu, em madeira, mais de mil moldes de peças, principalmente para as Locomotivas Maria Fumaça. Um artesão. Ao longo do funcionamento, essas peças sofriam um grande desgaste e precisavam ser constantemente substituídas. Belmiro é um saudosista de seu tempo de trabalho nas oficinas. Mesmo que eu persistisse, ele preferiu se mostrar incapaz de relatar momentos difíceis ou de sofrimento, mesmo quando lhe perguntei sobre o advento do surgimento da Fepasa e o fim das atividades das oficinas. Belmiro manteve sua criatividade ao deixar a ferrovia e abriu um negócio próprio, uma fundição de placas de identificação, para cemitérios, inaugurações, sinalizações e outros. Lá ele criou uma técnica que o permitia produzir as placas em tempo muito inferior ao método que era aplicado na ferrovia. Esse feito demonstra a capacidade, inventividade e qualidade destes trabalhadores. É de sua fala que fui presenteado com o “E era assim ...”, para o título deste trabalho. Esta Dissertação já havia passado pela Qualificação, as alterações já estavam feitas e já havia sido submetido à última observação da Orientadora, quando vem a notícia do falecimento de Belmiro, dia 8 de abril de 2015. Na semana em que faleceu, o time da Ferroviária conquistou o retorno à principal divisão do futebol paulista, depois de 19 anos de espera. Belmiro, que integrou o elenco da primeira equipe quando foi fundada a Ferroviária, não testemunhou esta conquista.

#### **6.5. Djalma Aparecido Costa (85 anos)**

Outro que também fez a opção de manter o sofrimento sob o véu do esquecimento, foi o Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa. Homem de fala solene, modesto na descrição de suas tarefas, ele nos presenteou com um depoimento recheado de frases marcantes e pomposas, como, por exemplo, quando diz que o cuidado com a limpeza dos vagões era tão sério, que o passageiro podia viajar de terno de linho branco, que chegaria ao destino ainda com sua roupa impecável. Ou, ainda, quando diz, mais solenemente, que tudo o que ele e os demais trabalhadores fizeram em suas funções, era feito com amor e com carinho “para mostrar que

os passageiros que se utilizavam daqueles trens tinham o merecimento, tinham a nossa consideração”. Seu tom solene traz para este trabalho a cultura, a formação social, o respeito e os costumes dessa geração de trabalhadores.

#### **6.6. Manoel Garcia Salvaterra (87 anos)**

Já o Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra, o que tinha mais idade entre todos os trabalhadores entrevistados - 87 anos, foi o único deste grupo abordado que não passou pela Escola Profissional Ferroviária, o núcleo formador da mão de obra para o trabalho na E.F.A. Talvez, por isso, ele tenha sido operário que trabalhou na mais pesada função entre todos os entrevistados. Como Caldeireiro, ele construiu tanques de aço para combustíveis, envergando as chapas no malho, uma pesada marreta, que ainda fazia um grande barulho ao ter impacto com as chapas de aço. Esses tanques são vistos ao lado da Rotunda, nas margens da Via Expressa, um movimentado caminho da cidade de Araraquara. Ele foi um personagem muito desejado para esta pesquisa. A história, da Companhia Troleibus Araraquara – C.T.A., empresa de transporte coletivo urbano da cidade, e não a história da E.F.A., nos conta que na década de 1970, alguns ex-trabalhadores das oficinas da companhia ferroviária araraquarense construíram totalmente ônibus elétricos na cidade. Salvaterra foi um dos três artífices das oficinas que realizaram a proeza.

#### **6.7. Orlando Biffe (80 anos)**

A escolha de cada um dos entrevistados foi feita a partir da diversidade de funções existente dentro do núcleo pesquisado, ou seja, nas oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara. Orlando Bife é uma exceção. Indicado pelos companheiros entrevistados anteriormente a ele, Bife não trabalhou exclusivamente nas oficinas. O Pedreiro trabalhou na construção dos galpões da “oficina nova”, e também em muitos outros serviços no trecho da companhia, como na construção de um viaduto sobre os trilhos, no pátio de manobras no centro de Araraquara. Porém, seu acervo de memórias sobre o protagonismo dos trabalhadores, objeto desta pesquisa, muito contribuiu para este estudo. O primeiro viaduto a transpor os trilhos na

região central da cidade de Araraquara, tem 400 metros de extensão. Ele foi construído por trabalhadores da E.F.A. Bife foi um deles. Ele ainda nos ofereceu um conjunto de relatos que enriquecem os argumentos desta pesquisa, como o episódio da construção dos pavilhões das “oficinas novas” e das robustas estruturas para a manutenção de Locomotivas e vagões, ou da extensão final da linha ferroviária até os limites geográficos do Rio Paraná, na divisa com o estado de Mato Grosso do Sul, ou ainda, sobre a criticidade dos trabalhadores na solução das mais variadas situações do cotidiano das oficinas.

Outros que tentei entrevistar, e não consegui, tem condições psicológicas e de memórias um pouco complicadas, como é o caso de José Porteiro Villa, Mestre de Locomotivas à Diesel, elogiado por seus companheiros como um gênio no reparo destas grandes máquinas de aço, alguém que conseguia perceber o defeito de um rolamento somente ao ouvir o barulho da máquina passando em frente à oficina, e ainda lembrar o longo número de identificação do rolamento. Indagado algumas vezes sobre a entrevista, ele se negou dizendo não ter nada a relatar, que era “um funcionário comum, que quando mandavam lavar uma peça, eu lavava; quando mandavam apertar um parafuso, eu apertava”. Confidenciou que desde que se desligou da ferrovia, em 1983, ele nunca mais trabalhou, e que sua atividade passou a ser “ajudar a esposa a criar os cinco filhos e a cuidar da casa”. Ele chegou a ser chamado para trabalhar na indústria metalúrgica Villares, na unidade de Araraquara. O convite foi feito por um diretor que morava perto de sua residência. Porém, foi refutado pela esposa, hoje falecida. Nas conversas que tivemos foi possível senti-lo com certo amargor em relação às suas memórias. Os amigos me confidenciaram ainda, que ele era o indicado natural para ser o Chefe das Oficinas, substituindo Augusto Cardillo, que iria se aposentar, e que a chegada da Fepasa abortou a possibilidade.

## **6.8. Descendentes de Augusto Cardillo e José Rodrigues dos Santos**

Quanto aos descendentes entrevistados, todos eles (Reinaldo e Antônio Carlos Rodrigues dos Santos, e José Augusto Cardillo e Maria Angélica), diferentemente dos demais, veem a história pesquisada com um realismo prático muito maior; bem menos ufanistas, porém, sem deixar de sê-los; como eu. Ressaltam o lado bom desta maravilhosa história e acrescentaram detalhes de relevância para esta pesquisa. Todavia, têm a percepção crítica da dura fase de declínio da

companhia, logo após à sua incorporação à Fepasa, o prematuro fechamento destas oficinas e a conturbada e amarga relação com seus trabalhadores, quando eles foram arrancados dos trilhos, foram arrancados de suas próprias histórias de vida. Antonio Carlos e Reinaldo mostram a percepção que o pai, José Rodrigues dos Santos, o “Zé Batata”, passou a ter depois da chegada de gente estranha àquele núcleo, uma mudança forçada imposta por gente que não tinha o saber, não tinha a identidade do ferroviário, ou, como nos disse Ari Bacarini, “*você sentia que não sabiam nada; não tinham noção do que era ser Ferroooviiiiáário*”. Já a família Cardillo deu a contribuição de um fortalecimento nos argumentos que motivaram esta pesquisa. Ao apresentar o relato do funcionamento das oficinas durante o período da Segunda Guerra Mundial, percebemos que a realização do estudo estava mais do que justificada e que estes relatos precisavam ser preservados.

Os entrevistados exerceram funções diferentes uns dos outros, sem que se repetisse nenhuma delas. Mesmo assim não foram cobertas todas as profissões exercidas dentro das oficinas. Em conversas com o presidente da União dos Aposentados e Pensionistas da Araraquarense (UAPA), Jesus Manoel Rosendo Donato, colaborador deste projeto, surgiram os nomes dos entrevistados. Diversos associados da entidade também contribuíram com os nomes. Um pequeno coletivo foi reunido para esta definição. Porém, o universo não é extenso, já que eles têm, exceto um, mais de 80 anos, e estão aposentados da “estrada” há cerca de trinta anos, tempo maior do que o que efetivamente atuaram em suas funções.

Já os descendentes de Augusto Cardillo, o personagem mais citado pelos entrevistados, falaram sobre aquele que foi o chefe das oficinas no período em que os demais entrevistados trabalharam na companhia. Pelos objetivos da pesquisa, este seria o personagem ideal a prestar depoimentos e narrar suas memórias nesta pesquisa. Porém, ele é falecido desde 1997. Mesmo assim, a grandiosidade do relato obtido ultrapassou as fronteiras imaginadas para a Dissertação. Seus filhos e esposa - ela com 93 anos no momento da gravação do relato - proporcionaram histórias desconhecidas pelo pesquisador e também pelos demais depoentes. Os fatos ocorridos com a companhia ferroviária genuinamente do lugar onde mora a luz do dia, durante a Segunda Guerra Mundial, são sensacionais, e contemplam os argumentos do pesquisador para este trabalho. Cardillo foi um trabalhador que começou a atuar quase duas décadas antes dos demais entrevistados, e ainda trabalhou por mais de quarenta anos na companhia. Sua cultura sobre a ferrovia era magnífica.

Os descendentes de José Rodrigues dos Santos surgiram a partir de indicações dos entrevistados e lembranças do pesquisador sobre memórias narradas anteriormente pelo filho, Antônio Carlos, companheiro de trabalho durante vinte anos na Rádio Cultura Araraquara. Toninho sempre falou sobre a ferrovia e lições que seu pai deixou sobre as relações humanas e profissionais de um indivíduo. A memória mais crítica da História da ferrovia foi obtida com estes irmãos. Eles têm a percepção do sublime, como os demais. Porém, fica claro no depoimento, que eles têm o entendimento mais crítico sobre as memórias tormentosas e sofridas de seu pai, principalmente no nefasto período do aparecimento da Fepasa e desaparecimento das oficinas, do excelente equipamento que lá havia e, ainda, a impactante destruição daquela história de pessoas comuns, porém especiais para esta pesquisa e para esta tradição ferroviária, sem que sequer fossem considerados o conhecimento, a habilidade daqueles trabalhadores, o paradigma que construíram, durante mais de um século de costumes, hábitos e cultura ferroviária.

O depoimento “se define como um relato de um narrador sobre sua existência através do tempo, tentando reconstituir os acontecimentos que vivenciou e transmitir a experiência que adquiriu” (QUEIROZ, 1988). Recorrer à imagem (fotos pessoais do entrevistado sobre seu trabalho e a ferrovia em geral) proporcionou “cavoucar” mais profundamente à busca das lembranças, numa compreensão de memória como processo de reconstrução (BOSI, 1994), investigando o significado que suas experiências possuem hoje para quem as viveu e as relata.

Veloso e Whitaker (2013) utilizam as palavras de Portelli para mostrar que “as fontes orais nos informam mais sobre o significado do que sobre os acontecimentos. A memória não é apenas um depósito passivo de fatos, porém, um processo ativo de criação de significações”.

Isto pode representar que o mais importante a ser esperado nesta Dissertação está no olhar dos sujeitos sobre a história vivida por eles, sua visão pessoal, sua valoração individual sobre cada tema narrado, mesmo que isso represente a percepção de que ocorreu perda de habilidade em preservar o passado na forma exata como se deu, através do esquecimento, o que também deve ser considerado na análise dos depoimentos.





## 7. E ERA ASSIM... DERRUBANDO AS CORTINAS DE FERRO DAS MEMÓRIAS

Mesmo tendo o objetivo de resgatar a memória dos trabalhadores das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara, ou mais intensamente E.F.A., - ou ainda no sutil dos escaninhos das memórias destes trabalhadores: “estrada” - esta pesquisa acabou mostrando também uma concepção de vida, de realidade para estes indivíduos. Trata-se do materialismo desta história por eles vivida, e que não é considerada pela História Oficial, pela História das classes dominantes, pela história dos documentos, dos políticos do período em que foi registrada. Na verdade, dar voz a este grupo de trabalhadores, nos liberta das documentações oficiais, mais políticas e burocráticas.

Considerando o dialeto dos ferroviários, a entrada nesse “pátio de manobras”, permitida pela subjetividade do trabalhador, segue por um longo caminho, cheio de curvas e pontes, que levam a um mundo de possibilidades de interpretações e de significações.

No começo desta pesquisa parecia improvável encontrar constantes, contrastes e singularidades na narrativa dos depoentes, personagens de suas próprias histórias, e personagens deste estudo. Ficou fácil agora compreender a ansiedade de um arqueólogo durante suas escavações, como ficou ansioso o pesquisador ao escavar na memória e no imaginário destes trabalhadores. Mesmo que haja interferência da atuação do pesquisador, com suas escolhas - e há - o trabalho visa concretizar e preservar estas memórias, a história de cada um deles, que dá sentido ao que fizeram, e fazem, e pelo que viveram e vivem. Isso deu a compreensão de que o tempo dá a exata dimensão do volátil para a memória. Helena Capelini (1988) cita Benjamin, para considerar que o conceito de História sustenta a “reconstituição possível por essa arqueologia do invisível”. A narrativa está carregada de significados. Portanto, é possível compreender que a narrativa, o depoimento é uma nova aventura à qual o pesquisador se lança para buscar as soluções para os temas. Fazer a conexão entre estes significados, foi reconstruir a história da ferrovia em Araraquara, ao menos um período dela, a partir do ferroviário, e por ele mesmo, resgatando um grupo social pouco visível na sociedade. O que foi contado não é necessariamente falso e, ao menos no imaginário destes narradores, são verdades inscritas em suas lembranças. Quando se vasculha nos porões dessas memórias, é possível encontrar relíquias que se conta e se lembra com orgulho do pertencimento (CAPELINI, 1988). E nem tudo o que contavam estava explícito na sequência de letras e palavras que compunham seus relatos. Muito é dito, também, no

silêncio, que pode falar mais alto do que as palavras ditas; ou ainda no olhar, por vezes distantes, buscando imagens daqueles prédios que compunham as oficinas e o ambiente de trabalho, ou de si mesmo no seu cotidiano.

### 7.1. A Estrada como identidade

A primeira constante facilmente perceptível na fala destes ferroviários é a forma como se referem ao local onde trabalhavam. Visto a partir do momento presente, referir-se ao local de trabalho como “Estrada”, mais parece uma alusão a uma jornada da existência, como bem coloca, cheio de significados, Adolpho Lustre, Torneiro, falecido logo após prestar seu depoimento:

*- Eu entrei na ‘Estrada’... como funcionário da ‘Estrada’ em 4 de fevereiro de 49. (momento em que o relógio “cuco” de sua casa toca 9 horas) E na Escola Profissional eu comecei de 46 a 48.*

Pergunta: - A ‘Estrada’ é a EFA?

*- A EFA. A Estrada de Ferro Araraquara.*

O Eletricista, Ari Bacarini, também:

*- Isso aí, é... Dois do três (março) de cinquenta e três eu entrei na ‘Estrada’... Cinquenta.*

Pergunta: - 1950?

*- É.*

O Modelador, Belmiro Rozatto, mesmo fazendo confusão quando se refere ao local de serviço, já que quando começou a trabalhar a Fepasa ainda não existia, tem também no termo a sua melhor referência:

*- Trinta anos... Fica quieto... O primeiro dia que eu entrei na Fepasa, na, na ‘Estrada’... ‘tava’ na seção de Modelação... entrou um cara lá,*

*um senhor, dando a mão pra todo mundo, e eu era o último que ‘tava’ lá... Eu falei “que será esse cara aí” ... Veio dar a mão pra mim:*

*- Oh senhor, tchau pro senhor, ‘num’ sei o que, bêbêbê...*

*- Bom, o que, que acon...*

*- Ah, eu tô aposentando, hoje é meu último dia aqui.*

*- Aposentando. E o meu era o primeiro... Falei pra ele:*

*- O senhor fez trinta anos aqui?*

*- É, eu vou indo com trinta anos.*

*- Eu entrei hoje como é que eu faço? (risos)*

*- Eh, mas o senhor vai ver que o senhor vai ter.*

Nos depoimentos eles fazem a mesma referência a todo momento, alguns mais vezes, outros menos vezes, mas, principalmente, quando relatam o orgulho do que foram e fizeram, como demonstra o Marceneiro, Djalma Aparecido Costa:

*- Foi tudo projetado por nossos engenheiros da ‘Estrada’, construído por nosso pessoal das oficinas.*

Até mesmo nos descendentes de antigos Ferroviários, esta identidade é muito marcante, como no depoimento de José Augusto Cardillo, filho de Augusto Cardillo, que foi chefe das oficinas:

*José Augusto: - O pessoal da Nigro, da Lupo, eles mandavam muita coisa lá na ‘Estrada’. Quebrava alguma coisa, manutenção (...) É, eles consertavam tudo na ‘Estrada’.*

Tratar a companhia ferroviária genuinamente araraquarense, a EFA, de “Estrada”, deixou marcas tão profundas, que alguns deles tratavam as ferrovias em si da mesma forma, inclusive os descendentes:

*José Augusto: - E aí, na realidade nas ‘Estradas’, o material, as coisas eram todas importadas e durante a guerra não vinham mais. Então,*

*eles perderam o controle da manutenção e do estoque. E aqui não parou porquê na realidade o material era tudo feito aqui, entendeu?*

A ‘Estrada’ é a própria identidade destes trabalhadores. Está explícito nas palavras, está explícito nos olhares, nos gestos sutis das expressões corporais a cada vez que a ela se referem. A expressão abre um espaço enorme para significações. É uma identidade forjada a fogo, ferro, madeira, suor e muita dedicação. A expressão ganha mais força ao ser demonstrado que, mesmo com as limitações econômicas da companhia, os itens mais atuais do período, ainda assim, eram adquiridos para modernizar sua administração, como demonstra o “Xerife”, José Maria de Freitas, um eloquente engenheiro aposentado da EFA:

*- Mecanizado era onde fazia o serviço. Eram tudo máquinas com cartão, que organizava o serviço... era perfurado e as máquinas liam a perfuração, do serviço, e imprimia nas folhas, o serviço geral da companhia.*

Pergunta: *- Era um primeiro computador?*

*- O primeiro computador. Era da IBM.*

Pergunta: *- Ah, já era IBM?*

*- Já era IBM, já era IBM.*

Pergunta: *- O nome era mecanizado?*

*- Mecanizado, Serviço Mecanizado.*

Pergunta: *- Quem instalou o primeiro Mecanizado em Araraquara, foi a ‘Estrada’?*

*- Olha, eu não sei se os outros tinham, mas a ‘Estrada’ tinha Serviço Mecanizado.*

Esse equipamento representava o primeiro computador instalado na cidade, juntamente com o da Fábrica de Meias Lupo. Não havia ligação entre os dois, a não ser pelo fato de ambas as empresas terem sido pioneiras na cidade na adoção do moderno equipamento.

## 7.2. A perigosa ousadia de fazer o sublime

O Pedreiro, Orlando Bife, é depositário de uma memória singular, um depoimento único sobre a construção de um viaduto sobre os trilhos na E.F.A, no centro da cidade. Tudo começa de forma espetacular. Porém, na mesma história, e em fragmentos de histórias a seguir, é revelada uma submissão, uma aceitação com a precariedade das condições de segurança no ambiente de trabalho.

A cidade de Araraquara era, e ainda é, fortemente dividida pelo conjunto de trilhos dos dois pátios de manobras de Locomotivas e composições, da EFA e da Paulista, e pelos dois espaços ocupados por enormes barracões de armazenamento de mercadorias da Ceagesp, tudo na área urbana e central da cidade, abrindo uma cicatriz que chega a 350 metros em alguns locais. A ligação da “cidade” com a “Vila Xavier” era feita, primeiramente por uma passagem sob a Estação Ferroviária, construída no início do século XX, quando a ferrovia ainda era jovem na cidade. Uma outra modesta passagem sob os trilhos passou a existir na década de 1940, a uns 600 metros da indústria da Nestlé, construída próxima aos trilhos. Ainda hoje é possível se ver um paralelo de trilhos, na direção da indústria alimentícia suíça, instalada na cidade em 1946. A primeira passagem sobre os trilhos passou a existir no lado norte, a partir da década de 1960, logo após aos grandes pavilhões das “oficinas novas”, na sequência da Avenida Luís Alberto. Já na região central da cidade, um grande Viaduto, com extensão de 400 metros, do ponto inicial onde começa a se elevar até o outro extremo, foi construído pela EFA na década de 1950.

Pergunta: - *O Viaduto da Barroso foi construído por quem?*

Orlando: - *Pela Estrada de Ferro Araraquara, seção de obras, minha.*

A alegria do pertencimento a este núcleo de trabalhadores, a esta história, é muito forte nesta fala, que chega a ser solene e de peito levantado no momento de dizer “*Pela Estrada de Ferro Araraquara, seção de obras, minha*”. A História Oficial deixou registrado, segundo seus interesses, que foi a Companhia Estrada de Ferro Araraquara que construiu o Viaduto. Porém, Orlando Bife avança e dá mais precisão a esta informação e localiza o núcleo de trabalhadores que edificou a transposição sobre os trilhos: “seção de obras”. E se vangloria em demasia do feito, rompendo com orgulho desmedido, ao dizer com todo ufanismo: “minha”. Ele demonstra ainda que o fato é uma relíquia na sua memória. Construir um viaduto, no centro da cidade, para ligar seus dois lados,

transpondo o pátio de manobras e os paralelos de aço é, sem dúvida, ir para além da ferrovia; para além dos trilhos.

A frase chega a soar poética, como as perguntas feitas por um operário letrado, na poesia do dramaturgo, poeta e encenador, alemão, Bertold Brecht:

*Quem construiu Tebas, a das sete portas?*

*Nos livros vem o nome dos reis.*

*Mas foram os reis que transportaram as pedras?*

*Babilónia, tantas vezes destruída,*

*Quem outras tantas a reconstruiu?*

*Em que casas da Lima Dourada moravam seus obreiros?*

*No dia em que ficou pronta a Muralha da China*

*Para onde foram os seus pedreiros?*

*A grande Roma está cheia de arcos de triunfo.*

*Quem os ergueu?*

*Sobre quem triunfaram os Césares?*

*A tão cantada Bizâncio*

*Só tinha palácios para os seus habitantes?*

*Até a legendária Atlântida*

*Na noite em que o mar a engoliu*

*Viu afogados gritar por seus escravos.*

*O jovem Alexandre conquistou as Índias sozinho?*

*César venceu os gauleses.*

*Nem sequer tinha um cozinheiro ao seu serviço?*

*Quando a sua armada se afundou*

*Filipe de Espanha chorou. E ninguém mais?*

*Frederico II ganhou a guerra dos sete anos*

*Quem mais a ganhou?*

*Em cada página uma vitória.*

*Quem cozinhava os festins?*

*Em cada década um grande homem.*

*Quem pagava as despesas?*

*Tantas histórias*

*Quantas perguntas*

(BRECHT, Bertold. Perguntas de um operário letrado)

Lá na poesia, como cá, na ferrovia, aprendemos que a história que se escreve não é a mesma que se deu. Não foram os Reis que arrastaram os blocos de pedras. Não foram os governantes que fincaram os trilhos no sertão ou socaram o cimento nas colunas do viaduto, embora a importância de suas canetadas para autorizar as obras, ou de suas vontades para elas ocorrerem, sejam fundamentais. Na memória deste trabalhador, em que pesem as dificuldades e o esforço que a obra exigiu, ainda assim, ele prefere narrar, de forma magnífica, o capricho com o serviço, mesmo tendo sido uma obra difícil:

*- Nossa senhora, foi difícil. Foi difícil! Primeiramente foi fazer toda a fundação dela, n'ê. Foi feita toda a fundação. Ali quem tomava conta na época, além do Mestre de Obra, tinha o Zé Pardo, que era o Encarregado, tinha o Leitão, que ajudava. Era também Monitor, que dava murro em ponta de faca. Fizeram toda a fundação.*

Pergunta: *- Passa um córrego ali. Tiveram dificuldade com ele?*

*- Vixe se teve. Passa um rio lá em baixo, não é um córrego, é um rio. (risos) (...) O rio é fundo rapaz, tem uns dez metros de fundura ali. É. Ele está abaixo da Expressa mais ou menos, acho, que uns cinco ou seis metros. Tem os tubos lá embaixo. Ele passa por debaixo da Integração de ônibus.*

Pergunta: *- O Terminal de Integração?*

*- O Terminal de Integração. E vai jogar lá embaixo perto da Rodoviária. Lá por perto. Tá tubulado tudinho. Mas aí já foi o Prefeito que fez, não fomos nós. Essa parte não fomos nós que fizemos.*

Pergunta: *- Mas o Viaduto foi?*

*- O Viaduto foi. Vixe. O Viaduto foi inteiro, do começo ao fim. Eu trabalhava à noite lá. Trabalhava o dia inteiro na oficina. Depois, quando ia encher... Lá tem dois lances. Tem um fixo sobre quatro colunas e tem um móvel. Não sei se você sabia disso. Um é de dezoito*

*metros e um é de dez metros. Lances. Então, quando ia encher o de dezoito metros, eram três dias e duas noites. Levava.*

Pergunta: - *Colocando concreto?*

*- Colocando concreto. Só concreto. Ali já estava prontinho, ferragem... Já estava tudo pronto pra por concreto. Trabalhavam duas Betoneiras em baixo e um Encarregado. E nove homens em cima, e eu que tomava conta. Mas eu ficava chateado de ver aqueles caras mais velhos do que eu trabalhando e eu regaçava a manga e metia mão no vibrador também e ajudava a vibrar, ajudava com os carrinhos também, porque eram quatro carrinhos. Dois em baixo e dois em cima. Ia trocando. Subia um no elevador, já descia o outro. Subia outro, já descia outro. E assim por diante.*

Pergunta: - *Só carregando massa?*

*- Só carregando concreto. Mas, não era carriola de mão assim não. Nós chamávamos aquilo de “perua”. É um negócio oval assim, óh... (mostrando com as mãos e os braços) e largo assim, e com duas rodas grandes também, mais alto do que ele até. Tinha um cabo, você eleva, vira e já volta, vira e já volta, e assim. E o vibrador que vai esparramando aquele concreto, que vai... Ali trabalhava uma turma que começava às seis da manhã, parava às onze ou ao meio-dia, não sei; tinha uma hora só de almoço ali no serviço mesmo; e ia até seis da tarde. Aí nós pegávamos às seis da tarde... eu já tinha trabalhado o dia inteiro na oficina... Pegava às seis da tarde, ia até à meia-noite. Tinha um lanche que a Estrada dava... pão com mortadela e guaraná... (risos) E nós íamos até às seis da manhã. Às seis da manhã a gente saía e a outra turma já pegava. A Betoneira nem parava. E ficava um Eletricista também pra consertar Betoneira, consertar lâmpada; essas coisas que quebrava. Aí chegava à noite novamente nós pegávamos de novo.*



Pergunta: - *E de dia trabalhava de novo?*

- *Não. Aí não. Naquele dia você dormia. E à noite pegava de novo e ia; e os caras pegavam de manhã. Eram três dias e duas noites pra encher um lance de dezoito metros. Agora, quando era lance de dez metros, então eram dois dias e uma noite. Aí trabalhava uma noite só. E lá tem um rolete debaixo do 'coiso' assim... Era colocado um rolete... Então, aquela peça corre assim... (mostrando um movimento horizontal com o braço) Quatro roletes, dois aqui e dois lá. Cada junção, n'ê. Então, aquilo é móvel. 'Cê' nunca viu isso, n'ê?*

Pergunta: - *Vi não.*

- *São duas chapas de ferro grandonas, n'ê, de cinquenta centímetros cada uma, e dois roletes desse tamanho assim (quinze centímetros) um rolete cada uma. Ele fica equilibrado. Aí enche de concreto, n'ê, e ele fica assim. Ele trabalha nesse movimento (novamente um movimento horizontal de vai e volta em um pequeno percurso)*

Pergunta: - *É móvel?*

- *É móvel.*

Pergunta: - *O lance do meio?*

- *O lance do meio. Os lances do meio. É um fixo, um móvel, um fixo, um móvel. Então, entre dois fixos fica um móvel.*

Pergunta: - *Porque foi feito assim?*

- *Por causa da dilatação, senão aquilo arrebenta. Você faz uma parede de dez metros. Se você não puser uma dilatação ela estoura; um muro, estoura. Tem que ter uma dilatação. Você põe um isopor no meio, n'ê. Pra ela abrir e fechar. Uma sanfona. Tem bastante truque também no nosso meio, pensa que não tem? Muito truque.*

O saber do operário e suas intervenções, por mais simples ou engenhosas que sejam, são sempre essenciais. Mais do que a importância da legitimidade de sua narração e de ser ele

portador da memória, e mais intensamente o personagem dessa história carregada de significados, contada por aquele que diz “eu vi”, encontramos no seu relato a veemência de quem pode dizer “eu fiz”, mesmo que ocorra a contradição, o conflito na relação entre as memórias tormentosas e prazerosas:

*- Hoje não se faz mais nada. Se faz tudo no chão e levanta, n'ê. Não é mais feito como era antigamente. (risos) Sofrimento bárbaro, n'ê.*

Pergunta: *- Era um trabalho sofrido?*

*- Nossa, se era.*

Pergunta: *- Mas o senhor fala isso com um sorriso no rosto.*

*- Ah, mas era gostoso. (risos) Era gostoso. Você tinha prazer de ver aquilo pronto, n'ê.*

E mesmo haja “sofrimento bárbaro”, de fato, o sorriso com o sublime está impresso nos relatos deste e de outros tantos trabalhadores. Por certo, a distância no tempo fez uma das naturezas humanas dominar suas emoções e suas memórias. Somos mais felizes na imaginação ao preservar certas lembranças, em detrimentos de outras, que o indivíduo prefere ocultar. É essa magnífica subjetividade na narrativa que nos faz refletir sobre os estudos de Thompson (2005), que propõe que “toda fonte histórica derivada da percepção humana é subjetiva, mas apenas a fonte oral permite-nos desafiar essa subjetividade: descolar as camadas de memória, cavar fundo em suas sombras, na expectativa de atingir a verdade oculta”.

Ao cavar fundo nas sombras das memórias destes trabalhadores, a expectativa de atingir a verdade oculta é sempre contemplada. Percebe-se o tempo todo a dureza do trabalho. Porém, com muita contradição, o relato do sublime constantemente se sobrepõe às suas dores. Esses trabalhadores, o tempo todo, preferem se referir ao trabalho, como algo prazeroso. Esta é a constante mais presente na fala de todos, que não se cansam de repeti-la. Mesmo que houvesse risco de morte, como na fala do mesmo Orlando Bife:

*- E era só eu que fazia isso daí. Só eu. Era um capricho desgraçado, véio. Um dia um cara chegou no barracão ali... A gente ainda estava construindo, aí ele viu eu parado lá em cima, ele veio que veio seco, rapaz. Aí eu levantei o prumo, puxei o prumo... Aí o chefe meu falou*

*assim pra ele: “É o único que faz isso daí, viu doutor”. (risos) Era o Tobias Alves de Carvalho... “Ele é o único que faz isso, viu doutor”... Ele vinha seco ne mim, pra me meter no gancho, n’ê. Viu eu parado, n’ê. Tiveram coisas aí boas. E trabalhar naqueles telhados rapaz. Colocando os vitrô. Quem caia lá de cima morria.*

Pergunta: - *Aconteceu acidente?*

- *Uhhhh, nossa, mas muito, muito, muito, muito.*

Contradição absurda: *“Tiveram coisas aí boas. (...) Quem caia lá de cima morria”*. Com poucas palavras de distância, a proposta do relatar o sublime, em oposição à verdade oculta, fica exageradamente revelada. É uma forte submissão à realidade vivida, sem nenhuma resistência para a construção de uma condição mais segura de trabalho. E sua resignação permanece:

- *Hoje, ‘cê’ vê, o campo do Corinthians... (referindo à construção do Estádio, em Itaquera-SP) Outro dia morreram dois caras lá. Entrou o Ministério Público, entrou o raio que o parta lá, embargaram a obra e tudo. Aqui na oficina, no pavilhão do Almoxarifado, eles levantavam as colunas... Eram fundidas também no chão... Depois levantavam ela e calçava, e deixava tudo no jeito. Aí ia na outra. Quando fosse encher enxia tudo de uma vez. Deu um temporal de tarde, não sei se foi quatro ou se foi seis que matou. Teve gente que ficou que nem gilete no chão. A coluna bateu em cima, mas esmagou no chão lá. Morreu. Não teve nada de... Chamaram a Polícia, foi lá ver, viu, acabou, morreu. Nem sei se pagaram alguma coisa para as viúvas, ou se não pagaram. Isso foi lá por 1953, 54; ou até mais. No Gigantão também morreu gente. Se fosse hoje, Ministério Público ia lá, embargava a obra, parava tudo...*

Pergunta: - *Mas, isso não é melhor para proteger o trabalhador?*

- *Eu acho que não, viu. Eu acho que é um acidente que acontece. Morreu gente de montão ali, rapaz. Aqueles barracões tinham onze, doze metros de altura; nêgo em cima do telhado lá, essa telha de Eternit, um centímetro, se o cara pisasse errado ele vinha pra baixo mesmo. Chegou a morrer pertinho de nós. Caiu lá de cima e*

*esborrachou com a cabeça no chão. Chamava a ambulância, levava, morreu no caminho. Nosso mesmo. Nós fomos descarregar uma Matisa. Matisa é uma máquina que soca o dormente. Ela tem uns par de dentes dos dois lados e ela soca a pedra debaixo do dormente. Ela trepida assim. (com a mão apontando para baixo ele vai fazendo um movimento curto horizontal) Então, aquilo veio da Suíça. Era uma máquina muito pesada. A Gôndola não mais do que um metro de profundidade depois de aberta, n'ê. A gente fazia fogueira, e na ponta da fogueira ficou a ponta do trilho, e um tal de Vicente Redondo, ele encavalou na ponta do trilho lá em cima rapaz. E a gente passava óleo, tanto na Matisa como também no trilho, n'ê. Graxa. Quando ela escorregou de uma vez, ela foi, vixe nossa senhora. Bateu na ponta do trilho e levantou a outra ponta, que o cara foi uns cinco ou seis metros pra cima. Aí ele voltou de ponta cabeça. Ficou um ano em coma. Um ano em coma. Depois sarou e ainda voltou em serviço. Depois morreu. E nós trabalhávamos com elevador, nessa paredona de onze metros de altura, aí do lado do carretão. (...) E cada vez que ela parava em baixo ou parava lá em cima, dava um soquinho e ele ia escapando. E uma vez, um tal de Luís Borracha, que era Carpinteiro... Luís Prisco dos Santos. Família conhecida aí... Então, nós descemos para beber água, eu e ele. Aí bebemos e eu falei: "Luís, vou subir". "Vai? Pode ir que eu tô conversando aqui e depois eu vou". Eu subi, parou o elevador, eu descí. Puxou o elevador pra baixo, subiu, quando chegou lá em cima deu o último soquinho, rapaz. Nossa. Só vi aquele pueirão dentro daquela oficina lá que...*

Pergunta: - O elevador caiu?

*- Puxa, esborrachou lá em baixo. Também ficou não sei quanto tempo em coma, no hospital, e acabou voltando em serviço. Cada acidente bravo que teve. Eles pegavam um morto ali e levavam na ambulância e morreu no caminho, morreu no hospital, n'ê. Que nem aqueles... Não sei se foram quatro ou foram seis que morreram lá naquele dia. Uma tarde. Sol quente, rapaz. Levantou um temporal, deu uma ventania. Aquilo foi derrubando coluna que... Então, não teve nada disso não. E*

*eu não sei se isso é bom ou se isso é ruim. Mas eu acho que é um acidente, n'ê. Você está passando na rua aí e um carro passa por cima, vai fazer o que? Só pode ver quem estava errado, n'ê. Se é que vai ver, n'ê. Mas, também não resolve nada. É tudo frescura, é tudo cabide de emprego, eu acho. Antigamente não existia nada disso.*

Quando pergunto: “*Mas, isso não é melhor para proteger o trabalhador*” demonstro estar extremamente chocado com seu relato. Na verdade, minha expressão facial era a de uma pessoa horrorizada com seu conformismo para com a realidade estabelecida, porém, por certo, não desejada. É preciso considerar aqui o passar do tempo e a própria natureza humana de proteção. O horror foi amenizado e ele quer falar do lado bom: poder viajar de primeira classe. Na condição de entrevistador, por um momento, tentei conduzir, ou, induzir sua resposta. Questionei-o se a ferrovia foi um bom período de sua vida:

*- Ah, foi. Foram 30 anos bons lá. Gostei mesmo. E não é só eu não. Eu encontro com outros, encontrei com o Ravena aí outro dia e ele também tem saudade. O Ravena foi Mestre antes de mim. Ele foi primeiro que eu. Foi Pedreiro junto comigo. Foi Encarregado. Encontrei ele outro dia ainda, até tinha convidado ele pra ir a reunião ontem e ele não foi. Mas ele está com 86, 87 anos já também. Ele também tem saudades daquele tempo. Rapaz, nós tínhamos uns trens que eram maravilhas. Depois, 'cê' veja bem: Eu podia viajar de primeira classe, de Pullman e até de poltrona leito, n'ê.*

Por vezes, a própria noção de perigo ficava distorcida na percepção desses trabalhadores, como está claro no depoimento do Eletricista, Ari Bacarini, que, entre tantas viagens para executar tarefas fora de Araraquara, trabalhou um período, na metade da década de 1950, em uma pedreira, que a E.F.A. adquiriu, próxima ao pequeno povoado de três Fronteiras, a cinco quilômetros de Santa Fé do Sul, no extremo oeste do estado de São Paulo.

Pergunta: - *Lá na pedreira o serviço era perigoso?*

*- Não, porque a pedreira ficava mais distante e conforme davam os tiros lá, punham as dinamites, eles avisavam. A maioria das vezes era sempre na hora do almoço, que a turma já estava indo almoçar. E depois vinha com o caminhão basculante para jogar no britador. Do*

*britador ela era moída e passava por todo o maquinário para separar por tamanho, e as gôndolas entravam em baixo, abria o silo... Pedra de tal tamanho... Vinha, puxava a gôndola... Pedra de outro tamanho... Às vezes ficava lá o dia inteiro enchendo... Puxava um pouco... e, não tinha perigo nenhum.*

Apaixonado pelo relato que faz, esse contador de suas histórias, marcado por seus laços de pertencimento, conta os fatos experimentados aos 18 anos, com sua visão a partir de hoje, aos 78. Essa noção de perigo não é a compartilhada pelo pesquisador, que, na sua imaginação, não conseguiria se manter em situação confortável com os explosivos sendo acionados diariamente, nem com o britador, reduzindo as pedras, de forma grosseira e violenta, para os tamanhos que serviam às necessidades da companhia ferroviária, e nem mesmo com o entra e sai de caminhões em baixo dos silos lotados, para carregar essas pedras aos seus destinos. Porém, no ordenamento de suas memórias, o entrevistado considera hoje, que não havia perigo para aquele garoto de 18 anos, que registrava suas percepções em plena explosão de hormônios da juventude.

Porém, o mesmo Ari Bacarini, Eletricista, que na verdade foi formado Modelador na Escola Profissional, trabalhou um tempo como Marceneiro e depois passou a atuar como Eletricista, reconhece que algumas atividades eram muito árduas:

*- A gente sabia cada história de locomotiva a fogo, dá horror de falar. (...) Quem trabalhou nas Maria Fumaça, Foguista, Graxeiro, sofria que nem “sovaco de aleijado”. Às vezes a lenha era verde. Às vezes, chuva. E tinha uns maquinistas “caxias”... Em parte eram “caxias”. Ao mesmo tempo, se você for analisar, eles tinham que fazer o horário, e tinham que responder porque atrasou... Chovia chuva que Deus mandava; você numa boca de fornalha, suando, suando, você descia para engraxar as braçagens e tudo, na chuva. Ou então, você tinha que ir no Tender... e lenha, lenha, e essa lenha molhada ou verde, e não dava o vapor. Esse maquinista gritando “vamos, toca isso daí”, e você “lenha na fornalha”, suado que nem... Tinha cara que ia até Rio Preto e Rio Preto Paulista. Chegava lá, nego nem tomava banho; do jeito que chegava “blam”, caia na cama, não tinha jeito, não aguentava mais. E às vezes você chegava ali e dormia só uma ou duas horas. Tum tum tum (batendo na mesa). “O foguista lá não veio e você tem que cobrir a falta dele, tem que voltar”. E*

*vai outra vez. Quantos caras morreram tuberculosos. No tempo da Maria Fumaça, eu vou te contar... Aquilo ali era onde o filho chorava e mãe não via. E oh, vou te falar; acho que foram todos para o céu aqueles Maquinistas, Foguistas, Graxeiro.*

Pergunta: - *Era difícil?*

*- Difícil. A saúde ia, n'ê. Suado, você descia para engraxar... Porque quase estação sim, estação não, você tinha que lubrificar, com um bule desse tamanho (indicando algo do tamanho de uns 60 centímetros). Você lubrificava as braçagens e tudo. Não era fácil. E depois com as Diesel foi melhorando. Foguista, pelo amor de Deus.*

Esses trabalhadores aceitavam seguidos desafios, cada um com sua característica peculiar, como o relato do Pedreiro, Orlando Bife, de uma tarefa executada num lugar pouco comum para se trabalhar.

*- Vixe, consertar ponte em cima de rio é fogo, véio. Aqui, entre Santa Ernestina e Taquaritinga tem um rio ali, até grandinho viu. Chama Ribeirão dos Porcos. Nós trabalhamos lá, consertando aquilo lá. Porque a água... A água vai comendo, comendo os barrancos. Então, você tem que entrar, fincar trilho, fincar pranchas, n'ê, pra defender a terra...*

Até os momentos mais perigosos, de maior risco, hoje são lembrados com certa grandeza, deslumbramento, e isso é feito numa descrição quase cinematográfica, com encenações, como fez o Modelador, Belmiro Rozatto, mesmo com seu pensamento um pouco truncado e confuso:

*- Serraria, a Serraria não ficava lá... Nem aqui na velha (Oficina velha). Ela ficava quase debaixo do pontilhão, lá (...) A tora ficava tudo ali encostada. E, pra derrubar essas toras... Fica quieto que me mandaram tomar conta lá um ano... (risos) Não via a hora de sumir de lá.*

Pergunta: - *Serviço perigoso?*

*- Perigoso... Tinha medo que pegava alguém lá debaixo de uma tora, “pelamor”... E eu ficava “vai, vai pra lá, vai pra cá”... Ficava louco lá a hora que... ia derrubar tora... Cada tora lá.*

Pergunta: - *Elas chegavam como?*

- *Nas gôndolas. Então, eles encostavam as gôndolas ali... E eles tiravam e depois ia com... Eles tinham aquele... Uns paus, uma alavanca certa. Eles acertavam uns paus lá, e aqui... Soltava e ela vinha 'vuruvuruvum' (ele gira as mãos mostrando como as toras rolavam). Chegava... 'tuuuum'... Parava ali... É ali que eles queriam que ficava. Solta outra... E as vezes até precisava mexer na Gôndola. E aí era o perigo.*

Pergunta: - *Nunca teve acidente?*

- *Nunca teve. Quase... Porque uma vez me, me escapou uma gôndola lá... Escapou uma gôndola, ela... Ali sabe o que tinha? Antes de chegar no pontilhão eles deixaram um trilho assim curto (desenhando no ar). O que que acontecia. Esse aqui, esse aqui enterrava no chão e não ia debaixo do pontilhão de jeito nenhum... Entende como é que é? Era uma ratoeira, eles falavam... 'Essa aí é a ratoeira'... Pode escapar alguma... Uma vez me aconteceu de... Mas 'num' teve problema, já 'tava' quase no fim do... da, do...*

Pergunta: - *Do uso da madeira?*

- *É, do uso da madeira ali...*

Pergunta: - *Essa madeira era usada pra que?*

- *Ah, era pra tudo, pra carros. Os carros eram tudo de madeira... Entende? E, pra tudo. Saia tudo ali. E thenca e tchenca e tchenca... Puta merda... Cada maquinário ali rapaz... Perigoso também.*

Pergunta: - *Para cortar as madeiras?*

- *Pra cortar madeira... Eles 'punham' eles 'num' 'coiso' assim, (desenhando no ar com as mãos com formato em 'v') e uma serra de... Circular. Sabe essa serra circular... desse tamanho?*

Pergunta: - *Uns 70 centímetros?*



- *Jjiiiii... (simula o barulho da serra circular com boca) Põe ela lá e... Puta que... Mas 'vô' te... Tirava a tábua do tamanho que queria... Entendeu como é que é? E tinha umas que tinha bastante serra assim (desenhando na mesa)... Então, eles tiravam um bloco assim de... Lá na grande. 'Punha' nessa pequena, que tinha bastante serra... Tchetchetec... E saía aquelas tábuas... Vou te falar viu... Era um negócio... Mas, um serviço perigoso. O maquinário grande... E, e tinha gente que ia buscar serragem lá e você precisava ficar de olho. Em problema, é...*

- *Eles cozinhavam com serragem ... (esposa)*

- *Oh, eles cozinhavam com serragem. Eles iam lá com cada saco, vai que vai... Até, pra 'nóis' era bom porque ia tirando, n'ê.*

Pergunta: - *Limpava n'ê...*

- *Limpava... Mas, você precisava ficar de boca, ficar em cima lá (...)* Então, ERA... (ele destaca o "era" para demonstrar a imponência do maquinário).

Pergunta: - *Essas madeiras eram para reformar vagões ou para fazer vagões?*

- *Não, as vezes fazia... Eles andaram fazendo uns carros aí... Carro, n'ê. Vagões era mais difícil, porque depois começou a vim de chapa... Mas, o piso era, era madeira... e, entende... Cima, em cima também não era. Era tudo zinco, mas era... Mas, usava pra tudo, n'ê... 'Cê' queria fazer um móvel lá pra uma seção... a madeira estava ali... entende... Era assim... Usava muito madeira.*

O mesmo perigoso ambiente de trabalho foi compartilhado, certa ocasião, pelo Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra. Porém, este é bem mais sucinto e moderado na descrição das condições em que precisava executar suas tarefas, mesmo estando o ocorrido, para ele, mais distante no tempo, já que é o que tem mais idade (87 anos) entre todos os entrevistados e, portanto, começou a trabalhar um pouco antes:

Pergunta: - *O trabalho lá nas toras era perigoso?*

- *Era perigoso porque eram gôndolas que vinham, três, quatro, cinco gôndolas carregadas de toras de Peroba, e tudo aquilo. Então você colocava duas tábuas naquela gôndola e com duas alavancas você empurrava e ela ia lá embaixo. E muitas vezes caía no meio das outras e ainda precisava levantar elas. Aí precisava macaco para levantar e acertar a tora. Vinha muita tora. Toda tarde vinha tora. No outro dia você tinha que descarregar.*

Pode-se concluir que, por muito tempo, cerca de 60 anos, desde que os primeiros trens começaram a circular, em 1898, no início da companhia ferroviária genuinamente araraquarense, até o final da era das “máquinas a fogo”, ou “a vapor”, em 1959, esta perigosa tarefa de descarregar toras parece ter sido uma rotina constante nos capítulos diários dessa história. O já saudoso Torneiro, Adolpho Lustre, também testemunhou o perigoso método de descarregamento dessas toras. Na ocasião em que este depoimento foi captado eu não tive a percepção da magnitude de perigo que o processo representava.

- *Aqui, logo na... na Barroso (...). Tem lá, uma escavação, assim, um morro mais alto, a parte mais baixa. Então, ali era a Serraria. E a parte de cima, descarregavam as toras, e as toras iam rolando até chegar lá perto da... Pra descer pra lá, pra depois serrar as toras... que ali ficavam um monte de toras, ali, que passava a linha. Então, as gôndolas encostavam ali, e as toras, já, jogavam lá e já iam rolando, praticamente sozinhas, n'ê. (...) Mas, era, olha, era uma coisa linda... (ele mostra sorriso de uma certa admiração pelo processo)*

Pergunta: - *Essas toras eram para queimar ou eram pra fazer dormente?*

- *Não, não, não. Era pra fazer... “pros” carros, que os carros de madeira eram construídos aí também.*

Pergunta: - *A oficina construía vagões, também?*

- *Vagões? Construía.*

Pergunta: - *De madeira?*

- *De madeira. Depois, dava a revisão em todos eles, tudo o que precisava trocar. As madeiras era tudo ali da Estrada. E tinha seção de Carpintaria também.*

Pergunta: - *Fazia os móveis dos vagões?*

- *Os móveis dos vagões, fazia a estrutura dele, tudo. Era tudo de madeira.*

Pergunta: - *Comprava o que, os rodeiros?*

- *Os rodeiros já vinham... A Mafersa que construía.*

O processo de descarregamento das toras parece deslumbrá-lo. “*Mas era, olha, era uma coisa linda*”. Coisa linda, sim, desde que não se esteja por perto. Porém, parece que a magnitude de risco confere admirável grandiosidade ao processo. E isso lhe parece sublime.

Em um trecho da conversa com o Pedreiro, Orlando Bife, tentei conduzir o diálogo, de forma a induzir sua resposta. E ele respondeu de forma a espelhar a minha pergunta. Porém, me surpreendeu na sequência, demonstrando o conceito do ‘sublime do operário’, cunhado por Portelli (2010). O sublime é muito maior do que a crítica:

Pergunta: - *Foi um período difícil?*

- *Foi um período difícil, foi. Mas, teve coisas boas também, nossa. Teve muita coisa boa no meio disso.*

Tratar do sublime é também considerar as dificuldades do ambiente do trabalho, dos riscos a que são submetidos os trabalhadores e do horror dos acidentes, em contradição com o encanto e o fascínio que eles têm de suas realizações. Estudando Portelli (2010), na eloquência e na expressividade oral destes trabalhadores, fica difícil perceber o limite de suas percepções entre o fascínio de suas tarefas frente à exploração, a dureza do trabalho e o terror aos acidentes.

Mas o sublime do operário é mais complexo: a fábrica te esmaga, te torna uma formiga, te parece um cárcere e um inferno - mas depois te transmite também o sentido do poder e do orgulho, porque, no final, esta imensidão, este poder, é você que o domina. (PORTELLI, apud Whitaker et al, 2010)

O conformismo com as condições de trabalho, por vezes em ambiente com risco de acidente é percebido também na fala do saudoso Torneiro, Adolpho Lustre:

Pergunta: - *Muitos acidentes?*

- *Relativamente pelo número de trens que tinha, não era tanto acidente assim não. Teve acidente feio de Locomotiva que morreu gente... Mas... Inclusive quando nós fizemos a greve... Foi em outubro de 62, acho que foi se não me engano... Teve um desastre... que uma Locomotiva saiu do trilho, subiu no barranco... Morreu o Maquinista, morreu o Foguista... Sabe, era fogo, n'ê, aquela água quente, aquelas coisas lá. (...) Se ferrava, n'ê...*

Com certeza que “se ferrava”. O acidente é um efeito colateral do trabalho com máquinas a vapor, carregadas de água fervente e lenha ardendo no fogo, vagões de madeira e aço que carregavam toneladas, ou o ferro derretido na caldeiraria e a flamejante fornalha.<sup>8</sup>

Pergunta: - *Teve acidente dentro da oficina?*

- *Acidentes comuns, assim, de, de... cortar, fazer um corte no dedo, mas acidente assim grave, grave, não, não teve não...*

Pergunta: - *Mesmo trabalhando com equipamento pesado?*

- *É, teve, teve um acidente de um cara que caiu do telhado, quebrou a telha, mas não era funcionário da Estrada... Me parece que era terceirizado... Caiu, quebrou a telha de Eternit e ele caiu lá de cima e morreu. Isso aí é... Inclusive foi no barracão da minha seção, n'ê... Mas, acidentes graves assim, de, de...*

Pergunta: - *Mesmo com Caldeiraria, com Fundição, com coisas perigosas?*

- *Não, não... Tinha assim, que nem se fala, quebrou um braço, caiu do vagão, ali sempre teve essas coisas, n'ê... Mas... assim, de, de, de... fúnebre, essas coisas não... Eu não me recordo de ter algum.*

---

<sup>8</sup> Considerar o caráter heroico do trabalho de então, que hoje quero evidenciar. Esse exercício pode ser feito pensando, por exemplo, no depoimento de burocratas, que apenas lidam com papéis, na segurança dos escritórios.

O fato de ter morrido gente dentro das oficinas já não seria grave o bastante? O fato de o torneiro Adolpho Lustre dizer que “não era funcionário da Estrada” em nada reduz a importância do sinistro. Usando suas próprias palavras, isso já é fúnebre demais. Mesmo assim, parece que ele desconhece a história geral da ferrovia, como apontado anteriormente, mesmo que o fato tenha ocorrido muito próximo a ele. Pelo relato anterior, ocorreram outras mortes na construção dos pavilhões das oficinas novas. Porém, naquela ocasião, a seção de Lustre ainda não havia sido transferida para as novas instalações, o que pode tê-lo distanciado do conhecimento do ocorrido. Apenas em sua submissão é que o fato tem a importância supostamente reduzida.

Comentando sobre o momento atual da ferrovia, ele faz uma analogia sobre o número de acidentes e o aumento no tráfego ferroviário:

*- Bom, tanto é que acidente tá acontecendo, n'ê, tem bem mais acidente... Bom, logicamente tem mais trens... mais acidente...*

Pergunta: *- Mais viagens...*

*- Mais viagens, é, mais acidente... Mas, relativamente pelos trens que tem são poucos acidentes. (...) Quem esse aí de Rio Preto aí, que bateu nas casas lá... (24/11/2013) 'Cê' viu esse acidente que teve? ... Matou gente lá... (oito pessoas) Eu não sei como é que aconteceu, ou a velocidade 'tava' demais ou, sei lá, ou o leito ferroviário tá, tá uma droga, n'ê... Dormentes podres, essas coisas aí, isso aí... Um trem de carga numa velocidade de 60, 70 por hora 'cê' vê o peso que... O esforço que faz no trilho... É, logicamente tinha de acontecer, n'ê... A manutenção dá... Quando era EFA você não via um dormente podre... Ia lá trocar, tudo, já tinha o pessoal da linha que ficava inspecionando... Hoje não, hoje não tem ninguém que olha... Então a causa maior de acidente eu acredito que seja isso daí.*

Pergunta: *- Falta de manutenção?*

*- Falta de manutenção... É isso aí.*

Mesmo que a falta de manutenção, citada por ele, aumentasse de forma extremamente indesejada as condições para a ocorrência de um acidente, mesmo assim, sua aceitação, ou

mais profundamente sua resignação, chega a ser depressiva e melancólica, concluindo ele que a situação do sinistro pudesse ter algum grau de lógica, como cita neste trecho: “*É, logicamente tinha de acontecer, n’ê*”.

Em uma análise do comportamento de sua memória, compreende-se que ele prefere narrar assim hoje, porque tem condições de comparar períodos de tempo, diferentes na história, condições diferentes de trabalho. Quem sabe, para não dizer, certamente, no tempo em que atuava na ferrovia, que a conservação e a manutenção eram praticadas em outras condições. A comparação, a partir de hoje, é possível já que a memória é seletiva. Rozisky, Velôso e Whitaker, são autores estudados nesta Dissertação que tratam do assunto:

Memória é construção parcial e seletiva do passado cujos pontos de referência são fornecidos pela sociedade. A memória coletiva se formula naturalmente por seres sociais, e dentro de cada grupo sofre evoluções e adaptações. (ROZISKY, 2013)

A memória é seletiva: as fantasias, os desejos e a imaginação influenciam esse processo de reconstrução. A memória é o resultado das criações e recriações dos significados; os testemunhos são uma reinterpretação subjetiva da história. (VELÔSO, WITHAKER, 2013)

Contudo, o Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa, foi ele próprio vítima de um acidente durante o trabalho nas oficinas da E.F.A.

Pergunta: - *Era um serviço arriscado, perigoso?*

- *Serviço arriscado sim, mas tão perigoso não. Tanto que eu me acidentei, que eu me recordo, uma vez só. (...) Eu passei a mão na máquina, arrancou toda essa parte aqui (mostrando a lateral da palma da mão). Aparelhando o assoalho de caminhão, que a gente fazia também a carroceria de caminhão, n’ê, aparelhando uma tábuia de arremate da carroceria do caminhão, me escorregou a mão e bati exatamente em cima da faca da máquina arrancando quase um centímetro na madeira... Bati a mão em cima esfarelou tudo isso aqui. Olha, ainda tem a marca ainda (mostrando novamente a lateral da mão).*

Pergunta: - *Uma cicatriz na mão. Na palma do lado do dedinho...*

- *Pegou bem aqui, assim, que eu estava aparelhando madeira, encostada na guia, empurrando a madeira assim. (mostrando como fazia, do corpo para frente) Chegou aqui a mão escorregou.*

Pergunta: - *Ficou afastado?*

- *Ficou, acho que doze dias de acidente. Granata mandou eu ficar doze dias só, eu fiquei, depois sarou.*

Pergunta: - *Granata era o médico?*

- *O Doutor Granata era o médico que atendia o acidente da Estrada de Ferro. Doutor Genaro Granata. Ele tinha o consultório ali na... na Avenida Duque de Caxias entre a Rua Um e a Rua Dois. Quase no começo do quarteirão ali.*

Contradição nas expressões. “*Serviço arriscado sim, mas tão perigoso não*”. As duas palavras são sinônimas entre si e no caso não daria para dissociá-las, como ele pretendeu. O serviço de carpinteiro começava com o recebimento e depois corte de toras de madeira, geralmente em tábuas, para o variado trabalho da Carpintaria da E.F.A. A lembrança de Djalma Aparecido Costa é ainda muito clara sobre esta rotina:

Pergunta: - *Era um trabalho pesado lá?*

- *Na estrada? No começo sim. No começo a gente pegava aquelas madeiras brutas. Tanto que na, na construção do, dos carros (...) de madeira (...) a gente trabalhava até oito, nove horas da noite preparando madeira para poder fazer a armação dos carros. E no caso, anteriormente a isso ainda, quando a gente ia construir vagão, construir aquelas gôndolas grandes, a gente pegava aquelas peças compridas de, de madeira, tinha que levar na máquina para endireitar... para endireitar ela, para depois fazer a grossura, fazer a largura e grossura da peça na máquina... Mas, tinha madeira lá que pegava em quatro, cinco pessoas para sustentar ela em cima da máquina pra trabalhar... Pegava, por exemplo pra ter uma noção, a gente pegava uma madeira de, de, de sete, oito metros de comprimento... Naquele tempo existia tora grande, bonita, n'ê. (...)*

*Então, a gente ia aparelhar essa madeira com, por exemplo, vinte e quatro centímetros de largura por dez, doze centímetros de grossura. Então, uma peça dessa de Ipê ou de Faveiro era uma madeira pesada. Então, tinha que pegar, porque, senão não ia conseguir endireitar. Pegava quatro ou cinco pessoas para endireitar a peça na máquina, para poder depois fazer a armação, fazer a montagem, as emendas necessárias e preparar no comprimento para montar. Ou seja, o vagão ou a gôndola, onde se transportava todo tipo de material, n'ê.*

Neste relato, Djalma sinaliza a principal hipótese desta dissertação e também uma constante nos depoimentos. Ao dizer construir carros, vagões, gôndolas, o Carpinteiro anuncia, de forma solene, o protagonismo e a capacidade do artífice deste núcleo de trabalhadores, aquilo que defendo ser um capítulo à parte nessa História da ferrovia em Araraquara. Desde o início da análise do conteúdo dos depoimentos já nos deparamos com diversos episódios que demonstram este conceito. Ele será retomado a partir de agora, para que fique mais clara ainda a compreensão da importância deste conhecimento e desta prática, no funcionamento da companhia genuinamente araraquarense. Vamos buscar mais exemplos que confirmam a hipótese, com argumentos claros e sólidos.

### **7.3. Modelando a História - O protagonismo expresso na genialidade do saber fazer**

Sabidamente, a grande aventura humana da ferrovia transformou a existência do lugar onde mora a luz do dia, ou seja, a cidade de Araraquara, proporcionando crescimento econômico, e desenvolvimento social e cultural para o lugar. Também é correto assegurar que a habilidade e o protagonismo dos trabalhadores dessa companhia ferroviária, que nasceu no lugar para desbravar o sertão, sempre atrás da riqueza gerada pelo café, criaram uma personalidade própria e marcante, carregada de expressividades e valores, uma verdadeira concepção de vida e de realidade que viveram. Esta é, certamente, a maior tradição desta cidade. Aquela que, por muito tempo, deu sentido ao imaginário que alimenta a memória social de Araraquara.



A sequência de relatos, a seguir, culmina num revelar fascinante sobre o protagonismo desses trabalhadores. O episódio da Segunda Guerra Mundial é, seguramente, o mais importante desta pesquisa, faz a diferença. Confesso não ter percebido pistas do fato até o início desta exploração. Os motivos e argumentos que tinha ao apresentar a proposta para esta Dissertação já eram de relevância suficiente para justificar o trabalho. O fato pode não ter recebido a devida importância pela História então registrada, pela simples hipótese de ter sido considerado um acontecimento comum da rotina, da realidade do trabalhador e do funcionamento das oficinas da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, a E.F.A. Porém, algo tão significativo assim é absolutamente desejado pelo pesquisador desde os primeiros movimentos desse estudo.

A narrativa da constante do protagonismo e da habilidade do artífice começa pela descrição da construção de vagões e composições nas oficinas da E.F.A. Mesmo que se pareçam um pouco no conteúdo, a forma como cada ex-trabalhador das oficinas narra sua visão peculiar da história é única. Retomando a conversa com o Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa, fica claro o ar solene de sua narração, a genialidade na composição da fala e o orgulho do capricho, dos detalhes. Sua fala alterna fluência no conteúdo, porém, com pequenas hesitações, pausas, representadas pelas reticências, para ordenar o pensamento, a memória de um entrevistado de 86 anos, lembrando fatos que ocorreram quando ele tinha 18 anos:

*- Construía-se ali vagões de... de 12, 13 metros de comprimento.*

Pergunta: *- Construía vagão aqui?*

*- Construía. Muitos e muitos vagões, nós construimos aí na oficina. Aquelas gaiolas que... de transporte de gado. Ah, fizemos uma infinidade delas aí. Depois de muito tempo é que resolveram comprar material ferroviário de uma firma... Não me recordo o nome dela... Acho que se não me engano é Mafersa... Já vinha as gaiolas tudo pronto pra, pra transporte de gado. Mas, inicialmente fazíamos tudo aqui na oficina.*

Pergunta: *- Isso foi logo quando o senhor entrou lá?*

*- Logo quando entrei na 'Estrada', em 1948. Eu fui admitido na 'Estrada' em mil... dia 11 de fevereiro de 1948.*

Pergunta: *- Era jovem...*

- É, aquele tempo estava com uns 17, 18 anos, próximo aí, mais ou menos... É, eu nasci em 29, pra 48... Estava com dezoito... dezoito anos, mais ou menos. Aí então, entramos pra lá e fomos batalhar, n'ê. Agora, depois, passados alguns anos... É que o problema é o seguinte, as datas eu não me recordo exatamente. (...) Mas, nós fizemos também uma construção aí de... de carro de passageiro... Antigamente faziam o estrado, de ferro... O estrado, a armação dele de ferro e a parte das paredes, cobertura, tudo, tudo de madeira... Então, nós fizemos tudo isso daí na... nas oficinas. Construimos, se não me engano, umas três... Umas três composições de... de... de carro de passageiro, incluindo, o carro que uma parte é parte de correio e outra parte é parte de bagagem. E tem uma cabine também, numa das cabeceiras do vagão, que é a cabine onde o chefe, onde viajava o chefe do trem, n'ê. E depois, então, para atrás dele vinha os carros de segunda classe, os carros de primeira classe, o refeitório... E nessa, nessa composição, eu não me recordo, acho que não foi feito dormitório... Foi só mais adiante que foi fabricado, então, aquele trem que eles pintaram de... de... de bran... Vermelho... Vermelho e cinza, e pegou o apelido de "sandú"... É, então, nós fizemos também umas três... três ou quatro composições daqueles trens lá também... o mesmo sistema. Armação toda de... de estrado, toda de ferro. A parte de fora toda de ferro e a parte interna tudo forrada de... de... de chapa de... de madeira, chapa de compensado e chapa... e colocado fórmica de diversas cores. Cada carro, cada tipo de carro, por exemplo, primeira classe é uma cor, segunda classe é uma outra cor... O revestimento interno... O refeitório uma outra cor também mais favorável, assim, para o ambiente, e o dormitório... Agora, nesses carros que foram construídos aí de... de ferro, de aço, eles falavam de aço, mas é ferro... Ah, esses carros aí nós fizemos também os... os carros dormitório, uma série deles lá, que, devia ter uns... uns doze, oito, uns quatro, quatro ou seis carros desse de... de dormitório... Então, em cada dormitório tinha vinte cabines individuais... Então, a pessoa que pegasse uma cabine dessas aí tinha todo o conforto ali dentro. Ali, a cabine era composta de um guarda-

*roupa, pequeno, só para pendurar a roupinha ali da... da hora de tirar, trocar a roupa pra dormir, n'ê... Tinha o guarda-roupa, um lavatório, um vaso sanitário, uma poltrona e uma cama, dentro de um pedacinho... Mas tudo, tudo dobrável, tudo de uma maneira... Seguinte: você suspendia por exemplo a cama. Suspendendo a cama, já levantava junto com a cama a poltrona, que ela ficava dobrada em baixo da cama. (...) Suspendia a cama, formava a poltrona. E na frente da poltrona, na frente ali assim, já tinha o vaso sanitário, também coberto com uma caixa de fórmica, tudo... Dava até pra ficar ou sentado, ou até pra escrever ali em cima... (risos) E tinha também, no caso pra escrever, uma pranchetinha que você colocava na parede com um pesinho. Ela enganchava na parede, e o pesinho apoiando assim, servia pra se... se fazer a escrita.*

*Pergunta: - Tudo isso projetado e fabricado aqui?*

*- Foi tudo projetado por nossos engenheiros da 'Estrada', construído por nosso pessoal das oficinas. (Tom solene na voz)*

Já citados na fundamentação, Thompson (1998), conclui que “há quantidade considerável de informação pessoal e comum inexplorada, até mesmo em registros oficiais”, enquanto Queiroz (1988) assegura que a proposta é buscar o “relato de um narrador sobre sua existência através do tempo, tentando reconstituir os acontecimentos que vivenciou e transmitir a experiência que adquiriu”. O relato do Carpinteiro, Djalma, é mais revelador ainda:

*Pergunta: - Foram várias composições feitas aqui?*

*- Olha, eu não me recordo exatamente quantas foram, mas diversas composições, tanto dos carros de madeira, como dos carros de... de aço... de ferro, que eles falavam de aço... Até por causa da pintura que aquele tempo coincidia com a pintura do... do... do pronto-socorro da cidade, n'ê, era o Samú... Sandú ... e pegou o trem, o trem Sandú. Todo mundo chamava o trem de Sandú, n'ê... (risos) **E a gente entrou cada um com a sua parte colaborando na construção, e fazendo assim o futuro das estradas de ferro, porque aquele tempo, foi tempo de orgulho para nós. Por que, tanto a nossa estrada de***

*ferro, a ex-Estrada de Ferro Araraquara, como a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, então elas foram consideradas a... a estrada de ferro, é... melhor organizada da América. A Estrada de Ferro Araraquara e a estrada de ferro, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Tanto por causa dos horários de trem, pela manutenção... A limpeza era religiosamente feita... Então, era carro que se podia viajar com terno de linho branco, que podia sentar nos bancos, ficar tranquilo que chegava intacto no final da viagem.*

Pergunta: - *Mesmo que fosse na máquina a fogo?*

*- Mas, aí... era... era máquina a fogo ainda. Era máquina fogo ainda. Aquelas antigas, Maria-Fumaça. Agora, depois então, quando... Depois da construção dos carros de ferro, aí então chegou uma época que o governo e a estrada de ferro resolveram comprar os trens de passageiros. Aí entraram aqueles trens brancos, de aço branco, n'ê... de aço inoxidável. Esse era aço de verdade. Aí também vieram, compradas, diversas composições. Só que depois, a manutenção, as reformas, tudo o que tinha que tinha que ser feito era tudo feito aqui nas oficinas. Pessoal nosso aí, é que fazia tudo esse serviço aí.*

Observando os detalhes recortados da fala do Carpinteiro, percebe-se, em sequência, a alegria do pertencimento a este núcleo, o resultado, o orgulho do cuidado, do esmero, do primor na execução de suas tarefas.

*“E a gente entrou cada um com a sua parte colaborando na construção, e fazendo assim o futuro da... das estradas de ferro. Porque pra nós, aquele tempo, foi tempo de orgulho pra nós”.*

*“Então, elas foram consideradas a... a estrada de ferro, é... melhor organizada das América”.*

*“A limpeza era religiosamente feita. Então, era carro que se podia viajar com terno de linho branco, que podia sentar nos bancos, ficar tranquilo que chegava intacto no final da viagem”.*

*“Tudo o que tinha... que tinha que ser feito, era tudo feito aqui nas oficinas. Pessoal nosso aí, é que fazia tudo esse serviço aí”.*

Da mesma forma que no relato anterior, a mesma altivez do pertencimento é percebida na fala de Adolpho Lustre, um Torneiro, que trabalhou com os tornos pequenos, porém não tão pequenos assim, todavia, menores se comparados aos grandes tornos que usinavam as rodas de aço dos trens.

*- Essa máquina veio da Suécia, direto pra mim. Tirou da caixa, eu comecei a trabalhar nesse torno. Eu trabalhei 20 anos nesse torno, aí.*  
(mostrando em uma foto)

Ele se sente parte da estrutura física dos pavilhões, das máquinas, dos trens, da ferrovia. A oficina o fascinava. Encontramos em Portelli (2010), uma proposta interessante para esta Dissertação. Ele faz relação entre o sublime tradicional, dando como exemplo o deslumbramento do indivíduo perante a imensidão e o poder da natureza que, ao mesmo tempo, transmitem, de modo inseparável, fascínio e terror. Com o conceito que ele criou, o “sublime do operário”, o autor italiano vai além em sua proposta:

Mas o “sublime do operário” é mais complexo: a fábrica te esmaga, te torna uma formiga, te parece um cárcere e um inferno - mas depois te transmite também o sentido do poder e do orgulho, porque, no final, esta imensidão, este poder, é você que o domina. (PORTELLI, apud WHITAKER et al, 2010)

Nosso saudoso Torneiro Mecânico é um exemplo simples, porém seguro deste conceito. *“Veio da Suécia, direto para mim. Tirou da caixa e eu comecei a trabalhar nesse torno”.* Ao ler este trecho, quem não tiver formado certo tipo de sensibilidade, pode vê-la como uma coisa de pouco significado, não conseguindo apreciá-la. (PORTELLI, 2010) Lustre é capaz de se manifestar de forma mais original ainda:

*- Outro dia eu tava contando pra minha esposa, o que a gente passava lá (sorriso no rosto demonstrando felicidade com os fatos). E agente trabalhava com amOr. Era gostOso trabalhar. Tinha ... tinha loUCUra por trabalhar, principalmente em torno, n'ê... que eu amAva torno. E... e depois que vieram as Diesel, aí começou a coisa modernizar mais, então...*

A narração é feita com certas palavras sendo valorizadas, bem marcadas, como “com amOr”, onde a letra em caixa alta demonstra a marcação na fala. Os olhos brilham, parece haver “água” se formando em mais intensidade.

Ainda mantendo a sensibilidade da percepção, agora na conversa com Ari Bacarini, encontramos significados densos sobre o capricho que era empregado nas tarefas que executavam:

- *“Cê” quer saber... As locomotivas iam viajar. Chegavam na Estação, tal, tal... Não sei se você conheceu... Na cidade tinha o Sandú (ambulância do serviço público de saúde, nas cores grená e branco). Puseram o apelido de Sandú numa composição que fizemos aí. Era grená e branco. Foi feita aí. Foi uma das primeiras composições. Ela só fazia de Rio Preto a Araraquara. Vinha de Rio Preto e morria aqui. Então, a locomotiva vinha e ia no depósito. No início, para você entrar na locomotiva, para ligar uma chave para ver se tinha uma lâmpada queimada, ver alguma coisa, você tinha que tirar o sapato. A cabine era encerada, o chão era encerado. Das vermelhas... (grená) Era encerado, você tinha que tirar o sapato.*

Encontrar narrações assim assemelha-se ao trabalho de um arqueólogo que, nas suas escavações a procura de fragmentos significativos encontra uma peça inteira, intacta, preservada do desgaste do tempo. Mesmo que o relato esteja carregado de subjetividades, dado ao tempo que passou e a distância do ocorrido, ainda assim, a fala: *“Você tinha que tirar o sapato. A cabine era encerada; o chão era encerado”*, revela uma riqueza de significações na reconstrução da memória deste trabalhador.

Antes de obter esta descrição ampla sobre a fabricação de composições inteiras nas oficinas da E.F.A., realizada pelos trabalhadores da companhia genuinamente araraquarense, moradores da cidade de Araraquara já haviam dado pequenas informações sobre este feito. Alguns desses artífices trabalharam diretamente na fabricação ou na montagem de itens específicos; já outros apenas testemunharam. Porém, todos confirmam a informação.

Orlando Bife, Pedreiro:

*Pergunta: - A Ferrovia tinha condições de comprar muita coisa naquela época?*

*- Comprava sim. Mas, tinha coisa que fazia aí. Aí eles fizeram carros de passageiros, fizeram vagões. Muitos vagões foram feitos.*

*Pergunta: - Feitos na oficina?*

*- Na oficina.*

**Ari Bacarini, Eletricista:**

*- Aí, também, foram construídas três composições de carros de passageiros. (...) Composição de carro de passageiro.*

*Pergunta: - Quantos vagões cada composição?*

*- Eram três de primeira classe, três de segunda classe, restaurante e dormitório... Foram construídos aí.*

*Pergunta: - Construídos na oficina?*

*- Na oficina. Numa composição eu trabalhei do começo ao fim. A Caldeiraria fez o esqueleto, montou tudo. Aí, nós entramos, para fazer o encanamento, depois do encanamento passar fio. (...) Cada carro tinha dois dínamos e dois aparelhos, que trabalhavam em série para iluminação e tudo.*

**Manoel Gonçalves Salvaterra, Caldeireiro:**

*- Era muito serviço. Mas, a maior parte do serviço era isso daí... Era coisa velha... Reparava, fazia... Até chegar a fazer vagão. Fizemos vagão. 'Uns par' deles. Acho que uns sete ou oito vagões. Aquele sim.*

Djalma Aparecido Costa, Marceneiro:

Pergunta: - *E envolvia quantos setores da oficina para fabricar essas composições?*

- *Ah, envolvia todo mundo. Aí vinha parte de... de... de... de solda, a parte de caldeiraria, que era o que cortava todo o material pra montar... A caldeiraria cortava o material, o pessoal da solda ia soldando tudo; formando a... as armações... Aí entrava encanador, pra fazer aquele encanamento de... de... de freio de ar, n'ê.*

Pergunta: - *Hum, hum...*

- *Era tudo freio de ar comprimido... Então, entrava os... o... Como é que chamava aquela seção lá... a seção... 'Seção de freio', chamava. Então, ele fazia toda aquela tubulação de... do... dos freios... Tinha os truqueiros que entravam também e faziam as armações do truck... as armações de ferro também... Então, eles montavam tudo, colocam rodas, caixas de graxa, aqueles rolamentos, aquela coisa toda e... e ia montando, ia montando, assim, cada um faz... Depois tinha... entrava por dentro a parte da carpintaria, n'ê... A carpintaria tinha que colocar todo o revestimento de... de compensado nas paredes. Colar fórmica em todas as paredes, de fora a fora no carro. No teto também era tudo forrado com fórmica por dentro. A parte de fora e de cima era cobertura de alumínio, toda arrebitada nas emendas. E a parte de dentro era parte de carpintaria. Então, era chapa de compensado também forrado com fórmica. (...) E não foi pouco que nós construímos aí. Construímos muitos vagões aí. E reparação então... Quer dizer... Reparação é praticamente refazer quase tudo, n'ê. Reparação, aproveitava alguma parte e a maioria era tudo trocado, então... Mas, dava trabalho, dava mão de obra... E teve mão de obra pesada no começo, quando começamos na Estrada de Ferro.*

Mesmo antes da construção destas composições, no período logo após a Segunda Guerra Mundial, trabalhadores de outra geração da E.F.A. já haviam fabricado outra série de vagões, sustentando a hipótese que o protagonismo destes trabalhadores existe há muito mais tempo do que



se percebe. Num fragmento da fala do Torneiro, Adolpho Lustre, aprechem indícios desta informação:

Pergunta: - *Mas, a EFA passou a fazer os vagões no período da guerra, depois da guerra ou sempre foi assim?*

- *Quando eu entrei na Estrada foi após a guerra, n'ê. Na época, antes da guerra, fabricava de madeira, n'ê. Carro de madeira. E a estrutura férrea vinha sempre de fora, n'ê. Era praticamente importada.*

E logo após à Guerra, foi fabricada uma outra série de vagões nestas oficinas. O Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, conta o fato, acrescentando uma definição para estes trabalhadores:

- *Aqui chegou a construir vagão. Vagão metálico, vagão de madeira. Aqui fazia de tudo. Aqui era tudo artista.*

Mesmo não sendo do conhecimento de todos os trabalhadores o número exato de vagões e composições fabricados nas oficinas, o certo é que havia, de fato, a tradição da habilidade, do artífice, do esforço para manter em funcionamento a companhia ferroviária.

Neste último fragmento do depoimento do Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, já há indício de outra hipótese sugerida para este trabalho: a habilidade, o protagonismo, a criatividade do artífice. O emprego da palavra hipótese na língua portuguesa designa qualquer suposição de algo possível de ser verificado. Porém, o estudo etimológico da palavra nos remete à sua origem grega, cujo significado nesta língua é atribuído ao que ficava como base ou princípio de sustentação das leis. Hypothesis = hypo (baixo) + thesis (tese). Utilizando, então, desta significação mais intensa do que a comumente aplicada em nossa língua, fazemos valer do “princípio de sustentação das leis”, para propor que, aquilo que nos parece uma hipótese, seria verdadeiramente uma lei, informal é verdade, na rotina deste núcleo. Esse é, seguramente, o fator de maior importância do trabalho realizado dentro dos barracões, e depois pavilhões, das oficinas da companhia ferroviária, proporcionando uma condição especial de funcionamento e consolidando uma identidade, uma personalidade, uma reputação, uma fama, um mito para este núcleo de trabalhadores. Durante a análise dos fragmentos dos depoimentos que, antecipo, confirmarão a hipótese, tentaremos perceber desde quando isso ocorre, porque ocorre, e sua relevância para o funcionamento da companhia.

O Modelador, Belmiro Rozatto, fazia, em madeira, moldes das peças das Locomotivas à Vapor, ou à ‘Fogo’, como às vezes se refere na entrevista:

Pergunta: - *Quais peças, que peças eram feitas?*

- *Peças de Locomotiva... É porque, a Locomotiva ‘a Fogo’, antigamente, antes de vir as ‘Diesel’, ela tinha muita peça... Era mancal, era... era, aqueles negócios tudo trabalhado. Então, eu tinha uma seção de Modelo que tinha mais de cinco mil modelos... Tinha um... Tinha um depósito embaixo... em cima... (apontando com a mão) Ali era ruim, porque eram uns barracões de zinco. Entende como é que é? Mas, saía cada coisa ali...*

“Saía cada coisa ali” é orgulhar-se do sublime do operário.

Pergunta: - *Esses moldes... Esses modelos de peças, não eram moldes para fazer peça? Eram modelos das peças que usavam?*

- *Eram modelo, eu tinha que fazer em madeira... **Eu era um tipo de escultor**... Vinha a peça, eu tinha que fazer igualzinha... Só que ela estava quebrada... a peça... ou gasta... Tinha que fazer o modelo. (...) Antigamente, as máquinas, Locomotiva, vinham tudo de fora, n’ê, porque não fazia aqui no Brasil não... Eu acho, acho que não, não tinha nada... Então, em vez de eles mandarem a peça, eles mandavam o desenho, n’ê, das peças...*

Pergunta: - *Tinha que fazer as peças aqui?*

- *Tinha que fazer aqui... Agora, esses desenhos iam para a Seção Técnica. Tinha lá dois, três caras que trabalhavam nisso... E quebrava uma peça lá, eles iam na Seção Técnica. (...) Vinha o desenho pra mim fazer a peça...*

Pergunta: - *Fazia a peça em madeira?*

- *Em madeira, no, no cedro, entalhava... É, mas aquela peça tinha canal dentro, eu tinha que fazer coisa... Entende como é que é? Eu, eu fazia*

*um molde dela... por fora... Entendeu? (...) É, porque eles moldavam ela na terra e depois pegava um... Eu fazia uns cordões que tinham lá dentro, do... dos ... Então, eles enchiam de terra... pegava e punha na... (batendo a mão na mesa) E... e fechava... jogava o ferro, ou bronze, ou alumínio...*

Pergunta: - *Derretido?*

*- Derretia... Depois, aquela terra que pus lá, saía, ela, ela esfarelava, e ficavam os canais das peças; do que precisava, n'ê. Era um serviço difícil. Muita gente ia visitar. As vezes entravam lá, falavam: - "Vocês têm um serviço aqui que eu vou falar".*

Pergunta: - *Os desenhos eram só das peças que eram feitas para reposição ou tinha outros circuitos, outras, outras partes da... da Locomotiva, dos Vagões?*

*- Não, tinha também ele... eles... eles... Tinha a seção que eles tiravam o desenho das peças... Entendeu? Eles riscavam lá e, quantos, a maioria das peças vinham desenho... Para mim, não vinha a peça... As vezes não tinha desenho lá e estava com pressa. Eu mesmo fazia um risco lá no... Punha um papel na tábua. Tinha lá o lugar certo para riscar, porque eu já sabia que vinha, eu mesmo riscava e fazia a peça lá e ia embora... Da Fundação já ia para a seção de Torno... Entende? Mas, o... o serviço de Modelação era, vou te falar viu...*

Pergunta: - *Era um serviço de... Precisava de muita habilidade?*

*- Ah, vou te falar, precisava...*

Pergunta: - *Os trabalhadores da oficina da ferrovia eram habilidosos?*

*- Olha, tinha gente bamba lá dentro. Quantas vezes eles, foram assim... Os caras chamavam pra eles irem ver, serviço assim de... Entende? Mas, tinha uns caras óh... Bom, o nosso nome, falavam: "Vocês querem..." Aqui na cidade eles falavam... "Quer oficial que resolve tudo vai lá"... E*

*lá resolvia... Mas, era bamba mesmo... Eu tinha uns caras lá rapaz... E eu estava no meio, n'ê... (risos) Tá bom vai... A gente era bamba.*

Pergunta: - *Artistas?*

- *Artistas, é, eles tratavam a gente assim mesmo, os que viam, n'ê... "Vocês são verdadeiros artistas mesmo"... Tá bom. (...) O serviço vinha, 'ocê' tinha que resolver... Até buzina de locomotiva a diesel eu fiz; aqueles funil assim... (mostra com as mãos o formato) Óooo que 'ocê' escuta aí... (risos) E foi assim... Fazia de tudo... Ah, chegava lá, tinha que resolver.*

Para fazer a descrição sobre o processo de fabricação de um modelo específico, Belmiro Rozatto se utilizou da encenação. O seu entusiasmo para contar o fato atrapalhou o ordenamento das palavras. E ao dizer: "*Vocês querem... Aqui na cidade eles falavam: - "Quer oficial que resolve tudo vai lá"... E lá resolvia... Mas, era bamba mesmo... Eu tinha uns caras lá rapaz... E eu estava no meio, n'ê... (risos) Tá bom vai... A gente era bamba...*", ele ainda exprime elevada autoestima. Este senso de realização, certamente, alimentava nele, e em outros trabalhadores, a disposição em ser criativo. Belmiro, por exemplo, inovou no processo de preparação das peças, para superar as dificuldades que se impuseram:

- *Ah, uma vez... Aquilo lá... Um cara que queria um aro grande, n'ê, não sei pra que que servia... Então, tinha que fazer um modelo daquilo lá... um modelo. Eu falei pro cara:*

- *Isso aqui vai, mais ou menos, dois metros de madeira... O cara assustou (...) Bom... bom, aí comecei a pensar e falei "Deixa eu falar com o cara"... Eu falei pro...*

- *'Cê' tá precisando do modelo ou da peça?*

- *Eu tô precisando da peça.*

- *Então eu vou te fazer essa peça sem modelo... Falei pra ele, ele falou:*

- *Como é que 'cê' vai fazer essa peça sem modelo? ... Era fundida, entende. (...) Então, eu peguei um ferro e... e pus uma argola e um... uma... e... E aquela peça eu fiz com uma madeira assim ó... (mostra*

com as mãos algo como um arco) *Ele tem, tinha uns degraus... Tinha um aqui... E eu pus ali e fui lá na terra e comecei ggggiiii...* (movimenta as mãos desenhando um arco no ar. Ele ri, como se tivesse feito algo de esperteza. E foi.) *Eu fiz a... a roda dentro da terra.*

Pergunta: - *Dentro da areia que ia ser feita?*

- *Era uma terra que 'cê' podia trabalhar nela que ela aguentava... Entende? Pus um outro negócio também onde era, tinha um, uns... Tinha um, uns abertos ali, pus uns negocinhos ali de... de... de terra, feito com terra também, n'é... Fechamos lá e... e manda, manda o pau... Ali foi quase um... uns mil quilos de ferro ali...*

Pergunta: - *Derretido?*

- *Mas, vou te falar... A gente não dormia... A gente não dormia sossegado não.*

Pergunta: - *Muita responsabilidade?*

- *Ah, 'cê'... Deus me livre. Se falhar uma peça daquela... E aí? Dava... dava problema... Mas, graças a Deus, comigo nunca aconteceu...*

Pergunta: - *E as máquinas diesel, precisavam de peça também?*

- *Não... Precisava nem tanto. Mas, também tinha algumas pecinhas sim... como a... A buzina... era fundida... Tinha outras, tinha sim. A gente... Já fiz, eu... Eu fazia lá... Mas, mas já diminuía... Entendeu? Minha seção foi diminuindo por causa disso... Foi diminuindo, foi diminuindo...*

A criatividade desses trabalhadores fez surgir técnicas, mesmo que rudimentares, que os fizeram superar as dificuldades que a precária estrutura, em contradição com a necessidade, os impunha. A necessidade fez surgir a solução, o conhecimento, que eles continuaram aplicando mesmo depois de deixarem aquele núcleo de trabalho. A representação de Belmiro é fantástica, é imagética:

- *Quando aposentei eu abri uma fundição... Meu cunhado veio...*

- Ó, ó, vamo, vamo abrir uma fundição?

- Falei: “Eu não vou entalhar placa não, viu” ... Ah, já falei pro cara, pro irmão dela... (apontando para a esposa)

- Porque?

- ‘Cê’ tá maluco, só. Eu, eu não tenho mais condição. Entendeu? Já, minha vista já vai indo. E como é que faz? Mas, tem um porém. Eu falei pra ele: ‘Cê’ quer ir em São Paulo? Nós vamos achar onde tem letras plásticas. Se ‘ocê’ for nós abrimos a fundição.

- Vamos lá.

- Ah, embarcamos e fomos lá... Como é que chamava o bairro? ... Sei lá... Então, tinha... Comecei lá. Tinha letrinha assim... assim... assim... assim... de todos os tamanhos (mostrando com os dedos o tamanho das letras, de um centímetro até quatro, talvez) Uma letrinha já certa, igual àquela que eu fazia no... O que é que eu fiz? Falei pra ele:

- Vamos levar não sei quantas dessa... quantas dessa... Essa letra grande, já que usa menos, porque é só dos nomes do... da chefaiada, do governo, essas coisas... precisava pouco... Mas, aqui em baixo quando falava, aí ia bastante... Então aquela, eu... eu comprei bastante, n’ê... ah... Eu pegava um Duratex (...) Então... ‘Em vez’ de madeira, aquilo lá tem a medida certinha do Duratex. Cortava ele na medida que o cara trazia...

Pergunta: - Que pedia a placa?

- É... Então, eu cortava, e calculava só as linhas... As letras a gente punha... (desenha na mesa) Entendeu? Então, ‘cê’ via... Ah, essa letra aqui não dá, vamos apertar um pouco aqui... apertava. Era tudo... ao invés do ‘cê’ tá lá...

Pergunta: - Talhando?

- *Eu punha um... um pouquinho de cola... tchá, tchá... (bate com a mão na mesa) Aí precisava uma semana pra placa sair. Entende? Porque eu ficava...*

Pergunta: - *Na companhia?*

- *Aqui na... na... Aqui na EFA... Quatro, cinco dias eu, ficava eu na placa... Depois vinha pra Fundação, ia pro pessoal... (esfrega uma mão no ar como se estivesse lixando) 'Cê' vê, uma semana... Se, se 'vié' com semana a menos não dava... Ah, na minha fundição, o cara chegava as sete horas da manhã, as cinco horas 'tava' pronta pra ele a placa...*

Pergunta: - *Cinco horas da tarde?*

- *Da tarde...*

Pergunta: - *Fazia num dia a placa?*

- *Num dia? Duas horas. Aqueles meninos davam um... um... Depois que pegaram a mão, eu já nem ia ver. Eu ia conferir as letras, os dados, n'ê. Mas, eles mesmos tâtâtâ... (batendo a mão na mesa) Cinco horas o cara ia buscar lá, prontinha pintada ainda, viu...*

Pergunta: - *Qual era o nome da fundição?*

- *Fundição São Judas Tadeu.*

Pergunta: - *Foi criada quando?*

- *Em... Deixa eu... Agora, agora que eu quero 'vê'... Se... Setenta e seis... E 'fomo' até oitenta e quatro...*

Pergunta: - *Setenta e seis já tinha saído da ferrovia...*

- *É. Eu saí, e naquele mês que eu saí ele já abriu a fundição lá...*

Pergunta: - *Em setenta e seis...*

- *Setenta e Seis. Eu esperei dar os trinta anos, até setenta e seis... Eu fiquei dois anos meio parado aí, pra esperar os trinta anos...*

*Entende? Aí... aí eu já fui pra lá... Aí começaram aparecer essas placas de Matão, e... 'óia'... 'pelamor' de Deus...*

*- É, muita coisa de fora, n'ê... (esposa)*

*- Vinha tudo de fora. Aquelas placas de inauguração. E eu... eu, tirava uma por dia... Era um troço... E outra... 'Nóis' fazia... Aqui fazia na terra...*

*Pergunta: - Na companhia, na EFA era na terra?*

*- Era na terra... uma terra melhor... Mas, fazia na terra... E dava as vezes uns probleminhas lá. Às vezes 'cê' precisava tirar uma letra e colar outra. A gente colava, às vezes, eu não ia fazer outra placa, entendeu? Então, lá, eu e o... o cara, também que aposentou da fundição; ele foi ser meu sócio lá também...*

*- Ô fulano e se nós fizermos com areia de... do mar, hein?*

*- Areia do mar é aquela areia fininha, n'ê, de praia... Acho que é de praia... Mas, vinha fina, rapaz, que nem uma farinha...*

*- É, só se nós pormos aquele óleo lá de... não sei o que?*

*- Vamos fazer experiência?*

*- Nós púnhamos aquilo lá, fazia a mistura lá... (esfrega as mãos) Punha lá e cobria. Depois, o resto da terra podia... era uma caixa n'ê... aí tirava.*

*Pergunta: - Pra fazer os moldes a areia da praia funcionou bem?*

*- 'Pelamor' de Deus... Nós tirávamos a placa, na areia da... Aí ficava molinha a... a areia lá, n'ê... Sabe que 'nóis' fazia? Púnhamos um negócio lá... uns ferros lá... tacava fogo em cima, ficava um cimento... Não saia; nunca saiu uma letra torta... Entendeu como é que foi? Aqui (na Companhia) às vezes dava problema, porque a terra mexia um pouquinho, pronto... Aí... aí precisava tirar aquela letra. Ih, dava trabalho. Como era placa grande 'cê' já podia ficar lá, porque não vinha nem pra casa... Dava um furo assim no meio que não dava para*



*encher... É porque o... O bronze ia... ia... ia... Ele esfriava, chegava ali; ele não enchia... Então, eu precisava cortar o modelo naquele lugar. O pessoal da Mecânica abria o quadradinho lá, e 'nóis' embutia aquele quadrado... Tudo certinho... A gente já, e, eu já cortava certo, n' é... Pá. E depois batia aqueles ferrinhos em cima. 'Bá', ninguém via.*

Pergunta: - *Ninguém via que tinha emenda?*

- *Não...*

Pergunta: - *Que abriu um buraco, trocou uma letra?*

- *Não, não...*

Pergunta: - *Uma palavra...*

- *Nós fundimos aqui uma paca de dois metros por um... 'Cê' sabe aquele Cristo que tem lá em cima? (na entrada ao sul da cidade)*

Pergunta: - *Sim...*

*Nunca viu uma plaquinha lá?*

Pergunta: - *Sim. Vi de longe.*

- *É... Quanto mede aquela placa?*

Pergunta: - *Não tenho noção. Tá longe.*

- *Parece que é assim, n' é... (mostrando com as mãos algo com a largura de uns cinquenta centímetros) Sabe quanto é que ela tem? Dois metros por um.*

Pergunta: - *Parece pequena, n' é... de longe...*

- *É, ela tá lá no alto... Essa aí foi o Morgân... como é que chama o...*

- *O Graciano (esposa)*

- *Do... do Chevrolet lá... Graciano... Ele que mandou fazer lá. Eu fiz uma placa... aquela placa... Colamos tudo as letra... tchantchantchan* (batendo levemente o dedo no ar) *Cortei, tudo. Batemos a placa lá naquele cimento... tchu* (bate no ar com a mão aberta) *Tiramos... 'tacamo' fogo... Mas, ficou... 'Tiramo' ela que parecia que estava polida.*

#### 7.4. Artesãos fora de época

O processo de produção de peças descrito pelo Modelador, em muito lembra o artesão da Idade Média. E essa semelhança fica maior ainda quando se lembra que sua manufatura produzia os moldes das peças apenas conforme a necessidade, e não de forma acumulativa. E mais, ainda. Além de sua habilidade, neste caso, e em outros nestas oficinas, os trabalhadores eram donos de suas próprias ferramentas. No caso de Belmiro, a divisão do trabalho só ocorria quando seu molde era enviado para a seção de Fundição, e lá, outro operário concluía a produção da peça, muitas das vezes, com o Modelador acompanhando o processo. Fui alertado disso por minha Orientadora, Dulce Whitaker.

Belmiro nos mostra que a necessidade de produzir era definida pela demanda:

- *Em cinquenta e cinco, parece, eu não lembro bem, veio a larga ... A Estrada de ferro...*

Pergunta: - *A bitola larga?*

- *Bitola larga... E vieram umas locomotivas daquelas... Como é que chamava... que 'cê' falou pra mim?* (pergunta à esposa)

- *Diesel?* (esposa)

- *Central, acho que é Central.* (Companhia Estrada de Ferro Central do Brasil) *Vieram umas locomotivas velhas, de fogo... "Pelamor de Deus"... Mas, o que eu trabalhei naquela coisa lá. (...) E, e trabalhando naquelas locomotivas. Vieram sem peça, veio peça gasta...*

*E fiz, e modelo, e modelo... (agitando as mãos e estalando os dedos) Entende? Eu sei que puseram elas tudo na linha aí... E fizeram umas viagens aí, enquanto não vinham umas Diesel... Aí, depois de um tempo veio as Diesel, n'ê. Veio três quatro Diesel e nós ficamos um tempão com elas lá, entende? ... Mas, o que trabalhamos naquelas locomotivas.*

Pergunta: - *Qual locomotiva tinha mais potência, à Diesel ou à Fogo?*

*- Ah, a Diesel é... é, era uma potência, n'ê... A Diesel é... A Fogo, sabe como é que é n'ê... Precisava es... ferver a água pra dar um apoio pra "checheche"... (faz o barulho da locomotiva à Vapor trabalhando) (...) Só que tinha, tinha a 401, 402 e 403, me lembro disso... Ela, ela... uma bruta duma Locomotiva a... a lenha rapaz... Nossa senhora, já arrancava mesmo, ti... tinha uma força... E era assim...*

O Modelador era um entalhador, um artista, um escultor na madeira, que partia dos desenhos ou das medidas da peça que colocava à sua frente, para reproduzi-la na madeira e depois moldar o seu inverso em uma terra especial, onde era derramado o ferro, o bronze, a liga de metal que faria surgir uma nova peça, que substituiria a estragada, quebrada, principalmente nas Locomotivas à Vapor, que era formada por milhares de peças que se desgastavam com o atrito e o funcionamento daquelas máquinas que consumiam água e carvão e cuspiam fumaça. Assim como ocorria com o artesão, cada peça era sua obra prima. E não eram somente peças. Belmiro talhava também as placas de identificação, sinalização e inauguração do acervo da companhia.

Pergunta: - *Era talhada à mão?*

*- A mão... tum tum tum... (faz com a boca mostrando o gesto de talhar com formão e martelo) Tinha vez que eu ficava um dia... Dependendo da pressa eu ficava um dia e duas noites, aliás...*

*- Quando precisava inaugurar, n'ê Laxixa... (esposa)*

*- Dois dia e uma noite, as vezes eu ficava. Ficava um dia, ficava à noite, ficava no outro dia pra... 'Óia'... Uma placa daquela três, quatro, cinco dias... aqui ó, no formão... Eu tinha um jogo de formão que... (faz um gesto com as mãos e expressão com a boca como sendo*

alto de qualidade) *Porque eu... eu pegava um... uma tábuia de cedro... mas, um cedro especial... e... e plainava ela, deixava (...)* Tudo eles faziam o... o... um trecho de, de asfalto não sei aonde, inaugurava... Eles punham uma placa... Agora acho que não tão pondo mais, porque tão roubando... Então, sei lá, não sei se estão pondo. Mas eu... eu fazia muita placa na Estrada...

- De cemitério então, acho que ele fez bastante (esposa)

- De cemitério, pelo amor de Deus... Então... Mas eu, então... eu... Eu pegava uma madeira, calculava o tamanho do... do presidente. O tamanho do governador, era maior... Os outros era menor, e fazia todo aquele cálculo assim, somava um por um assim... (ele demonstra riscando, escrevendo e batendo na mesa) E eu... e dava a medida certa até aqui embaixo, tinha que dar... Então, depois, um... Eu tcham, tcham, tcham, tcham... (ele demonstra como talhava a madeira) E riscava... (risca na mesa) Ficava tudo assim... Aí punha as letras... Calculava as letras também, n'ê... Somava... (tum, tum, tum – bate na mesa) Aí... aí desenhava a letra... Aí eu desenhava tudo na... com lápis, n'ê (...). Aí, com um formãozinho eu ia cortando... E depois os outros, eu tinha... tinha goiva de tudo quanto é... A goiva é uma ferramentinha redonda e.. Eu entalhava, tirava o fundo da... Pegava um negócio de que... Tinha aqueles... (ele mostra batendo na mesa) Picava tudo o fundo... Ficava bonito rapaz. E aí ia pra fundição, n'ê.

Pergunta: - Fazia o molde em madeira?

- Em madeira... E depois ia na fundição, 'mordava' (moldava) na areia e tirava... E aí eles fundiam, jogavam o material... saia a placa... Perfeita... Entende? Depois ia lá na ajustagem... Lá os mecânicos davam uma lixadinha em cima das letras, depois pintava... Aí passava um pano assim, lustrava bem, em cima... Eh, ficava ...

A habilidade parecia ser algo tão comum que Belmiro pegou encomenda para fazer alguns serviços em sua própria casa:

- *E outra, eu trabalhava em casa também, fazia placas pra essas... Pra esses clubes... Entende?*

- *Pro Náutico, nossa, fez tanto pro Náutico. (esposa)*

- *Pro Náutico... O Náutico tem um monte de placa lá. Fui eu... Tudo fui eu que fiz. E era assim... Eu pegava, eu vinha as quatro e meia do serviço, pegava aí e ó... (estala os dedos da mão) Placa mesmo. Demorava mais tempo n'ê, dez dias, quinze... Mas, fazia aqui... Ele, eles não iam na Estrada de Ferro... Entende? E, e fui tocando assim... Pegava um dinheirinho fora... Eu quando casei, eu casei sem um tostão... Também não tinha uma dívida (...) Aí apareceu um bruta dum modelo de uma... de uma usina. Veio aí falou:*

- *O senhor num quer me fazer um modelo, assim, assim?*

- *Usina de Guariba, n'ê... (esposa)*

- *É, de Guariba, sei lá donde que é...*

- *Faço, o modelo.*

- *Olha rapaz, aquilo lá também deu medo... Um bruta dum negócio assim... (mostra algo grande com as mãos) de ferro... Precisaram vir aí de guindaste... pôr no meu jardim aí... Eu ia medir lá e fazia o modelo aqui. Trabalhei pra burro... Mas, cobrei 23 mil naquele tempo lá. Não o sei o que era... Era cruzeiro, sei lá o que que era. Comprei uma geladeira, comprei um fogão, comprei tudo...*

Os artesãos da E.F.A. faziam peças, ferramentas e todo tipo de coisas que fossem necessárias para o serviço, como relata o saudoso Adolpho Lustre, um Torneiro, ao explicar, com detalhes, o que representava uma foto que ele exibia durante a entrevista:

- *Fazia matriz pra fundir borracha. Pra fundir pé de cadeira... Porque os carros (vagões) usavam muito, muita borracha nos carros. Então, era feito tudo ali.*

Pergunta: - *Não comprava isso?*

- Não. A gente fazia lá.

Pergunta: - *Os pés de borracha também?*

- *Os pés de borracha, tapete, borracha que precisava pra locomotiva, pros vagões... Era tudo feito lá. Eu fazia todas as matrizes.*

Pergunta: - *Todas as companhias faziam isso ou só a EFA que fazia?*

- *Não, não. A EFA fazia. Inclusive a gente fazia até pra mandar pra Rio Claro quando, quando formou a Fepasa... Então, a gente fazia a matriz pra mandar também pra São Carlos, que tinha as oficinas da Paulista (Companhia Paulista de Estrada de Ferro). Então, era feito tudo lá. E eu me especializei nisso aí e trabalhava com peças de Locomotiva, n'ê.*

Pergunta: - *Que peça?*

- *Pistões de motor...*

Pergunta: - *Que tamanho tinha um pistão de motor?*

- *Pistão, ele tinha 8 polegadas... Ele era desse diâmetro assim... (mostrando com as mãos) e desse tamanho... (aponta com as mãos entre 20 e 30 centímetros). E a Locomotiva trabalhava com 16 pistões. "Cê vê" que tamanho de motor. Era 8, é um V8, n'ê. (...) E eu retificava todos esses pistões... porque trocava os anéis, n'ê... que nem no automóvel. Tinha as estrias pra pôr o... os anéis. E era tudo milimetricamente... que precisava encaixar o pistão, o anel direitinho lá, tudo certo.*

Faz parte do imaginário que alimenta a memória social da cidade a narrativa do esforço deles para o funcionamento da companhia genuinamente araraquarense, a Companhia Estrada de Ferro Araraquara. Mesmo que a E.F.A. tivesse equipes de trabalhadores ao longo de todo o trecho de sua linha férrea, ainda assim, as equipes das oficinas de Araraquara atuavam em diversas obras fora da cidade de Araraquara.

- *Nós construímos um armazém, porque lá, naquele tempo em, em Jales, não tinha armazém feito de alvenaria, de tijolo. Então, foi*

*feito um armazém inteirinho de madeira para recebimento de carga, de despacho de mercadoria de carga da ferrovia. O armazenzinho tinha... trinta metros. Trinta metros por dez de largura... Nós construímos tudo aqui na oficina, já foi tudo preparado para montar lá, menos a cobertura. A cobertura foi montada lá no lugar.*

*Pergunta: - Tudo preparado aqui, o que? As madeiras foram cortadas no tamanho?*

*- Madeira foi cortada, furada, feita as montagens e tudo. Foi montado aqui uma parte já para teste... Montou-se uma parte aqui e depois levou tudo para lá, chegou lá para montar no lugar, só que tem que montar tudo, pregar, parafusar, ir montando, fazendo as amarrações necessárias. E a cobertura, então, nós fizemos tudo lá no local. Colocamos toda a madeira em cima, colocamos o restante tudo da cobertura, aquelas telhas de Eternit. (...) Essa telha de Eternit foi colocada, tinha que cortar os cantos da telha para dar encaixe, n'ê, formar encaixe... Cortar o canto da telha para dar certo... e furar tudo. Não tinha máquina de furar, é tudo no Arco de Pua, aquele que nem uma manivela... tipo uma manivela. Furar tudo aquilo com Arco de Pua, furar a madeira, furar a telha e parafusar o parafuso de rosca soberba prendendo tudo na... nas vigotas, nas terças...*

Nas oficinas havia também espaço para o improvisado. Porém, a adaptação dos trabalhadores era rápida e a atuação trazia agregado o conhecimento acumulado de cada trabalhador. O mesmo Djalma Aparecido Costa ajudou na construção das “oficinas novas”, em uma função que não era nem um pouco parecida com a sua, de Carpinteiro:

*Pergunta: - A sua parte na construção da oficina nova qual foi?*

*- Lá eu trabalhei mais como vidraceiro. A minha função era cortar vidros para eles colocarem nas partes lá em cima, na iluminação, na parte que dá claridade... Chama-se 'lanternim'... Então, ia colocar todo...*

*Pergunta: - Lembra-se quantos vidros vão lá?*

- Ah, não tenho nem noção, viu. Não tenho noção porque eu cortava o vidro e tinha outras pessoas que iam lá em cima colocar. Então, eu só ficava com o diamante lá na mesa picando o vidro, só fazendo pedaço. Eles traziam a relação das medidas que precisava, e eu ia cortando, cortando, todo vidro, botando na caixinha lá e deixando no jeito para eles colocarem, mas não tenho nem noção quantos vidros eu cortei lá, n'ê, nem quantos eram colocados em cada parte lá da claridade.

Pergunta: - Bastante?

- Ah, uma infinidade. Você vê o comprimento do barracão e a parte de cima lá é tudo de vidro para dar claridade lá dentro, n'ê. (...) Então, foi tudo eu... Quer dizer... cortei uma parte também. Depois eu retornei para a oficina... que eu fiquei lá um tempo, depois voltei...

Uma consulta feita à empresa Morada do Sol Turismo e Eventos S.A., que atualmente administra esses pavilhões das oficinas, transformados em espaço de eventos, revelou que somente em um dos prédios, o maior deles, há cerca de três mil desses vidros no 'lanternim', uma abertura na parte superior do telhado que possibilita a ventilação do ar e a entrada de iluminação natural.

As atividades para as equipes das oficinas da E.F.A. eram muito variadas. Faziam muitas coisas por lá. O Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra descreveu a construção de dois tanques para óleo combustível. Ele participou desde o início da preparação do material nas oficinas, e também da montagem final, no local onde foi instalado:

- Fizemos esse tanque de óleo ali na avenida, aquele tanque de óleo ali em frente à Via Expressa...

Pergunta: - Do lado da Rotunda?

- É.

Pergunta: - O senhor que fez aqueles tanques?

- Sim senhor. Trabalhei bastante lá. (...) A maior parte do serviço era eu e mais dois, lá. Pusemos eucaliptos dentro, cheio de areia, e 'pau',



*n' é. Aquele tanque ali eu comecei desde a chapa. Eu e um tal de João de Deus, que era ajudante meu. Então, nós amarrávamos no 'oitão'. A gente colocava um trilho do lado, feito bacia, e ia batendo. Nós fizemos um 'calibre' e ia batendo... chapa de ¼.*

*Pergunta: - Para deixar curva?*

*- Deixar curva, para acompanhar o tanque. Fiz desde o começo, do fundo do tanque.*

*Pergunta: - Fez o fundo primeiro?*

*- É. Ia uma cantoneira de sete metros, n' é... Sete metros de diâmetro esse tanque aí. Então, nós fomos soldando, soldando... Aí trazia um guindaste lá, que chamava... Como é que é que deram o nome dele lá? ... Esses 'bichos' altos aí... Ele pegava lá com dois grampos, ia acertando, ia acertando e o Soldador já ia 'abotoando'. Era um par de chapas. Então, você pegava esse par de chapas e soldava outra no meio entre elas pra não ficar emenda com emenda.*

*Pergunta: - Cobria a emenda?*

*- É. Cobria a emenda. Cada chapa tinha sete metros, sete metros e pouco. Eu não sei quantas chapas foram para lá. Trabalhava lá que 'fia da mãe' rapaz. Batia eu e o ajudante também. (...) Então, deixava ela mais ou menos... Quer dizer, certo, certo não ficava. Era tudo na marreta. Aí quando foi para soldar, então, aí já soldava no lugar que já estava mais certo. Então, dava uns pontos bons, já ia apertando com o cavalete e ela já ia chegando, cada uma bem certinho, no prumo, até lá no teto, até lá em cima, na cabeceira. (...) E ia enchendo tudo de tábua aí dentro.*

*Pergunta: - Ele foi feito no lugar ou dentro da oficina?*

*- Não. Foi feito lá no lugar mesmo.*

*Pergunta: - Feito no lugar. Ele não foi carregado?*

- *Não. Saímos lá da oficina, viemos aqui e fizemos no lugar. Aplainaram tudo ali. Ficava até dez horas da noite. O fiscal vinha checar a gente. A gente queria dormir. Era tudo no martelo... E era a vida nossa... **tudo no serviço bruto.***

Ao descrever uma difícil tarefa que realizou, e essa parece ter sido muito difícil, o trabalhador demonstra se vangloriar do feito. Algumas tarefas me parecem inusitadas, curiosas mesmo. No tempo em que a ferrovia ainda não atravessava o Rio Paraná, foi preciso uma solução para buscar a mercadoria do outro lado rio, para transportá-la, depois, nos vagões de carga da E.F.A. A solução não tinha nada a ver com trens:

Pergunta: - *Seu Manoel, o que mais fizeram na oficina?*

- *Esse Patilhão que nós fizemos aí...*

Pergunta: *O que é Patilhão?*

- *É uma canoa... Canoa não. Essa canoa grande que carrega boi.*

Pergunta: - *Balsa?*

- *Balsa... Fizemos duas dessa daí. Quer dizer, foram feitas aqui mas montaram lá no rio, lá. Praquele lado lá.*

Pergunta: - *Qual, no Paraná?*

- *Não, o Rio Grande nosso aqui, que passa em Rubinéia. Ali tinha... ali passava boi. (É Paraná mesmo. No ponto onde essas balsas cruzavam o rio, já era o Rio Paraná, perto de Aparecida do Taboado em Mato Grosso do Sul e Rubinéia em São Paulo, quatro quilômetros à frente do ponto de confluência dos Rios Grande e Paranaíba, que formam o Paraná)*

Pergunta: - *De um lado para o outro?*

- *É, tanto pra lá, como pra cá, não tinha estrada, não tinha nada.*

Pergunta: - *Isso antes de ser feita ponte?*

- *É, antes de fazer essa ponte aí. Eh, essa ponte não tinha nem começado. Então, fizemos esse Patilhão.*

Pergunta: - *Nem tinha linha do outro lado?*

- *Não, não tinha nada. Então, fizemos essas duas canoas, acho que de dois metros, três metros de largura, mais seis, sete metros de comprimento, não lembro. Porque depois encheram de pedregulho e mais não sei o que lá... Mas isso era tudo lá depois, n'ê. Lá é que eles iam fazer o tablado, para carregar boi. Os bois, gente, caminhão.*

Pergunta: - *Passar de um lado para o outro?*

- *É, mas não chegamos a ir lá. Nós só fizemos aqui e levaram, não sei se foi de caminhão ou do que foi. (...) Puseram em algum trem de carga...*

Pergunta: - *Lembra que ano isso ocorreu?*

- *Ah, não... faz bem 'tempinho' viu. Nem sei.*

O Patilhão, talvez, não fosse o barco ideal para esse trabalho. O Patilhão é um barco com outras características, muito estreito, mastro alto com vela e quilha funda na água; barco para navegação esportiva e com capacidade para acomodar poucas pessoas. E mesmo que ele diga que “faz bem tempinho”, mesmo assim, ficou legitimado para ele, e talvez para seus companheiros de trabalho, que o nome da embarcação é Patilhão. Provavelmente, o que ele quis dizer era Batelão, essa sim uma embarcação própria para operação próxima às margens e em águas rasas de rios, lagos e lagoas, utilizada para o transporte que ele descreve.

Como personagens de suas próprias histórias, esses trabalhadores descontroem a história oficial e dão suas próprias versões para os fatos, com a legitimidade de serem os portadores da memória, daquele que diz “eu ví”, ou mais intensamente “eu fiz”.

É um paradigma histórico desta companhia ferroviária, nascida no lugar onde mora a luz do dia, o fato de que esses trabalhadores atendiam as muitas necessidades construindo os mais variados itens, como descreve o Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra:

- *Precisamos fazer caixa d'água... Fizemos uma caixa d'água. A caixa d'água foi de placa, tudo fundida, na fundição... Então, era placa embaixo, na lateral também tudo placa de um metro...*

Pergunta: - *Tudo fundido?*

- *Tudo fundida... Pesado rapaz... Nós precisamos levar corda, ou corrente, que seja, prender aquela coisa para pegar a placa, erguer, para fazer em cima. Era uma caixa de uns dois ou três metros de altura, cheia de água. Quando passava essas locomotivas, para encher o 'tender' de água, n'ê.*

As mais variadas necessidades no ambiente das oficinas proporcionaram o aparecimento de diversas soluções, imaginadas pelas equipes que atuavam nas oficinas da E.F.A.

- *Ali (nos pavilhões das 'oficinas novas') foi feita também uma coisa para carregar de um espaço para o outro, vamos supor... de lá do setor de Torneiro para a Ferraria, a nossa ali. Então, ligava lá e ele andava, sabe...Uma pontinha rolante, baixa, só que era fixa ali.*

Pergunta: - *A ponte rolante foi feita na Caldeiraria também?*

- *Não. Eu digo, que nem na Rotunda, tem os trilhos ali... Só que a nossa não tinha trilhos. Era só para baldear material...*

Pergunta: - *Dentro da oficina?*

- *Dentro da oficina, mas para fora. Ficava fora mesmo. Era na oficina, mas não dentro. Era fora mesmo. Não tinha trilho. Era um tablado, todo chapeado; tinha a cabine... Então, vamos supor, o Torneiro está lá naquela ponta. Então, você aperta e vai com o transporte até lá no setor. Você pega o que tem que pegar lá. Então, você atravessava pelos setores. Tudo automático. Então, era um serviço que foi feito lá também. E eu ajudei a fazer também. Um dia a gente estava cravando... Era tudo cravado no rebite. Parafuso era só para apertar; mas depois o resto era tudo cravado. Rebite de ¼, de 1 polegada.*

Pergunta: - *Rebite de uma polegada?*

- *É...*

Pergunta: - *E quem soltava aquilo depois?*

- *Ah, não soltava mais, não. Tudo, tudo, tudo cravado. Cravado inteirinho. E isso aí era serviço nosso. E arrumar coisa velha.*

Entre as dificuldades, do entrevistador em compreender do que se tratava o equipamento que eles fizeram, e do contador de histórias em relatar o ocorrido, parece ter sido uma ideia genial. Uma plataforma, com rodas, que circulava pelos pavilhões e fora deles, carregando pesados itens. A máquina foi uma solução criativa destes hábeis artífices. Ela não foi inteiramente produzida nas próprias oficinas. Não foi comprada. Muita criatividade.

A capacidade, a criatividade, a versatilidade, a inventividade, a habilidade destes trabalhadores, me parece ser tão intensa e variada, que eles ainda conseguiram protagonizar episódios interessantes em outros lugares onde atuaram. No ano de 1973, quando o Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra aposentou, ele e mais dois companheiros foram trabalhar por um tempo na Companhia Tróleibus Araraquara (C.T.A.), que fazia o transporte coletivo da cidade, na ocasião somente com ônibus elétricos. Fundada em 1958, pioneira no transporte coletivo com ônibus elétricos no interior do estado, e em vias de extinção no momento da produção desta Dissertação, esta companhia chegou a ter como Gerente, um ex-ferroviário da E.F.A. (João Baptista Marchezi – 1959 a 1985) e alguns funcionários oriundos das oficinas da companhia ferroviária. E lá, eles também exerceram suas capacidades:

- *Fizemos um ônibus lá.*

Pergunta: - *É nessa história que eu quero chegar. É essa história que eu quero.* (risos)

- *A gente vai ficando velho, 'cê' vai esquecendo. Você sabe, mas, você esquece, sem você perceber. Sem perceber você 'toma ferro véio'. (risos) É duro, e o diabetes pegou eu. Emagreci doze quilos, rapaz. Perdi roupa.*

Pergunta: - *Fizeram um ônibus?*

- *Só.*

Pergunta: - *Completo, inteiro?*

- *Complequinho, desde o longeirão até o teto... parte de ferragem.*

Pergunta: - *Mas montaram o ônibus inteiro. Lembra qual o número que esse ônibus tinha na cidade?*

- *Era para ser 24. Não puseram o 24. Aí eles puseram 22. (risos)*

Pergunta: - *Lembra que ferroviário foi contigo trabalhar nesse ônibus?*

- *Fui eu, foi o João... Eh rapaz... João não... Puxa vida... ele mora lá para a Fonte, mas não sei se morreu ou não... 'puta vida'... Quem que era... Então, estávamos eu, ele e um Caldeireiro que chamava Téia. Ele mora ali pra Vila (Vila Xavier). Ele foi um tempinho para ajudar. Mas, ele ficou pouco tempo.*

Pergunta: - *Mas, quem fez mesmo foi o senhor e o...*

- *Eu e o João.*

Pergunta: - *Que história... O senhor foi lá só para isso, só para fazer o ônibus?*

- *Não, fomos trabalhar, n'ê. Reparamos todos os ônibus... os ônibus velhos... Reparamos, arrancamos tudo ali... Encostava um ou dois, só, não podia faltar, n'ê. Dava aquela 'reparadinha', colocava chapa nova, o pintor já pintava e já saia outra vez.*

Manoel Garcia Salvaterra conta uma história carregada de significados para esta pesquisa e para o paradigma destes trabalhadores, reconhecidos como hábeis e inventivos. Porém, pode haver algum esquecimento ou equívoco em sua narrativa. Ou ainda, ele pode não ter participado deste episódio de forma completa, já que na história da C.T.A., descrita na página da empresa na Internet, há o relato da construção de três ônibus elétricos em suas oficinas, apresentados à cidade no dia 18 de abril do ano de 1974. Isso deixa essa história mais significativa ainda.

Mesmo que não seja o episódio mais importante para esta pesquisa, a construção dos pavilhões das ‘oficinas novas’, na década de 1950, teve também a atuação dos trabalhadores da companhia ferroviária.

*- E aí nós entramos... quando a PGE e a Civilzan largaram...*

Pergunta: *- O que era a PGE?*

*- A PGE era a empreiteira que fez as oficinas. Ela que fez, levantaram as colunas (...)*

Pergunta: *- Essas oficinas foram feitas quando?*

*- Essa construção da PGE foi até 54. De 54 pra cá fomos nós. A Civilzan ainda ficou até 55, 56 a Civilzan ficou.*

Pergunta: *- Civilzan. É outra empreiteira?*

*- Era outra empreiteira que tomava conta da tubulação, n'ê. Eletricidade, esgoto, água, essas coisas todas, água pluvial.*

Pergunta: *- Foi um trabalho fácil ou difícil?*

*- Ah, foi difícil hein. Nossa, eu trabalhava naquelas alturas lá. (risos) Eu e o Ravena, os pedreiros que assentamos os vitrôs. Aquilo é... O telhado dela é o prumo, depois o telhado, depois outro prumo, outro telhado e assim. Aquilo é tudo buraco para pôr o vitrô, n'ê.*

Pergunta: *- Lembra quantos vitrôs tem lá?*

*- Ah, é muita coisa, muita coisa. Muito, mas muito demais mesmo. Não lembro, não.*

O número de vidros colocados na cobertura do pavilhão principal já foi citado aqui. São cerca de 3 mil vidros somente no pavilhão principal, que tem 160 metros de comprimento por 80 metros de largura, de espaço coberto. Neste pavilhão são 15 áreas onde esses vidros foram colocados. Foram, ainda, construídos, outros seis pavilhões menores, todos com o mesmo sistema de iluminação e ventilação, onde foi preciso fazer o mesmo tipo de serviço com os vidros. Nessas oficinas os trens, Locomotivas e Vagões, recebiam todo tipo de

manutenção. Sua construção envolveu volumes cinematográficos de detalhes, que merecem uma descrição também cinematográfica, feita pelo Pedreiro, Orlando Bife, personagem que faz o relato com a segurança de quem pode dizer “eu vi” e “eu fiz”:

Pergunta: - *E essa oficina, muito serviço na oficina?*

- *Ah, muito demais, demais, demais, demais... Concretamos todos os pátios do chão das oficinas, todinho com concreto de dez centímetros; porque tinha que passar caminhão lá dentro, n'ê. Concreto 'brabo' mesmo.*

Pergunta: - *Caminhão e trem, n'ê?*

- *Trem já passava... Nós fazíamos duas vigas, n'ê, onde passavam os trens, e já deixava os parafusos espetados, só colocava os trilhos, punha a porca... Trem não tinha perigo. O mais era o piso do chão onde o caminhão entrava. Porque esse primeiro pavilhão de cima aqui, ali tava quase tudo centralizado ali, n'ê. Tinha, logo na direita tinha Motor a Explosão, a esquerda tinha seção de Torno, depois tinha Serralheria, depois tinha um Almoxarifado dali de dentro, n'ê... Porque nós tínhamos dois Almoxarifados; o grandão que servia a Estrada inteirinha, e esse pequenininho que servia a parte da oficina... Aí tinha o Quarto de Ferramenta, aquele do Celso, n'ê; tinha a Eletricidade, que era do Ciro Fenerich, e tinha as Diesel. E tinha onde enrolava esse motor também, que eu mandei você procurar o Ari Bacarini, que era enrolador de motor lá.*

Pergunta: - *Motor elétrico?*

- *Motor elétrico. Motor de Locomotiva, motor de... tudo, de tudo, de caminhão. Tudo o que existisse era... Tinha uns três ou quatro 'nego' enrolando motor. Tinha o Marquesinho, tinha o Ari Bacarini.*

Pergunta: - *Não comprava novo, reformava?*

- *Reformava. Comprava novo também, mas reformava também. E deixava novo; os caras deixavam novinho. Vixe. Todos os motores que*



*usavam lá, máquinas e tudo que queimavam, era tudo ali. Não mandava consertar fora nenhum; era tudo aí.*

*Pergunta: - Hoje, quando um trabalhador da Estrada de Ferro, que viu reformar tanta coisa, recuperar tanta coisa, vê que as coisas que a gente usa no dia a dia, eletrodoméstico, quando quebra joga tudo fora, isso é diferente?*

*- É diferente, porque lá recuperava tudo. Tudo mesmo. Lá fazia de tudo, de tudo, mesmo. E depois ia tendo outros pavilhões, n'ê. O segundo pavilhão ali já era a Caldeiraria de Carros de Passageiros. E depois tinha a Pintura ali junto. Tinha a Niquelagem... Niquelava todas as peças... O que precisasse niquelar, tinha Niquelagem. Depois à direita tinha a Ferraria, e depois tinha a Carpintaria, n'ê, e depois da Carpintaria tinha o pavilhão de Vagão, onde (...) trabalhava fazendo Vagão lá. (...) E ali eu fiz duas valas, uma de cem e outra de oitenta metros. Eu gastei dois mil sacos de cimento lá numa vala, rapaz. (...) O cimento que nós enterrávamos lá de montão, nossa senhora, rapaz. Cada tubulão de quatro metros, de quarenta centímetros de diâmetro. (...) Aquele barracão lá. Tinha uma vala de cem metros, depois outra de oitenta. São duas valas. E a cada três metros, n'ê, na direção do trilho, pra baixo... Cada três metros tinha um tubulão com ferro, enchia de concreto, quatro metros de fundura... De concreto aquilo... Depois fazia a viga por cima; uma baita de uma viga, tremenda... E depois em cima da viga já largava quatro parafusos, n'ê, de metro em metro. Aí a Ferraria fez um... uma espécie de um pilar de cantoneiras, com uma chapa por baixo e uma chapa por cima. Então, a chapa de baixo prendia nos parafusos e a chapa de cima prendia nos trilhos. Você olhava assim era a coisa mais linda que tinha. Você olhava naquela direção dos trilhos, alinhado. E aí, dentro da vala, os mecânicos entravam e ficavam de pé mexendo na Locomotiva e nos carros por baixo. E quando não era assim por baixo, nós fizemos plataformas, chumbava a plataforma com tábuas e o cara trepava lá em cima, no alto, pra trabalhar por cima da Locomotiva. Eh, rapaz,*

*nós fizemos vala aí de montão. A seção de Truck não tinha esse negócio. Então, nós fizemos uma vala de vinte metros ali.*

Foi preciso reler algumas vezes este trecho do depoimento do Pedreiro, para compreender a grandeza do que foi executado nos pavilhões. A estrutura que suportava Locomotivas à Diesel e os Vagões de suas composições dentro das ‘oficinas novas’ era magnífica, afinal de contas, elas eram bem maiores, e mais pesados, do que as antigas Locomotivas à Vapor e seus Vagões, na época das ‘oficinas velhas’.

Orlando Bife conta com o requinte dos detalhes, inclusive dos nomes. Parece momento recente, mesmo tendo sido há mais de 50 anos. O Pedreiro tem 80 anos no momento da entrevista, e ainda trabalha executando diversos serviços.

Confesso que depois de marcar a entrevista com Orlando Bife, considerei a possibilidade de não utilizar o seu relato, afinal, ele não parecia ser exatamente o tipo de trabalhador que pretendia incluir nesta pesquisa. Afinal, como Pedreiro, ele não era um dos funcionários que trabalharam diretamente com as Locomotivas e Vagões da E.F.A. E depois ainda de entrevistá-lo, pelo mesmo motivo, resisti mais um pouco a fazer a versão escrita da conversa com ele, mesmo havendo me deparado com uma riqueza de significados e clareza nos magníficos detalhes. Porém, ao longo da transcrição de outros depoimentos, perdi a resistência, compreendendo que seu relato está muito bem alinhado com os demais e com a dinâmica do que procuro neste estudo.

Ele também deu informações que nos fazem compreender que o trabalho bem feito, paradigma dessas oficinas, nasceu com a companhia. Junto ao pátio de manobras da E.F.A. na região central de Araraquara, junto aos prédios das antigas oficinas do tempo da Maria-Fumaça, há uma oficina de Locomotivas, no formato de semicírculo, que tem o nome de Rotunda, ainda em pleno funcionamento. A distribuição das locomotivas para cada baía é feita por um girador. Este girador é um segmento de trilhos que gira dentro de um círculo com um poço, cujos trilhos são apontados para cada baía da Rotunda. Em alguns lugares o girador pode ter o nome de giramundo. Este é um dos giradores mais antigos do Brasil ainda em operação. (GUIMARÃES, 2011) (SETTI, 2008) Construído ainda nos primeiros anos da história da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, ele deixou uma pista importante do serviço bem feito que, na verdade foi um transtorno para Orlando Bife fazer uma mudança, na década de 1950, quando houve a passagem da bitola estreita para a bitola larga entre os trilhos da E.F.A.:

- *Naquele tempo era tudo na talhadeira rapaz, puta que pariu. E quando passou da estreita para a larga, aqui na Rotunda, aqui em baixo, no virador de Máquinas, aí nós tivemos que arrancar o trilho da estreita, n'ê, e passar pra larga. Eh rapaz, aquilo que foi trabalho. Não tinha ferramenta que aguentasse. Não tinha.*

Pergunta: - *O cimento não quebrava?*

- *O cimento não quebrava. A ferramenta quebrava. Tinha um martetele, e eles faziam uma peça na oficina pra bater n'ê, mas, na junta dela ela quebrava. Olha, fazia quatro, cinco peças pra ela por dia e quebrava tudo. E depois não tem mais conserto. Quebrou, joga fora, não prestava. Aço de trilho, aço de roda de trem, usava, e mesmo assim quebrava. Esse foi um serviço difícil também. Mas, muito difícil mesmo.*

Das recordações de cada personagem construímos uma visão muito especial sobre a importância da atuação destes trabalhadores para a história da E.F.A., na consolidação do paradigma compartilhado pela sociedade de Araraquara, da habilidade do operário que nas suas oficinas atuava. A forte significação com que relatam alguns feitos, e os exaltam, pode, em princípio, parecer fantasiosa para alguns leitores. Mas, não é. Esses são tempos em que o serviço nas oficinas; e creio que nos demais setores da companhia, era feito, não apenas para estar feito, mas sim, para estar bem feito. E foi por isso que fizeram história e se tornaram objeto de estudo.

Na memória destes trabalhadores encontramos relatos que demonstram ser realmente significativa a capacidade, a inventividade destes artesãos. Até mesmo o que era produzido por uma indústria, eles conseguiam melhorar, como neste fragmento da fala do Torneiro, Adolpho Lustre:

- *Comprou, acho que uma ou duas composições da Mafersa, que era de aço inoxidável... Aqueles vagões bonitos... Esse que era do ar-condicionado precisava por gelo, no depósito de gelo, pro gelo fazer o ar-condicionado.*

Pergunta: - *Então, o vagão tinha até ar-condicionado?*

- *Tinha ar-condicionado... esse Mafersa, que foi os primeiros que vieram, n'ê.*

Pergunta: - *Mas, aqui na oficina também fizeram com ar-condicionado?*

- *Depois, foi feito uma... uma composição... Até eles chamavam “os carros de aço”, n’ê... eram uns vagões bonitos, grande (...)*

Pergunta: - *Feitos aqui?*

- *Feitos aqui.*

Pergunta: - *Com ar-condicionado?*

- *Com ar-condicionado.*

Pergunta: - *O ar-condicionado era gelo?*

- *Gelo. Mas, ele produzia o gelo, n’ê. O ar-condicionado já era direto. E as Mafersa não. Precisava colocar gelo pra fazer o ar-condicionado.*

Pergunta: - *Então, o que era feito aqui era mais eficiente do que o da Mafersa?*

- *Mais eficiente, porque já... A aparelhagem daquela época já era bem mais atualizada, n’ê.*

Detalhes como este representam muito mais do que uma memória. É uma concepção de vida e de uma realidade que viveram. A habilidade destes trabalhadores torna este grupo pesquisado um coletivo singular.

Para além da eficiência e criatividade deles, encontramos personagens únicos, que se destacaram em meio aos coletivos e embarcam neste vagão da história em poltronas especiais, e com direito a se sentarem ao lado da janela, para serem vistos em cada estação por onde esta composição passar. O Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, apelidado de Xerife, lembra-se muito bem da sensibilidade e do conhecimento de um encarregado de Locomotivas.

- *Porque aqui era assim. As locomotivas Diesel encostavam, o mecânico ia, no barulho ele já sabia o que tinha, nem abria. “Tal coisa pode trocar”.*

Pergunta: - *Já na Diesel?*

- Na Diesel já, aqui na oficina. Tinha o encarregado lá, o Porteiro, era um cara que conhecia locomotiva de ponta cabeça.

Pergunta: - O Porteiro é o José Porteiro Villa?

- É. Conhecia... Então, ele chegava e falava assim... Ele decorava número de rolamento, que você não acredita. Tinha cem números o número do rolamento; era desse tamanho o número do rolamento (mostrando com as mãos).

- Que rolamento você vai pedir?

- Tal, tal, tal...

- Falava o número, um número atrás do outro. Tinha uma cabeça fora de série. Barulho era no ouvido, hein. Tem uma passagem que eles foram lá para Campinas, chegou lá o Engenheiro... Alguns foram daqui para lá, foram transferidos, porque foram assinar contrato e melhorou o ordenado... E chegou lá o Engenheiro falou assim:

- Vou chamar vocês aqui para falar de locomotiva.

- Pode falar. De locomotiva nós sabemos tudo. Pode falar, mas nós nem precisávamos estar aqui.

- Deram um banho lá em Campinas. Sabia tudo de locomotiva, mas tudo, tudo, tudo.

Pergunta: - O Porteiro?

- A equipe toda. Eram uns caras fora de série.

José Porteiro Villa foi Encarregado de Seção, Contra-Mestre e Mestre de Locomotivas à Diesel. A denominação Mestre é adequada ao conhecimento deste trabalhador. Ele poderia ter chegado ao posto mais alto das oficinas, não fosse uma mudança que interrompeu para sempre esta história, como narra o Pedreiro, Orlando Bife:

- E aquele Porteiro, Porteiro Vila, José Porteiro Vila, ele o chefe das Diesel, n'ê. ContraMestre e Mestre das Diesel. E quando o Cardillo

*aposentou, o Cardillo era o chefe geral, abaixo do Engenheiro, lógico. Quando o Cardillo aposentou, quem estava cotado para entrar no lugar do Cardillo era esse José Porteiro Villa.*

Pergunta: - *E ele entrou?*

- *Não. Aí virou Fepasa, acabou a oficina, acabou tudo.*

Augusto Cardillo, Chefe das Oficinas, aquele que seria o personagem dos sonhos para esta pesquisa.

“*Aí virou Fepasa, acabou a oficina, acabou tudo*”. Esta fala está carregada de significados. Parece exagerada em demasia. Como poderia algo que funcionava tão bem, a ponto de ter criado um paradigma na cidade, no meio ferroviário e em outros segmentos por diversos cantos do estado e do país, e até de merecer estudos posteriores; como poderia ter encontrado um fim tão abrupto assim? Porém, foi exatamente desta forma que se deu. Todavia, a análise da memória, dos depoimentos destes personagens sobre este capítulo violento para esta história, terá seu espaço de estudo mais adiante.

O aprendizado, até agora, nesta pesquisa, tem demonstrado que, de forma geral, os trabalhadores têm feito relatos muito específicos sobre suas atividades. Porém, no trecho da entrevista que será analisado agora, o Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, o Xerife, descreve ao menos três situações em apenas um pequeno fragmento de seu depoimento, manifestando conhecimento sobre outras atividades da oficina; uma excelente condição de memória, mesmo com seus 78 anos de idade no momento da entrevista, além de uma excelente fluência na explanação de seus pensamentos:

- *É, ele fazia o modelo. (Belmiro Rozatto) Ele era Modelador. Ele fazia o modelo; modelo de uma peça; por exemplo, de um mancal... Pegava o mancal certinho de madeira, punha na terra... Tinha um quadro de ferro... Punha na terra, batia a terra... Uma terra especial... Tirava o modelo. Aí a Fundação fundia as gusas, umas peças de ferro; era assim um lingote... Punha na forja. Aliás, punha no forno; o forno derretia aquilo lá. Aí abria uns negócios; aquilo soltava aquela língua de fogo... Os caras pegavam de lado, com um cadinho, enchia, aí lá, no lugar lá e jogava. Ela moldava ali na terra. Aí depois que esfriava, tirava a terra, a*

*peça estava pronta. E assim ia. O pior estágio era a Fundação. Quando caía a Fundação a gente até berrava. Era quente, rapaz.*

Pergunta: - *Chegou a trabalhar lá?*

*- Cheguei a fazer estágio. Todo mundo fazia estágio. Um dia da semana era Eletricidade, um dia era Ajustagem, um dia pra lá... O dia que caía na Fundação, era muito quente. O sujeito saía de lá mais cedo, também. Aquele calor fazia até mal. Porque, às vezes o cara fundia e chovia. Aquele calor e o cara saía debaixo de chuva. Ninguém tinha carro na época; tudo bicicleta... bicicleta e pé... Não existia carro. Vê lá, nem pensar... carro. Gente abastada aqui no meu tempo de criança era só o Chico Serafim, que tinha um carro. E o Graciano, que tinha um carrão velho. Só... O resto andava tudo a pé, ninguém tinha carro. Bicicleta, muito menos. Era mais a pé. Não era essa fartura que tem hoje... Qualquer pé de macaco tem carro... Não tem casa, mas tem carro... tem carro...*

Com poucas palavras, Xerife falou sobre o ofício do Modelador, Belmiro Rozatto, e a atividade do setor de Fundação, que tinha parte do serviço ligado ao Modelador; falou também das duras condições de trabalho na seção e das consequências que isso causava; e ainda fez uma análise da realidade social da época.

Alguns relatos, por vezes, deixaram o entrevistador perplexo. No papel de comunicador social, o jornalista se põe a vislumbrar na prática o que é relatado por seu entrevistado, um depoente que lhe descreve o que foi reconstruído por sua memória, enquanto o cronista do cotidiano pensa na melhor forma de utilizar o que lhe é contado. Porém, quando a história parece impressionante demais, como nesta fala do Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra, cabe uma apuração, uma tentativa de constatar a veracidade, ou se houve um devaneio, um equívoco, uma fantasia, motivada talvez pela distância do tempo entre o ocorrido e o momento do depoimento, ou ainda algo criado em sua mente, que ele acredita que de fato tenha ocorrido daquela maneira.

*- Porque, de Mirassol até lá puseram dormentes e foram puxando aquela linha, sem acabar; porque depois acabou, foi só para levar esse material para trabalhar lá.*

Pergunta: - *Em Rubinéia?*

- *É.*

Pergunta: - *A Locomotiva foi até lá em uma linha...*

- *Numa linha feita assim... Não, não. Não foi até no rio lá. Rubinéia era uma 'cidadinha'. Foi até na cidade só.*

Pergunta: - *Mas, de Mirassol até lá?*

- *Até lá.*

Pergunta: - *E o leito para os trilhos, o caminho de terra até lá, como? Já estava feito?*

- *É, o leito já estava fazendo.*

Pergunta: - *Já estava fazendo. Puseram os trilhos em cima desse leito?*

- *Isso... Só que no lugar de pôr; vamos supor, a cada 20 centímetros cada um, fazia um dormente aqui, cravava... Isso daí era o cara da 'soca', n'é... Então, cravava naquele friso que tem, n'é... Parecia um 'cachorrinho'... Fazia o furo, batia no martelo e prendia o trilho... Dois metros, mais outro dormente, até chegar lá em Rubinéia.*

Pergunta: - *Quantos quilômetros deu isso?*

- *Ah, fica longe 'véio'... Era longe sim. De caminhão, acho que dava uma hora e meia ou duas, só de caminhão.*

Pergunta: - *E puxaram um trilho provisório de Mirassol até lá? (...)  
Fazendo contornos, curvas, pontes?*

- *É, tudo, tudo.*

Pergunta: - *Toda a geografia até lá?*

- *Tudo, até lá.*



Pergunta: - *Só para levar o material?*

- *Só para levar o material.*

Pergunta: - *Que proeza...*

Minha perplexidade se deve à saga que isso parece ter sido, afinal, a distância em linha reta, entre Mirassol e Rubinéia é de 170 quilômetros. Por estrada de rodagem são 188 quilômetros. Lembrando que estrada de ferro tem, normalmente, um percurso mais sinuoso, o que, por certo, dá uma distância ainda maior. Além do mais, o improvisado é algo espetacular. Mas, pelo apurado, foi exatamente assim que ocorreu. Corajoso e arrojado. Muito me surpreendeu. Exatamente adequado ao que foi proposto para esta dissertação.

Outro trabalhado ousado, que faz parte da memória destes trabalhadores, é a operação de transporte das novas Locomotivas, que chegavam ao Porto de Santos, e depois eram transportadas para Araraquara. Esta operação tem a magnitude proporcional ao tamanho e peso das Locomotivas. Tive dificuldades em compreender a operação, principalmente por imaginar que as Locomotivas deveriam ir pelos trilhos, até à cidade de Araraquara. O relato é do Torneiro, Adolpho Lustre:

- *Mas, e voltando ao assunto das Diesel... Ela, praticamente foi em 58, mais ou menos, que ela começou... que, aquela turma que ia pra Santos pra buscar... Trabalharam também...*

Pergunta: - *Buscar locomotiva?*

- *Locomotiva.*

Pergunta: - *Por que era tudo importado?*

- *E chegava lá e precisava trocar os truck... Porque era... Vinha porque vinha pela bitola larga, de... bitola estreita e precisa pôr da larga pra vim pra cá. Então...*

Pergunta: - *Fazia a troca no porto?*

- *No porto... no porto... Porquê...*

Pergunta: - *Mas, o truck não é leve. Quanto pesava um truck?*

- *Um truck? Pelo amor de Deus... 'Cê' vê o quê que é um "truck"?*

Pergunta: - *Hum, hum (...) Algumas toneladas...*

- *Ah, muitas... Porquê precisava erguer a locomotiva, n'ê... Não era tirar o truck... Era adaptar em cima de uma carreta... Entende? Levantar a locomotiva... pôr a carreta, pra depois pôr a Locomotiva em cima pra trazer... Não tirava, não trocava o "truck" da locomotiva (...) É... tinha carreta... Erguia a locomotiva pra pôr o...*

Pergunta: - *A carreta?*

- *A carreta pra vir com a Locomotiva.*

Pergunta: - *A Locomotiva, então, não vinha pelo trilho?*

- *Não... Vinha em cima da carreta.*

Pergunta: - *Um caminhão?*

- *Não... não...*

Pergunta: - *No trem mesmo?*

- *Gôndola... Gôndola... É...*

Pergunta: - *Na Gôndola?*

- *Na Gôndola.*

Pergunta: - *E o truck vinha fora... Vinha em outra Gôndola?*

- *Não.*

Pergunta: - *Vinha tudo junto?*

- *A própria. Ela vinha... Vinha em cima da... Era uma Gôndola adaptada... que ela encaixava lá e vinha... Não era uma Gôndola comum, assim.*

Pergunta: - *E essa Gôndola foi adaptada aqui, na oficina?*

*- Adaptada aqui... É... Foi adaptada aí... E... Que mais que eu ia te falar? Aí quando vieram as Locomotivas a Diesel, aquilo foi uma beleza, n'ê... Todo mundo... Por que já era um... Uma coisa fora do normal.*

Nosso contador de suas próprias histórias pode ter feito alguma confusão. A Gôndola é um vagão fechado nas laterais e aberto em cima, para o transporte de carvão mineral, pedra, areia e outras coisas. Na hora de descarregar ela ainda abre a parte de baixo. As Locomotivas podem ter sido colocadas sobre vagões Plataformas, ou Pranchas. Essas, sim, adequadas ao transporte de carga semelhante. Porém, ela precisava ser adaptada, para que a carga não ficasse com altura elevada demais para a estrutura ferroviária existente à época. Foi isso que uma breve consulta me demonstrou.

As memórias dos trabalhadores também foram repassadas para seus filhos. José Rodrigues dos Santos, o terceiro da família receber o apelido de 'Batata', era o 'Zé Batata' das oficinas da E.F.A., depois que seu pai, Antônio Rodrigues dos Santos, o 'Antônio Batata', e seu irmão, Haraldo Rodrigues dos Santos, também trabalharam na ferrovia, alimentando o diversificado conceito de família de ferroviária, que pode ser composto ainda pela ideia de pai, mãe e filho trabalhando na ferrovia; ou ainda como um ambiente onde todos pareciam fazer parte de uma mesma 'família'. Esta proposta será abordada mais adiante, na manifestação de orgulho ao pertencimento a este núcleo social de trabalhadores. Nesta pesquisa foram entrevistados os dois filhos do 'Zé Batata', falecido em 1978. Antônio Carlos e Reinaldo não trabalharam na 'Estrada', porém, lembram de histórias, que mesmo para quem conviveu com avô e pai ferroviários, lhes parecem magníficas:

*Reinaldo: - Eu não tinha muita idade nessa época, que foi o auge do trabalho do meu pai. Então, muita coisa eu só ouvia falar. Por exemplo, descarrilamento de trem e as coisas que eles faziam para colocar o trem de volta na ferrovia, para voltar a funcionar. O trabalho que eles faziam lá no Porto de Santos, muita coisa eu ouvi falar, mas, detalhe assim, sinceramente eu não me lembro. Mas, não era fácil de perceber porque você trabalhava com materiais que eram extremamente pesados, e na época nós não tínhamos a tecnologia que nós temos hoje de elevação, n'ê. Então, se usava muita criatividade. Eu me lembro que meu pai citava muito Arquimedes: "dê-me um ponto de apoio e uma alavanca que eu erguerei o mundo". Ele citava*

*muito isso daí porque eles trabalhavam com materiais muito pesados. Então, tinha que ter muita criatividade, tinha que ter muita competência pra você fazer as coisas funcionarem. (...) Fazia muita coisa que era impressionante. Pra época era muito impressionante.*

Mesmo que não tenham lembrança de detalhes do que o pai contava em casa, percebe-se que, mesmo um trabalhador, aparentemente comum, tinha uma boa cultura, e um conhecimento além dos limites de sua seção dentro das oficinas. Antônio Carlos relata um episódio cinematográfico, de fato:

*Antônio: - E outra coisa também que eu me lembro, que mostrava a competência e o conhecimento que eles adquiriram através desses anos todos, na década de 70; início da década de 70; eu estava assistindo um filme na televisão... Foi o começo da TV colorida. A nossa televisão era Rebratel, se não me engano. Eu estava assistindo um filme em que um Trem estava sem controle descendo um morro... Acho que foi na Europa isso... Descendo de um morro cheio de neve e aquela coisa toda, e descendo, descendo, descendo... Mas estava, por alguma razão que eu não agora... Estava sem freio. Aí meu pai:*

*- Mas o que é isso aí?*

*- É um filme. Tá acontecendo assim, assim, assado, esse trem vai bater lá embaixo, vai arrebentar com a Estação.*

*- Aí ele falou assim:*

*- Só tem um jeito de parar esse trem.*

*- Aí eu perguntei como? E ele falou:*

*- Colocando no trajeto... Se é que existe essa possibilidade... Colocar no trajeto que ele ainda tem que fazer, uma Locomotiva na linha paralela, aquela linha que é do lado, principalmente onde existe uma Estação, n'ê... Colocar uma máquina, uma Locomotiva paralela. Assim que o trem passar ela sai atrás... Dependendo da quilometragem que ainda faltar... E o filme falando "faltam ainda*

*tantos quilômetros”... Aí ele fez o cálculo no papel, na hora, e ele falou: “olha, vai demorar ‘x’ quilômetros para ele alcançar o comboio lá, a outra máquina. Aí vai pensar atrás”...*

Pergunta: - *Engatar?*

*Antônio: - Engatar atrás. E dependendo da velocidade do Trem e dependendo do espaço que ainda tem para chegar até lá, ele vai parar esse trem em ‘x’ quilômetros. Ele fez o cálculo tudinho e foi o que aconteceu no filme. Então, a gente ali via que os caras realmente entendiam daquilo. E o meu pai não era Maquinista, entendeu?*

José Rodrigues dos Santos era Mestre Truqueiro, ou seja, o ferroviário que inspecionava e mantinha em boa condição de funcionamento os troles, ou rodeiros, dos trens, toda a parte debaixo dos vagões de carga ou carros de passageiros, que sustenta as rodas e freios. Calcular tudo isso da forma ele fez, demonstrado na narrativa de seu filho, mostra que entre estes trabalhadores, sempre havia muito conhecimento. O filme era “O Trem desgovernado” (Runaway), de 1973, que teve o enredo servindo de inspiração para outros filmes, o mais recente, no ano de 2010, com “Incontrolável” (Unstoppable), esse, inspirado em um evento real, ocorrido em 2001, no estado norte-americano de Ohio.

São descobertas que revelam a capacidade, até mesmo intelectual, de nossos pesquisados. Não é o resgate fiel do passado. É a construção feita a partir do presente, das lembranças, das memórias individuais destes personagens e das marcas que deixaram em seus descendentes, e o que para eles parece ter sido a história verdadeira. Trata-se da singularidade do indivíduo e sua participação na construção da memória coletiva.

Já tratamos aqui da diversidade da capacidade destes trabalhadores, que supriam as necessidades da companhia ferroviária onde trabalhavam, até mesmo inventando e fabricando peças, arrumando soluções, fabricando até ferramentas para seu uso cotidiano, como narra o Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas:

*- Sempre alguém fazia alguma coisa, alguma peça. O Cardillo, por exemplo, o Cardillo tinha uma cabeça fora de série, fazia máquina... As peças de borracha que eram compradas, ele fez uma máquina para fazer essas peças de borracha.*

Pergunta: - *Como assim, como era essa máquina?*

- *Era uma máquina que ele bolou, que fundia as borrachas, n'ê. Ele mesmo bolou a máquina. Punha a borracha, fundia, acertava a liga. Evitava esses gastos, também... da ferrovia gastar... Era um cara habilidoso. O Cardillo era um cara bem habilidoso nessa parte aí. Um cara bem-intencionado.*

Em um relato nada científico ou filosófico, o Caldeireiro Manoel Garcia Salvaterra dá uma explicação muito peculiar sobre a habilidade destes trabalhadores:

- *Na oficina tinha muita criatividade. Aqueles caras lá... Tinha um tal de Celso Ferreira, aquele cara era entendido pra cacete, prá diabo, nossa Senhora.*

Pergunta: - *O que ele fazia lá?*

- *Ele era Chefe do quarto de Ferramenta, Mestre do quarto de Ferramenta. Fazia ferramenta, fazia o raio que o parta.*

Para narrar outro episódio sobre a inventividade destes trabalhadores das oficinas da E.F.A., o descendente de ferroviário, Antônio Carlos, aborda outro tema, o orgulho do pertencimento, que será melhor analisado adiante, porém, que parece estar fortemente ligado à disposição que estes trabalhadores tinham para tanto se dedicarem e ousarem em suas atividades. É possível compreender, antecipadamente, que a disposição para o trabalho, para a inventividade, para a habilidade, criatividade, está claramente harmonizada, há fortes elos com o orgulho do pertencimento:

Antônio: - *Eu me lembro da especialidade dele e de como eles gostavam, de como eles falavam com orgulho dessa Estrada de Ferro Araraquara. Eles gostavam muito dessa empresa. Eu imagino que ele tenha sido um daqueles funcionários que trabalhavam com amor a arte. Não sei por qual razão, mas, eu por ter trabalhador em outro segmento e também tinha amor ao que eu fazia, imagino que seja a mesma coisa. Mas, eu pude, em algumas oportunidades entender o quanto eles eram competentes e caprichosos naquilo que faziam. Você, Chico, se lembra muito bem de um gravador que a Rádio (Rádio Cultura Araraquara-*

trabalhei lá de 1980 a 2005, 20 destes anos ao lado de Antônio Carlos) possuía... Akai, que tinha uma rotação 7 1/2. (...) E eu não me lembro como, na época... Eu entendia que quanto maior a velocidade do gravador, maior seria a qualidade do som. E eu comentei isso com o meu pai e ele falou assim pra mim:

- Eu vou lá ver esse gravador.

Antônio: - Eu pensei comigo: “o que é que ele vai fazer com o gravador”. Aí ele viu que tinha uma polia que passava o gravador de 3 3/4 para 7 1/2.

Pergunta: - Mudava a velocidade?

Antônio: - Mudava a velocidade, a rotação do gravador. E ele falou:

- Nós podemos tentar fazer uma adaptação e mudar isso de 7 1/2 para 15. E foi feito. Tanto que a gente foi o pioneiro... Nós no rádio fomos os pioneiros e soltar essas gravações com essa pecinha que ele fez, de tanta precisão que tinha... Eles chamavam a EFA, não sei se era prima, mãe; tinha um nome assim que eles davam que eu não me lembro...

Pergunta: - Eles se referiam à EFA?

Antônio: - É. É, ele dizia “essa peça foi feita lá na ‘mãe’”. Não sei se era ‘mãe de todos’, se era ‘prima’ ou se era ‘avó’. Era uma referência que eles faziam. Mas, acho que era ‘mãe’. Sabe quando você fala de uma coisa, não de forma pejorativa, mas de forma elogiosa? Eles faziam muito isso. (...) Então, por usar a oficina é que tem esse apelido aí, que eles chamavam de “a mãe”, “a tia”, não lembro o nome que eles davam pra ferrovia, quando eles faziam alguma coisa que não era de obrigação da ferrovia e fazia lá dentro.

Reinaldo: - Eu não sei se era “viúva”...

Antônio: - “Viúva”. É esse o nome... “Fiz lá na viúva”. Aquela pecinha da Rádio foi feita na “viúva”. (...) Esse era o termo: “viúva”.

Reinaldo: - *É que, “viúva”, como ela não tem marido o pessoal vai lá, usa e abusa dela. (risos maldosos) Essa é a ideia, n’ê<sup>9</sup>.*

De fato, mudava a qualidade da gravação, de forma muito clara para nossos ouvidos. A rotação superior imprimia uma qualidade muito superior às gravações que fazíamos nos estúdios da Rádio Cultura, dando-lhe maior amplitude de frequências, ou seja, melhorando a extensão dos graves e dos agudos. Isso foi percebido pela indústria, que alguns anos depois começou a produzir os gravadores profissionais com este recurso, que se tornou comum no equipamento de qualidade superior. As velocidades citadas eram 3  $\frac{3}{4}$  ou 9,53 centímetros por segundo; 7  $\frac{1}{2}$  polegadas ou 19,05 centímetros por segundo; e 15 polegadas ou 38,10 centímetros por segundo. O conjunto mecânico que traciona a fita é composto por um rolo de borracha, o *Pinch Roller*, ou *Pinch Whell*; e o eixo de tração, que faz o arrasto da fita, este que o nosso inventivo ferroviário modificou.

Muitos dos trabalhadores se conheciam apenas pelo apelido. O próximo personagem que vamos abordar, temos apenas como referência seu apelido, talvez a forma mais comum de estes trabalhadores se conhecerem, como confirma o Eletricista, Ari Bacarini:

- *O Ciro (encarregado), na época do Natal, ele gostava de fazer a média dele. Quer dizer, não bem uma média, mas um estímulo. Então, ele fazia uns cartõezinhos de Natal e entregava para os colegas dele, mais conhecidos dele, os Encarregados. Por lá era o seguinte: teve nego que morreu, teve nego que aposentou, era apelido e você não sabia o nome... não sabia o nome. Tinha o Galo na Ferraria e o Galo do Guerra. O Guerra era na Serralheria.*

Pergunta: - *O nome deles?*

- *Não sabia. Então, um ano lá, véspera de Natal, o Ciro passou a mão nesses cartões e mandou eu entregar. E fui entregando, entregando. Chegou lá, tinha um nome, Sabatino. E agora? Voltei lá.*

- *Oh Ciro. Quem é esse aqui?*

---

<sup>9</sup> O discurso começa homenageando o feminino. Contudo, a imprecisão da memória levou ao comentário depreciativo, mesmo não sendo essa a intenção.



- *Você não sabe quem é o Sabatino?*

- *Eu não.*

- *É o Galo do Guerra.*

- *Então, eu sabia quem era o Galo. Era apelido, e muita gente aposentou e eu não sabia o nome de jeito nenhum.*

### **7.5. O conhecimento é o Tabú**

Neste grupo haviam outros personagens criativos e inventivos. Um deles, o Tabú, que nenhum dos entrevistados soube dizer seu nome, porque talvez não soubessem ou não tivessem outra referência, que não o apelido. Tabú foi citado por vários entrevistados. Todos sabiam alguma coisa dele. A primeira referência apareceu logo na primeira entrevista colhida para esta Dissertação. O saudoso Torneiro, Adolpho Lustre, tem em suas memórias, referências carregadas de significados sobre o Tabú:

- *Tabú... Era, era coisa fora de série, ele...*

Pergunta: - *O que o Tabú fazia?*

- *Tabú era Caldeireiro. (...) Ele me chamava de diferente... Porque eu era Torneiro e ele fazia esses carrinhos de... de... Pra deficiente, esses carrinhos de... de... pra... de puxar... que ele andava, n'ê, que nem cadeira de roda, mas era um carrinho que ele fazia. (...) Tração na alavanca. Então, ele precisava de peça... tornear eixo, tornear essas coisas. E era difícil lá, os caras não... N'ê? ele vinha comigo e eu fazia. Então ele me chamava de diferente. Eu era diferente dos outros (grande sorriso no rosto e na voz).*

Pergunta: - *Porque não queriam fazer?*

- *Porque não queriam fazer e eu fazia.*

Pergunta: - *Mas, esses carrinhos para deficientes eram para funcionários da EFA ou para pessoas da cidade?*

- *Não, não, não... Era pra particular. **Qualquer um que pedia pra ele, ele fazia. E ele não cobrava, hein.** Ele tinha a officininha dele. Ele tinha o pote de água pra gente tomar... Não era água, era pinga que ele tinha lá (risos).*

Pergunta: - *E esse Tabú tinha bastante habilidade? Que mais ele fazia?*

- *Bom, ele era Caldeireiro, trabalhava com Lambreta... Ele reformava Lambreta... A lataria, n'ê, não motor a explosão, o motor da... Ele fazia cada uma na Lambreta. Ele tinha uma Lambreta que era um doce... a Lambreta dele.*

Pergunta: - *Hum, hum.*

- *Mas ele, ele tinha duas personalidades. Quando ele bebia, era uma coisa... São, ele era outro... Quando ele bebia... No jogo da Ferroviária, aonde ele 'tava', de vez em quando você via que sumia todo mundo. Ele era truncado. Ele era 'baxinho'. (...) Mas era um... Tinha uma força... Ah, acontecia qualquer coisa lá ele já... Queria pegar todo mundo, porque ele 'tava' com a cara cheia, n'ê. (...) Então, limpava. 'Cê' via assim na... na geral, mais na geral ele ficava, n'ê... Limpava aquilo lá, n'ê, com medo dele. Tanto é que um cara, com medo dele deu um tiro nele... Até foi na zona, n'ê (...) Sei lá, o cara 'tava' lá dentro. Ele foi... mexeu com a mulher dele... Não sei o que foi. Ele achou ruim, quis agarrar o cara. O cara pregou fogo nele. Matou o Tabú. Olha... Aquele cara lá merecia uma... uma estátua, viu.*

Pergunta: - *Habilidoso?*

- *Habilidoso... Habilidoso. (...) E ele fazia muita... Como se diz... serviços assim mais melindrosos com chaparia... Tudo essas coisas era o Tabú.*

Tabú, na memória destes trabalhadores, parece ter juntado uma série de características em sua personalidade, algumas contraditórias entre si. Ari Bacarini, continua o relato:

Pergunta: - *Quando bebia...*

- *Ah, era um inferno. Ele ia ao campo da Ferroviária, chegava lá e aprontava, brigava. Ia preso. E para por ele no camburão? Ele era... (faz um sinal com o corpo de alguém forte) Em cinco soldados não punha. Ele abria as pernas e não tinha quem enfiava ele lá dentro. Soldado tentava fechar e não fechava nada, rapaz. (risos) Na segunda-feira, na oficina, telefonavam para o Cardillo... Que ele era o chefe da oficina... Cardillo ia tirar ele da cadeia. Jogaram Ferroviária e Quinze de Piracicaba; decisão para subir para a primeira divisão (1966). Foram dois carros de passageiros daqui, para quem queria torcer para a Ferroviária, ferroviário... Para quem queria. Eu não fui. Eu falei: “eu não quero entrar nessa, não”. Chuva que Deus mandava. A torcida do Quinze, heeeeeee.*

Pergunta: - *O jogo foi no Pacaembu, n'ê?*

- *É. Tabú estava manguaçado (bêbado) no meio da torcida do Quinze de Piracicaba.*

- *“Ceis” cala a boca. “Ceis” cala a boca. E vão torcer para a Ferroviária. (risos)*

- *Nego olhava um pro outro.*

- *E não me ameaça não. Não vem não.*

- *Desse jeito. Moral da história: “os nego” começaram a torcer para a Ferroviária, rapaz. De medo dele. (...)*

Pergunta: - *Isso é lenda ou é verdade?*

*- Nossa, pelo amor de Deus. Uma vez eu vi... O cara estava aqui na arquibancada e eu estava lá na boca do lixo (arquibancada em frente à entrada dos vestiários) para assistir um jogo, São Paulo e Ferroviária. E tinha um cara lá conversando com outro, lá em cima. Ainda era o campo velho... Estava na arquibancada lá, de costas, com a bandeira do São Paulo, e fazia assim (como se balançasse a bandeira). De vez em quando ele fazia assim e conversava com o cara. Daqui a pouco eu vi o Tabú dar uma volta. O Tabú chegou lá, não sei o que falou... Eu sei que falava, falava, falava, passou a mão na bandeira dele e oh... Meteu a lenha nele, rasgou tudo a bandeira e tacou o cara lá para baixo. (risos)*

Causava muitos problemas, é verdade. E mesmo nas suas boas ações, ainda assim, havia algo de sarcasmo no que dizia:

*- Ele era um artista. Ele trabalhava... Muitos carrinhos para esses aleijados ele fez no peito, de graça. Quando o Tabú casou, um aleijado foi padrinho de casamento dele. Ele falou “Eu estava lá esperando o Padre, lá no Altar”... Porque ele era um regaço. Mas era um artista... “Quando olho, parecia uma rã, vindo no corredor. Quando eu olhei era o meu padrinho”. Aleijado, o rapaz era aleijado. E ele fez, acho, que uns quatro ou cinco carrinhos e não cobrou um tostão.*

O Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, também tem lembranças das habilidades e do comportamento do Tabú:

*- Lembro de uma história do Tabú. Do Tabú eu lembro. O Tabú era um cara fora de série. Um cara que tinha uma habilidade. Ele transformava a Lambreta. Ele fazia a Lambreta. Ele fazia as tampas traseiras... Ele fazia que nem um rabo de peixe, sabe... Que nem assim um Cadillac. E ele fez uma coisa, um tempo desses... Tinha um rapaz chamado Delbon... Até morreu, coitado. Era um bom amigo... Ele tinha uma Lambreta e ele mandou o Tabú fazer. O Tabú fez. E ele desceu lá no centro para mostrar lá, para os outros. Desceu, deu uma*

*acelerada; caiu os dois tampos na rua. (risos) Foi um vexame. E esse Tabú era um mulherengo, rapaz. E um dia ele foi... Ele estava com uma menina, estava com uma namorada, e teve um rapaz que seguiu ele para ver onde ele ia. E ele percebeu o cara que seguiu ele. Ele parou a moto. O cara não esperava que ele estava em uma encruzilhada. E ele pegou o cara. Pegou o cara e meteu a borracha no cara. Ele tinha uma borracha... Meteu a borracha no cara; o cara saiu correndo e largou a bicicleta lá. Ele pegou e cortou o pneu da bicicleta que nem salsicha, tudo em quadradinho, e largou lá. Aí o cara deu parte, foi na Delegacia. Chegou lá na Delegacia ele falou para o Delegado: “Ah, eu estava com a namorada, ele ficou me seguindo. Eu confesso que cortei, mas não tem nada. Pode falar para ele ir lá em casa que eu dou um pneu novo para ele”. Você foi? Vai lá, vai lá que eu vou te cortar em dois. (risos) Até hoje... Mas, ele era habilidoso, muito habilidoso. Eu não sei nem se ele morreu, se ele... Acho que ele foi assassinado, se não me engano, na rua sete... Acho que foi na rua sete que ele foi assassinado, se eu não estou enganado... Eu não sei o que é que foi, se mataram a tiro; uma coisa assim, n'ê. Mais ou menos isso daí. Não me lembro bem da história. Mês ele era um cara habilidoso. E gozador também, nossa Senhora. Você chegava lá, pedia algum servicinho, ele fazia. Ele fala para a mulher:*

*- Traz aí... Traz aí aquele fresco. A mulher trazia o fresco... O copinho com fresco.*

*- Toma, toma, toma.*

*- Tá bom, vou embora. Quanto é o serviço?*

*- O serviço não é nada. O fresco é trinta reais. (risos)*

Em minha infância, tenho uma vaga lembrança de ter visto essa cadeira de rodas, pintada na cor azul, certamente feita pelo Tabú, com um sistema peculiar de tração por alavanca e engrenagens ou corrente, similar às antigas vagonetes (handcar) vistas nos filmes do faroeste americano. Só que nos filmes americanos a maioria delas era movida por uma alavanca horizontal acionada pelos passageiros, num movimento de sobe e desce. Na cadeira

feita pelo Tabú, a alavanca era vertical e tinha o movimento para frente e para trás, para deslocar a cadeira de rodas. Parece ser muito engenhoso.

## 7.6. Tecnologia Tupiniquim

No cotidiano destes trabalhadores, a dificuldade gerava a habilidade. Perguntado sobre a existência de artistas dentro das oficinas, Ari respondeu convicto, e deu um exemplo, mesmo ele também sendo um deles:

*- Então, tinha uns verdadeiros artistas aí dentro da oficina. Dentro da oficina da EFA tinha uns verdadeiros artistas. Um deles era o Tabú.*

Pergunta: *- Não tinha estrutura?*

*- Não tinha estrutura nenhuma.*

Pergunta: *- Não tinha ferramenta?*

*- Não tinha ferramenta, não tinha maquinário, não tinha nada. Fazia assim... Como se diz... Fazia na marra. Tem que fazer, faz.*

Pergunta: *- E fazia?*

*- E fazia.*

Para resolver os problemas encontrados no cotidiano das oficinas, os trabalhadores precisavam fazer e até inventar ferramentas. Muito me chamou a atenção nas conversas com os ferroviários, o fato de eles comprarem suas ferramentas. A companhia tinha as ferramentas para o serviço pesado. Porém, as mais leves, eram compradas pelos próprios trabalhadores, como aparece nos próximos relatos, a começar pelo formado Modelador, que trabalhou como Carpinteiro e fez carreira como Eletricista, Ari Bacarini:

Pergunta: *- A ferramenta era sua ou era da Estrada?*

*- Cada um tinha sua ferramenta. A Estrada não dava, não.*

Pergunta: - *Não dava?*

- *Também na parte Elétrica, era muito difícil dar ferramenta. Precisava comprar.*

Pergunta: - *Com o salário da Estrada?*

- *É, com o seu salário. Para trabalhar comprava ferramenta. Quando eu entrei na Estrada, quando eu fui para a Carpintaria, o meu pai comprou. Eu tenho até hoje; Serrote Greaves, não existe mais; um martelo Ferradura, não existe mais; e por aí afora. E na parte Elétrica também. Alicates Crescent, eu comprei. Chave de fenda, eu comprei tudo; não dava não. Para você trabalhar tinha que tirar do bolso e comprar.*

Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa:

- *Tudo, toda ferramenta que a gente usava era nossa, particular. Algumas ferramentas que se usava para... para serviço mais pesado era da Estrada...*

Pergunta: - *As maiores?*

- *Havia, por exemplo, nossa ferramenta, ferramenta... Toda ferramenta do carpinteiro, serrote, martelo, formão, arco de pua, verrumas, diversos tipos de brocas... Aquele tempo a gente não conhecia furadeira elétrica, essas coisas tudo. Era tudo na maquininha de mão. Aquela maquininha que nem um moedor de pimenta do reino. Aquela manivelinha fazia assim (fazendo o movimento com as mãos de girar uma mão enquanto a outra parece segurar uma peça em pé que passe pelas suas mãos na posição vertical). Tudo era feito com aquilo lá. Agora, na Estrada, lá na oficina existia um sistema de máquinas furadeiras. Mas, tudo pneumática, n'ê. Então, você ia trabalhar com uma maquininha daquelas tinha que puxar uma mangueira de dez, quinze metros para ligar lá na tomada onde tinha ar comprimido para poder usar as*

*ferramentas. Mas, a maioria era tudo ferramenta nossa mesmo, tudo particular.*

Pergunta: - *Tinha que comprar?*

- *Tinha que comprar. Quem entrava para trabalhar tinha que ter as suas ferramentas.*

Pergunta: - *E quem comprou quando Djalma entrou para trabalhar na Estrada?*

- *Eu mesmo fui comprando aos poucos. Quando eu comecei a trabalhar, já fui para lá com um pouquinho de ferramenta para começar a trabalhar. Depois, a medida que eu ia recebendo o meu salário, ia progredindo lá no serviço, então, uma vez comprava uma ferramenta, outra vez comprava outra; assim até ir somando tudo o que a gente precisava.*

Pergunta: - *Todos tinham as suas ferramentas?*

- *Todos tinham que ter suas ferramentas...*

Pergunta: - *E quem não conseguia comprar, o que acontecia?*

- *Não, mas aí a pessoa tinha que se virar, n'ê. Às vezes emprestava a ferramenta do outro. Mas, você não ia poder viver a vida inteira emprestando. Uma hora ou outra você precisava de um serrote... Que o dele não estava preparado. Tinha que fazer um serviço mais depressa, então, **emprestava o serrote do outro. Porque ali a gente tinha uma amizade como se fossem todos irmãos. Então, não tinha esse negócio de diferença, não.** Emprestar um martelo, emprestar um serrote. As vezes a gente até usava emprestar. Mas era muito pouco. Porquê a maioria já ia dando um jeito de comprar um pouquinho cada mês. Cada dois meses comprava uma ferramenta, comprava outra; para ir formando o jogo de ferramentas necessário para exercer a função, n'ê.*

Pergunta: - *E ficava guardado ou trazia junto todo dia?*



*- Não, ficava tudo lá na oficina. Cada um tinha o seu armário para guardar as ferramentas, n'ê. Então, acomodava tudo ali dentro do armário; fechava o armário; ou com cadeado ou com a fechadura comum; e tinha durante a noite, tinha vigia na oficina também, que tomava conta de tudo ali para não ter problema de roubo, n'ê. Não é que nem hoje que o guarda não pode fazer nada porque o ladrão tá preparado que leva mesmo, leva até o guarda embora. Naquele tempo não. Naquele tempo o guarda ficava na oficina a noite inteira, tomava conta de tudo, lógico. Fazia a parte dele. Era guarda, n'ê (...) para manter o patrimônio, para que não houvesse roubo.*

Demonstrei estranhamento ao conhecer esta peculiaridade do trabalho nas oficinas. Não me pareceu justo que eles comprassem suas ferramentas, nem mesmo as de menor porte. Porém, para eles parece ter sido de absoluta normalidade. Esta prática pode ter surgido em tempos imemoriais da companhia e se assemelha ao período da Idade Média, quando os artífices possuíam suas próprias ferramentas. Depois de conhecer esta curiosidade, passei a indagar os contadores de suas histórias sobre a tradição. O Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas descreveu mais detalhes:

*Pergunta: - Fazia as próprias ferramentas?*

*- Fazia, fazia ferramentas. Fazia alicate, talhadeira. Na escola a gente tinha Ferraria... Porque primeiro a peça ia na forja; batia, n'ê... Tinha um professor de forja; um ferreiro lá que ensinava (...) Fazia lá. A gente fazia. Quem queria comprar, comprava. Mas, na realidade você fazia, talhadeira na forja... "Seu" Rodolfo era um velhinho, ferreiro... Ele que ensinava. Você batia as ferramentas e você usava as ferramentas. Você tinha talhadeira que você fazia lá. Os alicates, a gente fazia. Os Ajustadores, pelo menos, faziam. Eu fazia minhas ferramentas. Algumas ferramentas, a gente fazia. Porque você precisava, até para furar peça. Tinha todos os maquinários que precisava usar. Se a peça você precisa furar, você ia na furadeira e*

*furava. Tinha as brocas. E tinha os quartos de ferramentas, que você tirava. (...) Se você precisava, por exemplo, de um macaco, você ia no quarto de ferramenta com uma chapinha... Cada um tinha a chapinha dele... Entregava a chapinha, o cara entregava a ferramenta e punha a chapinha no lugar. Levava a ferramenta. Devolvia, entregava a sua chapinha. Se a chapinha estava lá é porque você não devolveu a ferramenta. Entende? Era uma forma de um recibo, a chapinha, n'ê. Cada um tinha sua chapinha. Tinha cinco chapinhas; ia lá e tirava. Quer um martelo? Não tinha martelo? Vai lá e tira a ferramenta. (...) O quarto de ferramenta tinha tudo para tirar. (...) Tinha ferramenta de todo tipo de serviço.*

O filho, neto e sobrinho de ferroviário, Reinaldo José Rodrigues dos Santos, filho do Mestre Truqueiro 'Zé Batata', o José Rodrigues dos Santos, tem uma boa interpretação para esta habilidade de fazer ferramentas:

*Reinaldo: - O que se fazia era coisa de "tecnologia tupiniquim". O que é a "tecnologia tupiniquim"... O cara não tem, ele cria, tá. Mas, ao criar ele está demonstrando uma capacidade, uma habilidade, uma competência. Então, isso tinha que se evoluir para um outro patamar aproveitando a criatividade dessas pessoas. Mas, infelizmente isso aí acabou; como eu te falei, quando passou para a Fepasa. Porque embora eles usavam com carinho a história da "viúva"; mas, isso quando se passou, a Fepasa, passou a se usar de forma pejorativa. Quer dizer, usa a "viúva" lá porque pode. Sabe, essas coisas assim? Quando na verdade tudo isso, para uma estrutura como era a ferrovia, isso era coisa pequena, eram materiais que sobravam, que juntavam e tal. Não significava assim um roubo, entendeu? Isso aí trazia contribuição para a criatividade. Só que essa criatividade teria que ter sido aproveitada numa evolução da ferrovia. Como aconteceu em todas as áreas que tiveram evolução, n'ê.<sup>10</sup>*

---

<sup>10</sup> O que o depoente diz é em parte correto. Todavia, o que ele não percebe é que foi exatamente a "revolução" que destruiu a criatividade do trabalhador-artesão.

Pergunta: - *E isso foi descartado?*

Reinaldo: - *Foi descartado. E pelo contrário até (...). Pegava o cara e mandava ele para Rio Claro, mandava ele trabalhar em outro setor aí, numa Delegacia, numa Escola, n'ê. Então, desmanchou-se mesmo. Foi um processo de desmanchar mesmo. Então, infelizmente a nossa ferrovia, foi o que aconteceu. (...) Foi uma tremenda bobeadada da classe política; não digo só do estado, mas a classe política de Araraquara não ter brigado mais por isso. Houve decisões em cima e ninguém brigou mais por isso. Araraquara era um polo de excelência na área de ferrovia, n'ê, para a época.*

Reinaldo faz uma análise crítica do tema e apresenta uma avaliação, que parece corresponder à realidade do microcosmo destes trabalhadores. “*Tecnologia tupiniquim*”, o cara não tem, ele cria, tá. Mas, ao criar ele está demonstrando uma capacidade, uma habilidade, uma competência. Essa análise bem que poderia fazer parte da conclusão deste estudo. Porém, há mais dados a serem apresentados, que podem precisar um pouco mais a análise da participação da Escola Profissional Ferroviária na formação da mão de obra dos trabalhadores.

### **7.7. Genialidade desprezada – A Fepasa acabou com uma identidade**

Reinaldo também abre o próximo tema a ser estudado. A transformação da companhia ferroviária para Fepasa causou um grande impacto, deixando marcas traumáticas na memória destes trabalhadores. Além disso, o episódio vem acompanhado de uma manifestação de conformismo e submissão, que chega a ser exagerada, nos dando para análise, o tema onde a contradição é muito aparente e forte. Este capítulo até poderia estar no final do estudo, antes das conclusões, o que até pareceria tradicional. Porém, não está, pois, ufanista que sou, não permitiria que a história do protagonismo dos trabalhadores das oficinas da E.F.A. fosse encerrada com um acontecimento triste, depressivo, negativo. Mesmo que, de fato, tenha sido assim que esta história tenha encontrado seu epílogo na realidade. Os ferroviários, e o senso comum da população da cidade de Araraquara, e de outras cidades por onde passam os

paralelos de aço da ferrovia, concluem que a ‘Estrada acabou’, depois de sua transformação em Fepasa (Ferrovia Paulista Sociedade Anônima), mesmo que encontremos trens circulando e operários trabalhando na linha ou em oficinas de trem na cidade de Araraquara, até os dias de hoje. Parece um equívoco pensar desta forma, porém, como perceberemos a seguir, foi mesmo o fim de uma era. Foi o fim de um conjunto de valores humanos, de uma relação e de um ambiente de trabalho que marcaram uma era, gerações inteiras. Foi o fim de um núcleo de trabalhadores geniais, onde suas habilidades, criatividade, inventividade, a sensibilidade do artífice, foram descontinuados, desprezados, abandonados. Eles nunca mais puderam exercer na plenitude todos os seus talentos, aprendidos, desenvolvidos ou, de alguma forma, nascidos com eles.

Não há dificuldade alguma para encontrar nos relatos, trechos que tratem do assunto e revelem contradições, entre o conformismo e os traumas, que a mudança causou. E como está proposto para este estudo, os narradores e seus descendentes, fazem falas repetidas do episódio, mesmo que de forma breve, reforçando o argumento de que isso deixou marcas profundas em suas memórias.

O Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra, é o trabalhador de mais idade entre os entrevistados, com seus 87 anos no momento do encontro. Ele começou a trabalhar nas oficinas da E.F.A no ano de 1945. Pouco tempo antes dos demais entrevistados. É por ele que começamos a análise das memórias sobre o período em que a Fepasa assumiu o controle da ferrovia genuinamente araraquarense.

*- A chegada da Fepasa foi a destruição de tudo, n'ê... de tudo. Agora é tudo rodagem. Acabou, não tem mais trem, não tem mais nada.*

Pode parecer absurdo o que ele diz. Se olharmos na direção dos trilhos que passam por dentro da cidade, veremos composições enormes, com quase dois quilômetros de extensão, puxadas por três ou quatro Locomotivas e, muitas vezes, com outra Locomotiva no final daquela imensa serpente de carros de aço, carregados com produtos, rumo ao Porto de Santos. Em dois locais da cidade ainda funcionam, por enquanto, duas oficinas para manutenção de Locomotivas, onde é possível, atualmente, encontrar cerca de uma centena de Locomotivas, entre as que estão em funcionamento e as que servem apenas para a retirada de peças. Há um contingente de cerca de 300 funcionários trabalhando na empresa que opera a ferrovia na cidade. Os pátios de manobras estão sempre lotados de Vagões e Locomotivas. O movimento

de trens cortando a cidade é muito superior a qualquer outro período da história da ferrovia em Araraquara. O que teria sido destruído? Por que ele diz “*não tem mais trem, não tem mais nada*”. O Eletricista, Ari Bacarini avança na discussão:

*- A Fepasa extinguiu a oficina aqui. Aí fechou a oficina. Graças ao doutor Abreu Sodré, acabou aí a oficina.*

Abreu Sodré foi governador do Estado de São Paulo, de janeiro de 1967 a março de 1971. A Ferrovia Paulista S. A. - Fepasa - foi oficialmente criada em outubro de 1971, já no governo de Laudo Natel. Porém, os primeiros passos para a criação da Fepasa foram dados a partir do ano de 1962. A Fepasa surgiu da unificação das cinco ferrovias paulistas, que ao longo do tempo passaram a ser controladas pelo Estado. A companhia Estrada de Ferro Araraquara – E.F.A., autorizada em 1895 e fundada em 1896, na cidade de Araraquara, e com o primeiro trecho inaugurado no ano de 1898, já havia sido encampada pelo Estado desde o ano de 1919, depois de crises, golpes e falências. Junto dela, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro São Paulo e Minas, e a Estrada de Ferro Sorocabana, passaram a constituir a Fepasa, que existiu até o ano de 1998, quando foi extinta, federalizada e incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, também depois de seguidas crises. Rebatizada como Malha Paulista, os trilhos passaram a ser operados por consórcios privados, que receberam concessões estatais em leilões na Bolsa de Valores. (BERGAMIM, F., TURIONI, F., 2012)

O Modelador, Belmiro Rozatto, é outra testemunha deste período:

*- Aí parou...*

Pergunta: *- Ficou sem serviço?*

*- Eu fiquei sem serviço, porque a minha seção tinha acabado também... Fundação tinha acabado... A Fepasa foi... foi enxugando, como se diz, n'ê... Ela foi enxugando...*

Belmiro revela que ocorria enxugamento, redução no número de trabalhadores e fechamento de seções das oficinas. Enquanto dizia isso pude perceber que ele abaixava o

olhar, fixando-o nas mãos, que faziam um movimento em forma de um oito sobre a mesa e seu tom de voz ficava mais baixo e a fala mais lenta.

Vamos buscar no Marceneiro, Djalma Aparecido Costa, um pouco mais de detalhes sobre essa mudança:

*- Então, aí começou a mudar tudo. Agora, depois, quando passou para Sociedade Anônima, já decaiu. Teve uma boa queda a qualidade da estrada de ferro...*

Pergunta: *- Só nos horários ou em outros serviços?*

*- Em tudo, em tudo... Começou a mudar em tudo...*

Pergunta: *- Até nas oficinas?*

*- Nas oficinas começou a mudar o sistema de serviço, e coisa e tal... Agora, quando passou para Fepasa, aí a coisa... Aí a coisa foi d'uma vez. Porque havia, não sei se interesse de alguém, de alguns políticos aí enormes, de acabar com a estrada de ferro... Porque eles davam preferência para a rodovia. Então, começaram a dar preferência para a rodovia e a estrada de ferro foi decaindo, n'ê.*

Esses trabalhadores perceberam os primeiros sinais da transformação, já no momento em que a companhia araraquarense passou ao regime de Sociedade Anônima, um ano antes da incorporação pela Fepasa. Para os ferroviários entrevistados, a presença do Estado, na administração da companhia, parece ter sido o motivo de seus problemas. Porém, o estado já administrava a E.F.A desde 1919, e foi no controle estatal que experimentou seu período de maior expansão, com retificação de traçado, alargamento da distância dos trilhos para receber locomotivas e vagões de maior porte e qualidade, além da integração com os trechos de trilhos da “Paulista”, compra de Locomotivas e vagões, fabricação de composições inteiras nas oficinas de Araraquara e melhora na qualidade dos serviços, surgimento de clube esportivo e time de futebol, construção dos grandes pavilhões para as novas oficinas em Araraquara, além de todo o período das melhores virtudes, como as tratadas até agora nesta pesquisa. Tudo isso ocorreu com a companhia sendo controlada pelo ‘Estado’.

O Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, tem lembranças e construiu memórias sobre o período:

*- Foi na época do Sodré, (Abreu Sodré – 22º Governador de São Paulo – 1967 a 1971) mais ou menos, que se começou a pensar em Fepasa... De lá para cá virou isso daí. Acabou acabando a ferrovia, que não virou nada. Hoje é a América Latina; nem América Latina não é mais, acho que agora é Cosan... Nem se sabe como é que está isso daí. A gente não acompanha mais isso daí (...)*

Parece que Abreu Sodré ficou com o ‘ônus’ dessa passagem na vida dos ferroviários. O fato de dizer “Acabou acabando a ferrovia, que não virou nada”, demonstra que isso foi marcante para sua memória. É possível compreender isso mais ainda ao analisar o distanciamento que passaram a ter da ferrovia, como se percebe neste trecho da conversa: “ (...) nem se sabe como é que está isso daí. A gente não acompanha mais isso daí (...) ”

Em um momento anterior desta Dissertação, quando aparece pela primeira vez uma fala tratando do aparecimento da Fepasa, o Pedreiro, Orlando Bife, diz:

*- Aí virou Fepasa, acabou a oficina, acabou tudo.*

É uma fala carregada de significados. No momento anterior me referi ao comentário propondo que este capítulo da história foi violento para estes trabalhadores. Violento no sentido de deixar, de certa forma, traumas em suas memórias. Nos depoimentos, este é o único momento da história deles dentro da ‘Estrada’, que eles repetem, mesmo que estivéssemos falando de outras coisas:

Pergunta: - *O Pereira Lima, o que era em 71?*

*- Chefe do Departamento da Linha. Da linha inteirinha. Daqui até Presidente Vargas. Ele era o chefão. Então, um dia ele chegou em Jales e falou pra mim assim... Eu estava sentado lá na Estação, não tinha nada pra fazer, a inspeção vinha vindo...*

*- Oh, Bife, o que você está fazendo aqui?*

*- Trabalhando, n’ê.*

- *Quem que mandou?*
- *O doutor Roberto...*
- *Doutor Roberto estava perto dele. Ele passou em Rio Preto e pegou o doutor Roberto.*
- *Eu não estou nem sabendo, ele falou.*
- *Aí o doutor Roberto quis explicar para ele e ele falou:*
- *Eu vou te levar para Araraquara, viu.*
- *Cortou a conversa do doutor Roberto.*
- *Eu vou te levar de volta para Araraquara.*
- *Se o senhor me levar é uma boa.*
- *Mas, logo depois virou Fepasa, aí acabou tudo.*

Até a esposa e os descendentes de ferroviários, no caso, do antigo Chefe das Oficinas, Augusto Cardillo, também tem a mesma percepção:

Ruth: - *A oficina da Fepasa (ela quis dizer 'Paulista'. Depois foi Fepasa) era em Rio Claro. Eu tenho um irmão que trabalhou lá. O Amaro trabalhou, não muito tempo, mas trabalhou. Nem tem mais a oficina, n'ê.*

Maria Angélica: - *Agora só tem a ALL, n'ê.*

José Augusto: - *É, acabaram com tudo, n'ê. A gente viajava tudo de trem, não pagava nada. Ia para São Paulo de trem.*

Maria Angélica: - *A minha mãe, de vez em quando ainda pergunta: "E os trens, não tem mais trem?" Se não tem mais trem de passageiro.*

Ruth: - *É, não tem mais, n'ê.*



José Augusto: - *Lá na Europa tem. (...) Aí já foi no final, 'tavam' esculhambando.*

Maria Angélica: - *'Tava' esculhambado, já.*

Em todos os depoimentos, a palavra que está associada à Fepasa é “**acabou**”.

Ari Bacarini: “**Acabou** aí a oficina”.

Belmiro Rozatto: “A minha seção tinha **acabado** também”.

Djalma Aparecido Costa: “Porquê havia, não sei se interesse de alguém, de alguns políticos aí enormes, de **acabar** com a estrada de ferro”.

Djalma Aparecido Costa: “Agora, depois disso **acabou tudo**; não tem mais o trem de passageiro, não tem mais nada para a gente fazer aí. A oficina daqui acabou... Então, agora não tem mesmo mais motivo”.

José Maria de Freitas: “Fepasa... De lá para cá virou isso daí. **Acabou acabando a ferrovia**”.

Orlando Bife: “Aí virou Fepasa, **acabou** a oficina, **acabou tudo**”.

Orlando Bife: “Aqui parou. Parou tudo, fechou tudo. **Acabou**”.

Orlando Bife: “Mas, logo depois virou Fepasa; aí **acabou tudo**”.

Manoel Garcia Salvaterra: “**Acabou**, não tem mais trem, não tem mais nada”.

José Augusto Cardillo: - *É, **acabaram** com tudo, n'ê.*

Percorrer os trilhos do imaginário destes trabalhadores me ajudou a compreender o denso significado e a importância deste núcleo de trabalhadores, e de suas realizações, na singular história de suas vidas e na história desta companhia ferroviária. E até mesmo a forma como se referem a este período, diria, catastrófico desta mesma história, e tudo o que representa para eles, reforça a visão que tenho da importância em preservar do tempo a história destes trabalhadores, através de sua visão peculiar do período e da história. A importância dos significados desta história, e de suas representações, vai muito além da redução destes homens a somente trabalhadores. A riqueza dos fragmentos deste rico universo construído por suas

memórias, mesmo que carregadas de subjetividades, nos dão a possibilidade de estudar, analisar e preservar do tempo suas lembranças, suas histórias, suas memórias que, somadas entre si e à versão oficial dos fatos, contam a história da ferrovia em Araraquara e ampliam nosso saber sobre esse paradigma formado no “lugar onde mora a luz do dia”. A história oficial pode ter sido excludente com a visão peculiar de seus trabalhadores. Porém, isso nos instiga a buscar a complexidade vibrante que dá significado e sentido a relação destes trabalhadores com o que realizaram, mesmo que a maioria deles não tenha, ao longo da vida, percebido sua importância, real ou subjetiva.

Os sentimentos experimentados na relação com o episódio da transformação em Fepasa são muito marcantes em suas existências. Compreende-se isso ao se notar a redundância da fala do Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas. Ao dizer “*acabou acabando*”, ele expressa um pouco desse entranhamento de significados. E para compreendê-los é preciso analisar um pouco mais os detalhes, para que se decifre o que representa, na fala destes trabalhadores, dizer “*acabou tudo*”.

O Eletricista, Ari Bacarini, nos ajuda apurar o que abalou as estruturas emocionais e os valores humanos destes trabalhadores:

*- Acabou tudo. Fechou a oficina.*

A oficina era o cosmo destes trabalhadores. Era o ambiente onde eles protagonizavam suas próprias histórias. A Fepasa fechou as oficinas da, então, antiga E.F.A., que também já não existia mais, porém, resiste até hoje como um paradigma nesta cidade e para todos que souberam de sua existência e do que lá se passava.

É a partir do presente que estes trabalhadores dão relevância ao passado que viveram, ao trabalho que tiveram, as tarefas que realizaram e a importância que eles acreditam que tinham para aquele sistema. Ver tudo isso desmantelado, desfeito, destruído causa-lhes tristeza, como neste fragmento da fala do Pedreiro, Orlando Bife:

*- Tempo bom. Dá saudade de voltar. Cada trem que nós tínhamos. (risos) Hoje acabou tudo, n'ê. Não existe mais trem, não existe mais nada. Existe essa ALL aí, carregando uns vagões aí. A linha é só mato. 'Cê' não enxerga nem a linha; não é verdade?*

O Torneiro, Adolpho Lustre, também viveu os transtornos da época e tem consistência para expor o que sua memória o faz sentir:

*- Ah, todo mundo ficou triste com isso, n'ê, porque aqui era uma oficina de... de... de primeira linha... em construção de Vagão, reparação de Locomotivas, de... tudo. Tudo que era específico de Estrada de Ferro era tudo feito aí. Então, a turma ficou meio... 'Cê' vê, todo mundo parado. 'Cê' pegando uma seção todo mundo sentado lá, jogando baralho, outro dormindo... Ficou, acho que mais de ano desse jeito aí... Começou a remover pessoal... Teve muitos da minha seção que foram pra Campinas, trabalhar em Campinas... Então, foi um reboliço que deu, um... sei lá...*

O impacto, as marcas que esta mudança deixou nos ferroviários foram passadas para a geração seguinte. Seus filhos são depositários destas percepções, como no relato de Antônio Carlos Rodrigues dos Santos, filho do Zé Batata, o Mestre Truqueiro, José Rodrigues dos Santos:

*- Foi no processo de mudar de Estrada de Ferro Araraquara para Fepasa, n'ê. Exatamente ali começou um processo de 'vamos acabar com isso aí'. Em outras palavras, vamos acabar com essa EFA. Vamos transformar em Fepasa que vai ficar muito melhor. Agora, pra quem ia ficar melhor eu não sei, porque existia muita incompetência nesse negócio aí. Tanta incompetência, que nosso pai me contou uma vez que o governo do estado... Não me lembro quem era o governador... Comprou Locomotivas; comprou um monte de coisas lá, com bitola estreita, sendo que a companhia já funcionava com bitola larga. Ou seja... Quem comprou não sabia nem o que estava fazendo. Não entendo. Isso tinha que ter passado por um Engenheiro, por alguma coisa. Foi coisa do governo. Mas, eu não me lembro quem era o governador na época. Eu sei que foram compradas máquinas... E acho que vagões também... Mas, tudo com a bitolinha estreita; como se fosse aquela ferrovia de 1920, sabe? Não era já a bitola larga. (...) Mas, as lembranças que eu tenho dele em relação ao trabalho, é que ocorria uma desvalorização da Estrada de Ferro Araraquara, ou a decaída dela, ou a decadência dela.*

A percepção crítica do entrevistado é tão intensa, que este relato ocorreu no momento em que ele chegou para a entrevista e já se dava o depoimento de seu irmão, Reinaldo. Esta foi sua primeira fala, antes mesmo de sua apresentação ou de ser-lhe feita alguma pergunta. Por certo, isso é sinal da intensidade e das dimensões significativas que a mudança teve, também para os descendentes dos ferroviários, impactando fortemente na vida destes trabalhadores. Em que pese este trabalho científico ter a opção metodológica pela legitimidade da ótica do trabalhador, é certo que o pesquisador elegeu objetos nobres a serem investigados. (CAPELINI, 1986) Porém, instigar, por vezes, o narrador a relatar episódios que interessam mais ao pesquisador, por compreender que são relevantes para a pesquisa, não significa que possam ocorrer falsos diagnósticos.<sup>11</sup>

Nesta nova incursão pelo tema, busquei a visão do trabalhador, do operário e pude notar até mesmo a mudança no timbre da voz destes narradores ao descrever o período. Outra percepção que tive foram os períodos de silêncio entre uma frase e outra, rompendo ideias e dando significado ao que descreviam. Na fala do Modelador, Belmiro Rozatto, percebe-se isso:

*- A Fepasa depois me veio e acabou com a Escola Profissional. Eu dava aula, parei, tive que parar. A coisa foi meia brava pra mim no finzinho.*

Não obstante ter reduzido as atividades das oficinas e depois fechá-las, a Fepasa também interrompeu a existência da Escola Profissional Ferroviária, o núcleo formador da mão de obra da companhia ferroviária. O Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, também narra o episódio:

*- Depois a Escola acabou. Eles fecharam os cursos profissionalizantes. Acabou. (...) Mas, depois o curso fechou; acabou a Escola. Não se não contratavam mais.*

Também marcado pelos períodos de silêncio entre as falas, o Marceneiro, Djalma Aparecido Costa, nos deu um relato um pouco mais amplo sobre o que se passava naquele tempo:

---

<sup>11</sup> Este capítulo do aparecimento da Fepasa e desaparecimento da E.F.A., do dismantelamento das oficinas e do fim de uma era de trabalhadores já foi tratado em investigações anteriores, como “O fim do sonho”, título do capítulo do livro-reportagem “Estrada de Ferro Araraquara” (ZANILOLO, 2005). Na pesquisa para o T.C.C., que concluí no ano de 2012, todas as fontes exploradas encerram suas investigações com este episódio. Como havia-me proposto não dar final melancólico ao trabalho, como proponho novamente nesta Dissertação, tive que fazer um esforço maior para encontrar as informações necessárias à pesquisa, mesmo que o período fosse mais próximo ao tempo atual. Havia certa dispersão das informações e muito discurso político embutido, com defesas aos modelos instituídos e pouca legitimidade encontrada nos resultados práticos.

- As oficinas aqui de Araraquara começaram a diminuir o serviço e mandar tudo embora para a oficina de Rio Claro... Dá preferência para lá, e tal... E no fim acabou a oficina de Rio Claro também... E foi caindo assim, quer dizer... Depois começou a ficar... Aí eu fiquei, por exemplo, quase, na época de eu aposentar, fiquei proximamente três anos... excedente do quadro da ferrovia. Então, eu fui falar com o Engenheiro. Como todo mundo que ficava excedente ficava em casa ali... Aí mudou o esquema, e ele falou:

- Agora quem vai ficar excedente tem que vir aqui nas oficinas, ficar aqui dentro, marcar o cartão de manhã, almoço, entrada e saída... E à tarde, quer dizer; permanecer aqui dentro no horário do expediente.

Pergunta: - Mas, não tinha o que fazer?

- Não tinha nada que fazer. Mas, ficava enrolando lá... Aí ele falou pra mim que ao menos, que eu arrumasse um trabalho numa repartição do Estado, para poder fazer meu ponto. Então, foi quando eu consegui arrumar um lugar de Escrivário... na Delegacia de Polícia. Primeiramente eu trabalhei no 1º Distrito Policial aqui na Vila Xavier. (...) Depois houve necessidade de... de cobrir uma vaga. Aí, fui trabalhar no 2º Distrito de Polícia, 2º Distrito Policial, no São Geraldo, lá na Rua Sete, lá perto da Igreja de São Geraldo. Passado um tempo voltei aqui pra Vila, e coisa... Ai chegou a época de eu aposentar. Foi justamente aí que eu saí. Eu fiz vinte e nove anos de... de trabalho na Estrada de Ferro... E quase três na Delegacia, que somando tudo junto deu... Foram... foram vinte, vinte e nove anos. Aí saiu uma... uma instrução do Governo, da Secretaria, pra gente somar o tempo da escola pra efeito da aposentadoria...

Pergunta: - O senhor tinha quatro anos...

- Eu tinha repetido um ano. Então, fiz quatro anos. Somou aqueles quatro anos da Escola Profissional. Aí então fui lá em São Paulo, na Barra Funda. Fui várias vezes lá, até que eu consegui acertar os papéis lá. Aí me aposentei. Eu me aposentei... me aposentei da... dos

*quadros... do quadro de ferroviários no dia 26 de abril de 1977, com trinta e três anos de serviços e doze dias.*

Pergunta: - *Lembra até dos doze dias? Mas, os últimos anos não foram na ferrovia?*

- *Os últimos três anos fiquei na Delegacia, trabalhando como excedente da Fepasa. Era Fepasa naquele tempo.*

Analisando o que já foi nos foi contado até aqui por estes trabalhadores, compreendemos que desde seu aparecimento, no ano de 1971, a Fepasa reduziu as atividades das oficinas, até fechá-las em definitivo, no ano de 1975. Encerrou também as atividades da Escola Profissional Ferroviária. Deixou sem função um grande número de trabalhadores, tratados então, cruelmente, como “excedente”. Aposentou um tanto deles. Transferiu alguns para atuarem em outras cidades, sem dar-lhes qualquer tipo de estrutura ou apoio, causando radical mudança no cotidiano de suas vidas. “Permitiu”, ainda, que alguns trabalhadores fossem ajustados em outros órgãos públicos, como escolas, delegacias, prefeituras, mesmo que para isso tivessem que desempenhar funções que em nada tinham de relação com suas formações na escola da “Estrada” ou com o conhecimento que desenvolveram nas oficinas. E mesmo que isso tivesse, de certa, servido para disseminar o paradigma da habilidade do artífice, mostrando para mais pessoas suas capacidades, ainda assim, o estrago parece ser gigantesco, arrasador, extremamente traumático, marginalizando estes trabalhadores, como se verá adiante nestes cinco depoimentos:

Orlando Bife:

- *Vixe, foi duro. Mudou a direção inteirinha, rapaz. Mudou tudo. Eles remanejaram o pessoal a torto e a direita. Inclusive, a sessão de Pedreiro aqui; eu estava na oficina. A sessão de Pedreiro nossa, que chamava Turma Especial de Pedreiro. Porque aqui em Araraquara era Turma Especial de Pedreiro. Eles foram remanejados para várias estaçãozinhas aqui da frente. Nem lembro o nome por aí. E foi duro pra eles também. De repente você ter que sair, abandonar tudo e ficar a semana inteira fora de Araraquara.*

Ari Bacarini:

- *O que é que eu ganhei? Uma úlcera. Porque era aquele negócio... O trem está em São Carlos... Então, vamos almoçar as dez horas. Ah, o trem tá no trecho... Ah, vai almoçar meio-dia... Não tinha hora. Um dia aí na Estação do Ouro, voltou tudo... Vomitei. Vixe. Deixei passar. Tentei outra vez... Voltou tudo. Fui no médico... Ganhei uma úlcera... Porque não tinha horário. Em três anos o que eu ganhei em São Carlos? Uma úlcera.*

Pergunta: - *E junto a isso tinha toda aquela mudança que aconteceu com a ferrovia. Isso te aborreceu?*

- *É. O que aborreceu foi que você estava em casa... Na oficina você estava em casa. Agora, eu saía daqui... Tinha um trenzinho que saía às cinco horas da manhã. Como eu morava aqui (Rua Carvalho Filho), para ir a Estação na canela, (a pé) tinha que sair de casa às quatro e meia, quatro e quinze... para pegar esse trem e entrar lá às sete horas, entendeu? Em São Carlos. Você acha que aquilo era vida?*

José Maria de Freitas:

Pergunta: - *Na oficina, o que começou a mudar?*

- *Começou a mudar, que começou a dar excedência... A oficina começou a morrer. Começou aos poucos terminando, terminando... Aí ficamos na oficina muito tempo sem fazer nada. Quem não foi acabou ficando excedente. Porquê não tinha lugar para essa gente. Muitos não queriam ir.*

Pergunta: - *O excedente permanecia com o salário?*

- *Permanecia com o salário. Mas, era obrigado a estar em um lugar. Alguém tinha que responder por eles. O que aconteceu. A Prefeitura, qualquer setor público podia pegar. A escola podia pegar. Então, a*

*Prefeitura o que fez... O De Santi<sup>12</sup> viu que esse pessoal estava aí... O De Santi foi um cara fora de série...*

Ari Bacarini:

*- Saí. Pedi a aposentadoria e saí. Aí, depois encontrei uns caras lá de São Carlos e eles me contaram que depois de cinco anos é que a Barra Funda acertou o quadro. Eu ia ficar mais cinco anos lá, nesse sacrifício desgraçado?*

Pergunta: *- Época de frio, então, era mais difícil?*

*- Pelo amor de Deus. Um dia passei um frio naquela Avenida São Carlos... Porque o ônibus parava lá no centro... Rapaz, eu não sabia se eu ia para frente ou para trás... E lá é assim... (mostrando com as mãos um sobe e desce) Um vento frio... Nossa, eu cheguei lá duro.*

Pergunta: *- Mas, ia de ônibus ou de trem para lá?*

*- Tiraram esse trem das cinco e meia e eu tinha que ir de ônibus. E foi tirando trem, foi tirando trem... “Véio”, não foi fácil. O que eu mais senti foi isso aí.*

José Maria de Freitas:

Pergunta: *- E quando começou a transformação para Fepasa... Como foi aquele período?*

---

<sup>12</sup> Waldemar De Santi. Prefeito de Araraquara por três mandatos, entre as décadas de 70 e 90. Estava Prefeito, em seu primeiro mandato, quando chamou alguns destes “excedentes” para trabalhar na Prefeitura.



- Foi um período desastroso, porque você não sabia para onde ia. Removeu muita gente. Quem não quis ir acabou saindo... Sendo obrigado a ir. É difícil. Eu, por exemplo, a primeira vez fui para São Paulo, foi duro, nunca tinha saído da minha casa. Era casado recentemente, filho pequeno. Você nem sabia se chorava, se comia. O primeiro dia é assim. E os amigos falavam que é assim mesmo. Primeiro dia você não vai nem engolir a comida. Saiu de casa, n'é. Saia daqui, domingo, 4 horas, chegava em São Paulo... Saia daqui já vinha lotado o trem, vinha de Barretos, chegava aqui as 4 horas... Ficava sentado no restaurante comendo... Tomando cerveja e comendo... Mandava o cara cortar os bifés... O cara cortava os bifés, aquela pelinha, aquela gordurinha que o cara ia jogar fora, ele fazia com cebola... A gente comia com cerveja até Jundiaí. Aí quando chegava, alguém descia, a gente sentava; a mala tudo no meio das pernas para ninguém levar. Chegava em São Paulo, pegava o Metrô, ia dormir. A gente montava república. Quando a gente foi para Campinas tivemos que montar, alugar uma casa lá. Morava tudo numas garagens lá. (...) Mas, era difícil.

Pergunta: - A ferrovia transferiu esse pessoal, mas não deu estrutura, não deu alojamento?

- Não. Você se vira... Você tinha que alugar casa. Não tinha salário mudança; não tinha nada não. Não tinha nada de mudança. Você vai para lá e você se vira. Alugava uma casa... E como é que você ia ter um fiador lá em Campinas? Tinha que pegar uma carta do encarregado lá, dizendo que tinha tantos anos de emprego; você não ia falhar com ordenado. Na imobiliária você tinha que ter uma carta. Então, você levava uma carta lá da chefia, do escritório, dizendo que você era funcionário tantos anos; não tinha nada que desabonasse, para pagar. E a gente rateava o aluguel, a comida... E lá para São Paulo a mesma coisa. Fomos morar na Barra Funda, perto do Memorial, lá, da América Latina. Aqui, quando chovia, enchia aquilo lá. Ficava lotado. Você descia na estação; água até aqui (na linha do joelho). Tinha que pegar e atravessar aquilo lá para chegar. A gente

*morava uns vinte, cinquenta metros longe, num prédio. Morava uns oito, nove, num prédio. São Paulo você sabe... Ninguém conhece ninguém. Você sobe no prédio, ninguém nem olha na sua cara. Subia, descia... E a gente tinha alguém que... Algum cara que trabalhava... Tinha telefone lá na vizinha. Se alguma mulher chamava, ela chamava a gente para atender, n'ê. Dava essa mão para a gente. Mas, foi uma época difícil assim...*

A partir do estudo do conceito de Queiroz (1988), que nos indica que as histórias estão na fonte vida da informação, e que o relato oral é técnica útil para registrar o que ainda não se cristalizara em documentação escrita, e que pereceria se não fosse anotado, em fragmentos das falas destes trabalhadores encontramos o dizível e o indizível, para compreender a magnitude desta transformação imposta a suas vidas e dos traumas que ficaram gravados em suas memórias. “Vixe, foi duro” – “A oficina começou a morrer” – “Muitos não queriam ir”. – “Ganhei uma úlcera” - “Com esse negócio da úlcera aí, o último ano de São Carlos eu levei empurrado. O Nicolino Lia (médico) me internou três dias” – “Saí. Pedi a aposentadoria e saí” – “Eu ia ficar mais cinco anos lá, nesse sacrifício desgraçado”? – “Foi um período desastroso” – “Era casado recentemente, filho pequeno. Você nem sabia se chorava, se comia”. – “Você vai para lá e você se vira”. - “Foi uma época difícil assim”.

Em meio a estas traumáticas mudanças o ferroviário viu, ainda, mais coisa que o aborreceu, acontecer com a companhia que, por tantos anos, deu a ele e a sua família dignidade pelo emprego e identidade como trabalhador.

Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas:

Pergunta: - *Oficialmente a Fepasa é 71?*

- *É. 69 já começaram a mexer.*

Pergunta: - *E como foi essa mexida já em 69... O que aconteceu dentro das oficinas. Apareceu gente diferente, veio gente de fora?*

- *Ah, veio. Porque aí, a oficina fechou e eles leiloaram todos os maquinários. Houve um leilão dos maquinários... bigorna... As*

*bigornas nossas era umas bigornas canadenses, de ferreiro... Desde quando fundou a ferrovia elas não tinham nem rebarba, de tão boa que era ela. Cada bigorna daquelas tinha mais de duzentos quilos. Foi vendido tudo por vinte mil réis. Vinte mil réis uma, vinte mil réis... Eles puseram um cara do Exército para avaliar. O cara nunca tinha visto bigorna na vida. Os caras avaliavam e aí fazia o leilão. (...) Foi barbaridade. Maquinários bons; foi tudo vendido. Não levaram nada daqui... Nada, nada, nada. E algumas ferramentas que interessavam, eles punham no tambor, fechavam e mandavam para lá. As oficinas tinham relógio... Aqui nas oficinas, nos prédios... Coisa que você nunca viu na vida... Relógio... Aquelas batidas, de carrilhão. Nem pergunta se algum chegou no local de destino. Todo mundo levou. Isso aí é uma bagunça.*

Pergunta: - *E para o ferroviário isso foi triste?*

- *Delapidaram isso aqui. Acabaram com a ferrovia. Isso foi um erro. Os relógios, antigamente, você acertava o relógio pela estação, pelos trens você acertava, pela Paulista. O horário era certinho. Hoje, você vê, tá tudo quebrado. E quem que está levando vantagem disso?*

Além do fechamento das oficinas, todo o patrimônio em máquinas e ferramentas que utilizavam, todas de excelente qualidade, muitas delas importadas e de grande valor, foram levadas embora. Os ferroviários ficaram sem serviço, como relata o Torneiro, Adolpho Lustre, que havia sido promovido a chefe:

- *Depois eu passei a chefe de seção aí... Já era Fepasa, não tinha mais serviço nenhum. Eu não mandava mais em nada, não tinha o que fazer.*

Pergunta: - *Era um chefe que não mandava em nada?*

- *Mandava em nada ... (risos) Ficava lá conversando com os amigos, lendo livrinho, lendo romance ... Não tinha o que fazer.*

Hábeis trabalhadores, fazendo nada, lendo livrinho de romance. A validade destes relatos se consolida a partir da análise comparativa com outras experiências no âmbito do próprio grupo. É, portanto, do confronto, da comparação entre os testemunhos individuais,

que se torna possível individualizar os acontecimentos de maior relevo, seguir as etapas da transformação, da mudança sociocultural das quais tais personagens são, em conjunto, os protagonistas. (MACIOTI, M. 1988)

Os descendentes também herdaram as percepções violentas desta mudança e construíram suas memórias sobre o período, como no relato de Reinaldo e Antônio Carlos, filhos do “Zé Batata”:

Pergunta: - *Ele falava alguma coisa daquele período de transformação para Fepasa?*

Reinaldo: - *Falava... Ele comentava muito do processo de... Digamos assim... Do processo de desprezo que se estava fazendo com a ferrovia. Quando se iniciou o processo de transformação da Estrada de Ferro Araraquara para Fepasa, então, havia, por parte do pessoal que estava fazendo essa reengenharia, digamos assim, havia muito deboche. (...) E se cometeu muita injustiça com os ferroviários, principalmente aqueles ferroviários que eram antigos na ferrovia.*

Pergunta: - *Esses eram os mais debochados?*

Reinaldo: - *Veja bem, o deboche no seguinte sentido... Você não olhava o que os ferroviários tinham de bom, que era o know-how, a competência que eles tinham; a experiência que eles tinham, tudo o que eles tinham adquirido durante o tempo, desde a Escola Profissional Ferroviária e o trabalho que eles desenvolveram. Tudo isso foi menosprezado, não foi valorizado. Se olhava mais o que o cara trabalhava, o que ele fazia e podia se fazer em menos tempo. Era um processo mesmo de desvalorização e de sucateamento da ferrovia. E daí, com a privatização, isso aí piorou mais ainda. Não houve assim uma reengenharia propriamente dita. Porque você faz uma reengenharia quando você quer tornar aquilo uma excelência. (...) Era um processo de desvalorização mesmo, que... Não sei se era intencional ou não, se quem soltava isso (...) era do governo, se era fora do governo.*

Antônio: - *Eu não acompanhei assim tanto o meu pai, mas eu pude perceber esse aspecto; que eles tinham realmente um amor muito grande por essa Estrada de Ferro Araraquara. E senti que ao ser transformada em Fepasa, e que algumas modificações aconteceram, isso, de um modo geral, meu pai e muitos outros ficaram muito tristes por alguma coisa que estava acontecendo lá, ou que ia acontecer. Eu me lembro que um ano antes, talvez, do meu pai aposentar, ele comentou comigo o seguinte, ele falava assim:*

- *Chegaram uns Engenheiros aí, recém-formados, fizeram estágio até na França; mas eles não sabem fazer o ‘Ó’ com o copo.*

- *Eu falei: “como assim? Você está desfazendo dos caras porque você vai se aposentar”.*

- *Não, eles não sabem mesmo, e isso vai ser o fim da ferrovia.*

- *E foi realmente o que aconteceu. Hoje nós não temos mais trem, não temos mais trem de passageiro pra lá e pra cá. É só rodovia, rodovia, rodovia. É isso aí.*

O lamento e a indignação são muito fortes nas falas dos dois descendentes do Mestre Truqueiro, como se percebe nestes fragmentos dos depoimentos: *“havia muito deboche”* – *“se cometeu muita injustiça com os ferroviários, principalmente aqueles ferroviários que eram antigos já ferrovia”* – *“o trabalho que eles desenvolveram, tudo isso foi menosprezado”* – *“Era um processo mesmo de desvalorização e de sucateamento da ferrovia”* – *“Chegaram uns Engenheiros aí, recém formados, fizeram estágio até na França, mas eles não sabem fazer o ‘Ó’ com o copo”*. Este último fragmento da fala de Antônio Carlos pode nos dar a dimensão da percepção que tem do momento. É o despreparo das pessoas que chegaram para comandar os diversos setores da ferrovia, em contradição com o conhecimento construído ao longo de, na época, quase um século de existência da companhia ferroviária.

Mesmo o Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa, sempre solene quando fala das virtudes da companhia ferrovia, passa a ter um tom triste em sua voz ao relatar as mudanças que testemunhou:

Pergunta: - *E do assunto eles entendiam?*

*- Era engenheiro formado, n'ê. Mas, de estrada de ferro veio aprender aí. Dois ou três engenheiros que estiveram aí acabaram vindo aprender o serviço de estrada de ferro aí nas oficinas. Eles vinham simplesmente porque eram engenheiro; é para mandar, é para dar ordem. Mas, só que tinham os encarregados de sessão. Então, eles passavam os pedidos, as ordens de serviço para os encarregados para distribuir serviço. Tem que fazer um serviço que vai chegar e tal... Tinha a informação de ia chegar tal serviço, passava para o encarregado da sessão competente para cuidar daquele serviço. Aí então, depois eu saí e fique lá pela Delegacia. Aí não sei... Acabou tudo em nada. Fecharam a oficina aqui...*

A forma como exprimem a indignação e a tristeza vai além das palavras, que já são muito significativas, por si só. O olhar, o movimento das mãos e da cabeça, o tom de voz. Tentava observar neles expressões que estavam além do que suas bocas. Nos momentos em que falavam das mudanças impostas pela Fepasa, tudo mudava significativamente neles. Expressavam tristeza, indignação, nervosismo, inconformismo, revolta, como se percebe na fala que mescla momentos em tom mais baixo com outros de alongamento das palavras e aumento no volume da voz, como neste fragmento do depoimento de Ari Bacarini:

*- Agora, quando apareceram uns Engenheiros aí; que você sentia que não sabiam nada; não tinham noção “do que era ser **Ferroooviíííáário**”... (ele dá ênfase e ergue a voz no trecho entre aspas) E muitas coisas, por sinal, eles aprenderam aí, com os próprios encarregados. Não lá com os empregadinhos. (...) Então, era isso o que eu sentia. Sentia que não sabiam nada, porque era um negócio completamente diferente.*

Ari também é portador de outras percepções sobre o período:

*- Rincão, Ouro, São Carlos e Itirapina... (tinham subestações de energia elétrica para as locomotivas elétricas) Dali para lá já era outro setor, tinha outro Engenheiro. (...) E tinha em Campinas o Engenheiro dos Engenheiros... Quer dizer (...) era uma ‘começão’ de dinheiro desgraçada. Tinha cargo para tudo lado e não fazia nada.*

Encontrei um exemplo prático de uma ocorrência onde o conhecimento prático do operário da “Estrada” foi relevante na solução de um problema que as novas autoridades não conseguiram resolver. Os descendentes de Augusto Cardillo, Chefe das Oficinas, José Augusto e Maria Angélica tem lembranças do fato:

José Augusto: - *Umás histórias também que eu lembro; que era um negócio também que minha mãe falou, é que descarrilhava... Isso eu lembro... Quando chegou a Fepasa, eu já estava mais velho, por isso que eu lembro melhor... Aí passou para a Fepasa... E aí vieram uns Engenheiros, um pessoal de Politécnica...*

Maria Angélica: - *Isso... era francês.*

José Augusto: - *Não lembro o nome. Veio um monte de gente. Aí já veio Engenheiro mesmo...*

Maria Angélica: - *Graduado mesmo.*

José Augusto: - *Engenheiro de Politécnica de São Paulo. E foi engraçado, porque eles assumiram, só que eles não tinham experiência.*

Maria Angélica: - *Que meu pai tinha.*

José Augusto: - *Então, eles tinham a teoria, n'ê. E meu pai passava... E uma vez eu lembro que ele estava reclamando... Foi mais ou menos o que minha mãe falou... Isso eu lembro que ele falava... “Ah, agora não preciso mais sair de madrugada”... Quando descarrilhava trem. E aí descarrilhou um, acho que perto de Taquaritinga ou Catanduva, não lembro. Uma Locomotiva. Aí pegaram e ligaram para ele aqui, de madrugada. Porque teoricamente agora era função desses Engenheiros, mas eles não conseguiram. Aí ele teve que ir lá, porque tinha uma técnica, entendeu? Eu lembro que eram todos Engenheiros novos, tudo bem formado, mas não tinham prática. Ele havia ficado contente porque não precisaria sair mais. Mas, na realidade, os novos não deram conta e ele teve que ir.*

Maria Angélica: - *Não conseguiram.*

José Augusto: - *Isso eu lembro. Ele dizia: “pô, trouxeram esse pessoal de Politécnica e eles não sabem nada”.* (risos)

Em que pese concordar ou não com a estrutura administrativa da Fepasa, ou ainda a forma como passaram a conduzir os destinos das ferrovias paulistas, e mais precisamente a companhia ferroviária araraquarense, objeto deste estudo, cabe aqui revelar o que ficou registrado nas memórias destes trabalhadores.

Em um único depoimento, feito pelo Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa, encontrei o relato de mais uma significativa mudança na relação que estes trabalhadores tinham com a companhia ferroviária:

*- Na época, a Fepasa fez um... Como é que chama, fez um... Fez um levantamento de salários de diversos tipos de empregados, na construção civil, no comércio, e tal, em tudo, n'ê... Então, cada seção da oficina, por exemplo, a parte... A seção de eletricidade teve um valor de salário; a seção de motor a explosão, outro setor de salário... Motor a explosão é a seção onde trabalhavam com os motores dos caminhões que a Estrada tinha no serviço lá do sertão, construção de linha e transporte rodoferroviário... Então, tinha cada seção um salário diferenciado. (...) A sua seção foi calculado esse salário. Agora, na locomotiva à Diesel... Que era a seção onde trabalhava o Porteiro... A seção de locomotiva à Diesel, se não me engano, foi a que teve o salário mais alto no caso da aposentadoria...*

Pergunta: - *Como era o salário antes. Era tudo igual ou não?*

*- Nas oficinas era. (...) Por exemplo, o que era chefe de seção, era o salário igual. O que era auxiliar, era o mesmo salário. Depois que mudou, que eles fizeram esse apanhado de salários diversos aí fora, foi que mudou o esquema. Então cada seção, por exemplo, a seção de Carpintaria teve um valor, a seção de Fundação teve outro valor de salário... Salário diferenciado... Fepasa fez esse plano aí... Então, fomos enquadrados todos nesse plano.*

Pergunta: - *Desagradou algumas pessoas ou não?*



*- Com certeza sim, porque quando era somente Estrada de Ferro Araraquara, o salário, por exemplo, de encarregado da seção era tudo igual. Agora, depois que virou Fepasa mudou, cada seção tinha um valor diferente, então... Quer dizer, a gente não gostou, mas não tinha outro... É regulamento da Estrada, n'ê, tinha que se sujeitar ao regulamento.*

Essa informação acima sobre a forma de remuneração me parece ser, ao menos, curiosa. Isso, muito provavelmente, diminuísse a competição e permitisse uma relação mais harmoniosa e equilibrada no ambiente de trabalho. Talvez, esteja aí mais um dos ingredientes que podem ajudar a nos dar a compreensão do conjunto de valores que proporcionaram o aparecimento de conceitos tão interessantes sobre este grupo de trabalhadores. Porém, até isso foi desmantelado com a chegada da Fepasa, ao menos no momento em que eles buscavam sua aposentadoria.

### **7.8. Meritocracia, paternalismo, submissão e conformismo**

O surgimento da Fepasa proporcionou a maior contradição que podemos encontrar nesta pesquisa. E esta contradição revela a submissão, o conformismo, a resignação destes trabalhadores diante de tão impactante mudança na realidade de suas vidas, na existência das oficinas e na relação trabalhista que tinham com a companhia. Um foi violentamente arrancado do outro e vice-versa. Percebi isso logo nos primeiros momentos da coleta dos depoimentos. Entre surpresa e compreensão da resignação que tiveram com o capítulo mais triste de suas vidas profissionais, fiz em mim mesmo um exercício de confrontar as percepções traumáticas com o conformismo. A única conclusão a que cheguei é que é preciso muita paciência para lidar com o episódio.

*- No começo a gente pensava que ia mandar todo mundo embora, n'ê. Depois veio uma espécie de um contrato; que nós éramos estatutários... Então passamos a CLT... Esse contrato era CLT, mas sem perder os direitos que a gente tinha, como aposentadoria aos 30 anos... Como complementação... Que nós temos complementação do... do... Eu ganho 'x' do INSS e a Fepasa... Compensava, é, complementava meu ordenado (...) E, então veio esse contrato, eu fui*

*chamado na diretoria também... Se eu queria assinar... E me... Me deram tudo o que eu ia ganhar; dobrou o meu ordenado, n'ê...*

Pergunta: - *E vocês (...) que sentimento vocês tiveram?*

*- Ah, todo mundo ficou triste com isso, n'ê, porque aqui era uma oficina de... de... de primeira linha... em construção de Vagão, reparação de Locomotivas, de... tudo. Tudo que era específico de Estrada de Ferro era tudo feito aí. Então, a turma ficou meio... 'Cê' vê, todo mundo parado. 'Cê' pegando uma seção, todo mundo sentado lá, jogando baralho, outro dormindo... Ficou, acho que, mais de ano desse jeito aí... Começou a remover pessoal... Teve muitos da minha seção que foram pra Campinas, trabalhar em Campinas... Então, foi um reboiço que deu, um... Sei lá... O ordenado foi bem melhor, aumentou muito n'ê; porque quem assinou contrato, foi... Agora, quem não assinou contrato naquela época... Depois todo mundo acabou assinando contrato, por que... Ia aposentar sem ordenado? Então, assinaram o contrato pra sair melhor, n'ê. (...) Mas, teve muitos que não queriam assinar não. Então, teve funcionário que foi trabalhar em ginásio, em escolas... Não tinha serviço de oficina. Então, eles removiam pra trabalhar em...*

Pergunta: - *Em outros lugares do próprio Estado?*

*- Próprio Estado.*

Pergunta: - *Fizeram isso com muita gente?*

*- Fizeram... Bastante gente.*

Pergunta: - *E eles ficaram contrariados com isso?*

*- Não totalmente porque o ordenado veio, n'ê... Assinaram o contrato... E eles ficaram disponíveis aí na ... Em escola, e hospitais também, que foram trabalhar...*

Pergunta: - *E que sensação eles tiveram sendo deslocados?*

- *Removidos?*

Pergunta: - *Removidos para trabalhar em outra função que não a que eles tinham trabalhado a vida toda?*

- *Em princípio não queriam aceitar, n'ê... Mas... Devido as circunstâncias, monetária principalmente, n'ê... Porque, se eles ficassem aqui... E foram lá e subiram de posto, ganharam as promoções, n'ê... Tanto é que teve gente que... que era bem abaixo de mim, foram pra lá e passaram, n'ê... em outra categoria.*

Pergunta: - *E os que foram trabalhar em escolas em outros serviços?*

- *Esses permaneceram a mesma coisa. Não tiveram nem abaixo nem acima, n'ê. Ficaram, permaneceram no que eram.*

O primeiro sinal do conformismo, da submissão é bem evidente nos fragmentos da fala de Lustre, mesmo que na pergunta eu insista com ele do contrário: “*Ficaram contrariados com isso? - Não totalmente, porque o ordenado veio, n'ê*”.

Outro sinal da submissão aparece na fala do Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa:

- *Quando eu fui na época de aposentar, aí eu fui lá para São Paulo, assinei o pedido de aposentadoria... Então, tinha um controle. Quando você está recebendo um salário... No meu caso, por exemplo, eu estava recebendo um salário. A moça me deu a dica do meu salário... Dobrou o meu salário. Aí eu aposentei.*

- *Se o senhor aposenta agora, o senhor já está com o salário dobrado a partir de amanhã.*

- *Tudo bem.*

- *Ganhava naquele tempo dois oitocentos e pouco; fui para cinco mil seiscentos e pouco. Naquele tempo, cinco milhões e tal... Era dinheiro para caramba, n'ê...*

Isso contraria a atual lógica da aposentadoria no Brasil.

Acredito que possamos classificar a contradição em memórias prazerosas e memórias tormentosas. Em um pequeno trecho da fala do Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, isso fica mais evidente:

*- Mas, foi uma época difícil assim. Mas, foi compensador porque quem foi acabou assinando um contrato.*

Esse contrato mudava a relação trabalhista destes funcionários. Eles trabalhavam sob regime de um estatuto e a partir daquele momento passavam para o regime da consolidação das Leis Trabalhistas, a CLT. Foi um período de dúvidas e insegurança, principalmente pelo medo de perderem os direitos conquistados ao longo do tempo trabalhado, e até mesmo o temor de serem dispensados sumariamente. Na verdade, muitos deles deixaram de trabalhar, porém, conquistando a aposentadoria e com o salário elevado, em alguns, para o dobro do valor que recebiam enquanto estavam na ativa. Foi um período de muita confusão e contradição de sensações, como se percebe nos fragmentos das falas analisadas.

Em meio à pesquisa, durante a coleta dos depoimentos, deparei-me com situações que se mostraram importantes e que não estavam no projeto inicial, sendo logo incorporadas. Na fala destes trabalhadores aprendi um pouco sobre suas relações profissionais dentro das oficinas, ainda no tempo da E.F.A., e encontrei características de meritocracia e também de paternalismo. Ao longo do tempo de trabalho, além da igualdade dos salários dentro das diversas seções das oficinas, como aprendemos em análise recente, havia também um regime de progressão ou promoção. O tempo de serviço era uma das formas de promoção. A cada período de tempo trabalho eles recebiam um pequeno aumento e eram promovidos. Havia também a promoção por produtividade. No entanto, o que me chamou a atenção foi o sistema de promoção por mérito. Este sistema podia até ter seu lado justo, porém era extremamente contaminado pelo paternalismo, onde um superior escolhia os trabalhadores que seriam promovidos, simplesmente porque queria. Flagramos uma situação em que a promoção se deu, simplesmente porque o trabalhador era parente de seu superior hierárquico. O Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra, deixou de obter sua aposentadoria em melhores condições por causa disso:

*Pergunta: - E o ambiente de trabalho; os amigos os companheiros de trabalho?*

*- Ah, bom. Eu sempre tive bom companheiro, viu 'véio'. 'Graças à Deus'. Saí de lá de cabeça erguida. O único 'ranca rabo' foi com esse tal*

*de Crispim, que fez uma coisa que ele não podia ter feito com a gente, n'ê. Ele passou eu, um rapazinho que era meio parente dele, o 'Zé Pretinho'... Não sei se você chegou a conhecer. (...) Então, ele passou esse... Eu peguei a 'letra' dezessete por tempo de serviço, e ele pegou por capacidade. (...) Eu já fazia um ano, dois anos na 'letra' dezessete. E ele passou com menos tempo, n'ê. Aí não sei o que deu lá; aí aposentou, aposentou o Jofre, que ficou doente, era auxiliar do Crispim... Esse um... Ele então, sei lá o que ele fez lá, ele passou ele a chefe... Auxiliar de chefe. Aí ele foi 'transportado' para o ginásio aqui.*

Pergunta: - *Na época de Fepasa ele foi transferido para o ginásio?*

- *É. Ele foi 'transportado' para o ginásio. Ele estava coberto, n'ê. E nós ficamos 'mamando no dedo'.*

Pergunta: - *Ele era protegido?*

- *É... Parente, protegido, pulou nós, n'ê. Pulou nós por causa do encarregado. Se esse 'Zero' não falasse, n'ê, a gente também não saberia, n'ê. Porque a cada ano passa, n'ê. Vai passando n'ê, conforme a categoria vai passando, até chegar no 'teto'. Dezessete era 'teto'. Dalí era para 'chefe', para inspetor, essas coisas.*

Pergunta: - *Aí melhorava o salário?*

- *Óoo... Ô loco rapaz. Lógico. E nós não tínhamos mais o que fazer.*

O sistema paternalista podia não ser o mais justo, e nem de longe era. A reação do Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa mostra que, mesmo ele sendo beneficiado, ainda assim, questionou seu superior sobre a escolha:

- *Conforme o tempo de serviço... Ou então, por indicação... Porque no caso, por exemplo, eu fui indicado para ser encarregado da seção.*

Pergunta: - *Mas, não era indicação política?*

- Não. Indicação do próprio chefe da seção. Eu, por exemplo, se eu fosse aposentar lá, que tivesse um da minha preferência, podia ser o mais novo da turma... Eu falava para o engenheiro chefe da oficina.

- Olha doutor, na minha opinião é fulano que tem que ocupar esse cargo.

- Então, ele acatava essa ordem, esse pedido.

Pergunta: - E tinha que justificar o porquê?

- Não. Ele perguntava: “Quem que o senhor acha que é.”

- Fulano.

- E justamente quando ele me chamou lá, e falou: “O senhor foi indicado para ser o chefe da seção”.

- E pensei, e falei: “Oh, doutor; eu acho que eu não posso aceitar isso aí”.

- Por que?

- Tem o seguinte. Tem fulano, é mais velho do que eu, de tempo de serviço. Também foi formado na Escola Profissional como eu. Tem outro fulano assim, assim, assim. São dois...

- Ele falou: “Não. Isso aí não voga, ser mais velho. O senhor foi indicado para ser encarregado da seção. Então o senhor já é, a partir de hoje, encarregado”.

- Quer dizer, eu vou falar mais o que? Fui indicado, e é... acabou.

Uma situação peculiar ocorreu com o Eletricista, Ari Bacarini:

- Eu nasci aqui. Eu nasci na Rua Tupi. Então, quer dizer... A gente estava por aqui, era caminho para a oficina... E vai, vai, vai, eu ia casar. Aí, o João Marchese um dia... A gente estava lavando a mão lá, o João Marchese chegou: “Você vai casar?”

- É, seu João, eu vou.

- Vou arrumar uma promoção para você.

- Mas, não deu outra. Arrumou. Olha, a carreira minha foi assim. (mostrando uma ascendência com as mãos) Entendeu? Quer dizer, foi pegando, pegando, eu cheguei no teto de Oficial. No teto de Oficial na Eletricidade. Por que, se eu estou na Carpintaria tinha, acho que, uns dez na minha frente.

Pergunta: - Concorrência era maior?

- Concorrência... “pelo amor de Deus”. A Carpintaria era muito maior. Então, tinha uns dez na minha frente. Para eu chegar até lá, “pelo amor de Deus”. Então, eu cheguei ao teto de Oficial.

O modelador, Belmiro Rozatto, bem econômico nas palavras, resume bem como ocorria o regime nas oficinas:

Pergunta: - Tinha competição entre os funcionários?

- Não, não tinha, eles... eles, o chefe escolhia n'ê... e 'punha'.

A progressão, ou promoção, dentro das oficinas da E.F.A. parece ter criado situações de divergência entre os trabalhadores. Nos depoimentos foi, o único tema de dissonância que encontrei. Isso fica bem claro na fala do Torneiro, Adolpho Lustre:

- E tinha também um pouco de inveja de um que subia, o outro já ficava... que aconteceu comigo também. (...) Um dia saiu, uma ocasião saiu uma promoção de produtividade... de habilidade, de... Sabe... A pessoa tá... Como se diz... Bom no serviço que ele fazia e tudo. Cumpria os deveres, tudo... E deram uma promoção pra mim... Tinha gente muito mais velha do que eu... E deram essa promoção pra mim, que desse... desse pulo que eu dei eu logo passei a chefe... E teve gente que ficou... que eu fui pedir a promoção. Aí eu peguei essa pessoa e falei “Vamos lá com o doutor Oscar”, chefe da oficina; e o Cardillo tava junto também... falei:

- *Doutor Oscar. - Que era o Engenheiro Chefe. - Eu vim aqui pedir pro senhor alguma promoção?*

- *De jeito nenhum. Nós demos pra você porque você merece. Ninguém interferiu em nada. E não fui só eu que fiz; isso aqui foi uma parte, uma reunião que teve e foi classificado todo mundo, você é merecedor.*

- *Peguei a promoção.*

Todavia, não era só discórdia. Encontrei na mesma fala, do saudoso Adolpho Lustre, exatamente na sequência, uma demonstração de solidariedade entre os trabalhadores:

- *Aí quando eu fui pra passar a auxiliar de chefe tinha um Fresador lá, seu Irineu; até falecido já... Que quando nós tivemos a greve... 'Cê' viu que nós fizemos greve, se sabe disso?*

Pergunta: - *Me fala sobre a greve.*

- *Então... Ele furou a greve... Ele foi trabalhar... O único da sessão que foi trabalhar. Então, quando acabou a greve, todo mundo virou a cara pra ele. Foi um... Ninguém mais conversava com ele. E foi passando o tempo; passou um ano, dois, tal, tal... Veio minha promoção de auxiliar. Aí esse Irineu, ele veio conversar comigo e falou: "Oh Lustre, eu sei que vocês não me topam, porque eu erreí, tal, tal... Mas, eu vou pedir minha aposentadoria e... Eu fui falar com o doutor Oscar. Se você consentir dar essa promoção pra mim, pra mim sair como auxiliar de chefe."*

- *Falei: "Muito bem... Vamos lá falar com doutor Oscar". Fui lá, falei: "Doutor, assim, assim, assim".*

- *Você aceita que se dê a promoção pra ele?*

- *Falei: "Aceito. Ele falou que vai aposentar, eu..."*

- *Ele falou: "Tudo bem". Então deu a promoção pra ele. Daí três meses ele aposentou. Eh, esse homem não sabia o que fazer comigo, n'ê... E eu me senti feliz também porque, pô, n'ê... Por causa de dois,*



*três meses. E olha, aconteceu isso aí, ganhei um novo amigo, porque ele começou a me adorar, n'ê (...) Esse Irineu... E eu me senti satisfeito com isso também.*

Essa solidariedade pode ser percebida também na fala dos descendentes dos ferroviários, como se nota na fala de Reinaldo José Rodrigues dos Santos, filho do Mestre Truqueiro, José Rodrigues dos Santos:

*- Aliás o que chamava muito a atenção nos ferroviários era a união, n'ê. Eles eram muito unidos. A amizade deles era uma amizade muito bonita, muito interessante. Eu lembro até que quando meu pai construiu a nossa casa, na década de 60, vinha muita gente contribuir. O que a gente chama hoje de mutirão, eles já faziam naquela época. Um ajudava o outro a concretizar o seu sonho. Então, a amizade dos ferroviários era uma amizade muito bacana.*

Pergunta: *- Ela continuava fora da rotina do trabalho?*

*- Exatamente. Continuava além da rotina do trabalho.*

Reinaldo abre o próximo capítulo deste estudo, ao falar da amizade entre estes trabalhadores.

### **7.9. Do dizível ao indizível: A solidariedade e a paixão pelo bem feito**

Vamos mais além e trataremos a partir de agora da relação afetiva que estes funcionários tinham com o seu trabalho e seus companheiros de jornada diária. Para a concepção do universo de representações que a oralidade constrói, encontrei nos depoimentos destes trabalhadores a constante manifestação do carinho, do capricho e da felicidade que tinham de pertencer a este núcleo de trabalhadores, como se nota na fala do Modelador, Belmiro Rozatto:

*- Eu... Eu gostava de trabalhar na Modelação... Entende? É um serviço que eu sempre gostei. Fazia aqueles enfeites, aqueles negócios... E era um negócio difícil... Mas eu, eu gostava daquilo...*

*Entendeu? Então, eu gostava... A, a Estrada de Ferro pra mim foi... Foi sempre bom... Eu tinha boas amizades, pessoal é bom. Naquela época tinha um pessoal bom. A gente vivia ali que nem um... Em família... Entende? Então, foi isso aí... Minha vida foi ali naquela, naquela seção... na Escola Profissional, que eu dei aula...*

Esta não é apenas uma simples constante na fala destes trabalhadores. Ela é manifestada diversas vezes por cada um deles, como o fez o próprio Belmiro:

*- E era assim... Trabalhava... Mas, ah... Eu acho que as oficinas... A gente se sentia bem lá dentro... Olha... Parecia uma, uma família... Coisa de louco... Eu tinha uns, uns colegas... Era... Eu gostava de trabalhar aí dentro.*

Outro momento:

*- A gente gostava daquilo... Entende? A gente gostava... Gostava e se empenhava a fundo.*

Chama a atenção a repetição da palavra “gostava”. Belmiro, novamente:

*- Tinha gente boa lá dentro, gente boa. (...) Me sentia bem... Eu era... Eu era Mestre lá, depois no fim, n'ê... Fui pra Mestre... Encarregado... E às vezes vinha algum político lá, tinha alguma festinha lá, tinha um churrasquinho, dentro da oficina mesmo, e os Mestres iam lá tudo num, num canto lá... E sabe o que é que eu fazia? Eu ia no meio da turma que trabalhava... (risos) “Oh rapaz porque que não vem aqui”? “Não, vou já aí”. Não tem problema, mas o meu ‘tchá’ (??) era ficar no meio da turma... Eu gostava da...*

Em minha curiosidade compreendi que ao buscar informações que ajudassem a compreender o protagonismo e a capacidade destes trabalhadores, é preciso considerar também seus sentimentos, os laços afetivos com seu trabalho e seus companheiros, por menos técnico ou subjetivo demais que isso possa parecer. E proponho ainda que encontro no indizível destes eloquentes trabalhadores, a paixão pelo bem feito, como um recurso extraordinário que pode ajudar a compreender todas as virtudes que propus encontrar nesta pesquisa. A manifestação é

muito subjetiva, é verdade, porém, a considero como sincera, verdadeira e legítima, como se percebe na sequência de cinco manifestações do saudoso Torneiro, Adolpho Lustre:

*- O ambiente entre amigos ali, é uma família. Se bem que havia alguém meio destrambelhado assim, que criava problema... Mas, normalmente tudo... Uma irmandade. A gente se encontrava na rua era aquela festa, tudo... Não tinha problema de nada.*

*- (silêncio) Muita saudade desse tempo, viu. Nossa Senhora...*

A resposta de Lustre me parece ter sido instintiva e muito carregada dos valores que foram construídos durante sua existência dentro daquelas oficinas. Ele mostrava-se sensível quando toquei no tema. E não foi somente desta vez que sua fala esteve permeada pela emoção:

*- Eu tenho saudade... Gostava da ferrovia... Me sentia muito feliz.*

Pergunta: *- Seus amigos estavam na ferrovia?*

*- Estavam... E a gente tinha boas amizades...*

*- Eu sei que, olha, foi uma época muito boa, aquela época da Ferrovia, por que... Transporte era só trem naquela época, não existia Ônibus. Tinha Ônibus aqui pra fazenda, esses lugares... Que nem, pra São Paulo... Pra São Paulo não tinha Ônibus. Pra ir pra São Paulo naquela época... Então, era tudo Ferrovia... E tinha trem, você podia acertar o relógio, tudo... Ferrovia... E tinha trem, 'cê' podia acertar o relógio com o trem... É... E máquina a fogo, hein... e cumpria o tempo direitinho, n'ê. (...) Em prática eu acho que foi sim, viu Chico, porque... 'Cê' vê, o mal que teve na ferrovia foi acabar com os carros de passageiros, trem de passageiro, porque... **Passageiro dava vida pra, pra... pros trens, n'ê.***

*- Dentro da ferrovia... Dentro da ferrovia... Tive muitos amigos lá, como tenho até hoje... Muitos já morreram. Amigos bons... E, sabe... A vida vai levando a gente (risos).*

A vida levou Lustre para outras jornadas, no dia 27 de agosto de 2014, aos 82 anos.

As manifestações destes trabalhadores sobre a relação com seus colegas de oficina, levou-nos a encontrar um depoimento de formato um pouco mais solene, feito pelo Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa:

*- Ali a gente tinha uma amizade como se fossem todos irmãos. Então, não tinha esse negócio de diferença, não.*

Eram trabalhadores simples, de formação técnica, que viveram seus períodos de trabalho nas oficinas como torneiros, caldeireiros, modeladores, pedreiros, ajustadores, carpinteiros, eletricitas. O que buscamos em seus depoimentos pode estar no que dizem e também no que não dizem, como no conceito ‘do dizível ao indizível’, onde Maria Isaura Pereira de Queiroz (1988) nos ensina a captar até mesmo o que não está explícito em suas falas.

A manifestação de Djalma mescla o solene com a manifestação de sua religiosidade, na legitimidade peculiar de suas lembranças:

*- Olha, companheiro de trabalho para mim, eu sempre considerei como se fossem meus irmãos. Sempre tive boas amizades com todos eles, porque no meio do pessoal que a gente trabalhava, tinha pessoas de todo temperamento; cada um tem seu temperamento. Um é mais impulsivo, outro é mais nervoso, outro é assim... Mas, eu convivi bem com todos eles... Tanto que, quando eu cheguei na época que eles me colocaram como chefe da Carpintaria... Naquele tempo eles falavam Mestre Carpinteiro. Mas, o Mestre é um só. (levantando o olhar para cima) Mas, como tinha o nome de Mestre Carpinteiro, quer dizer, que era o encarregado, era o chefe da seção... Eu peguei a seção com quarenta e seis funcionários; temperamentos completamente diferentes... Mas, eu com o meu jeito peguei, reuni o pessoal no meu escritório, conversei, fiz uma pregação...*

*- Nós vamos trabalhar juntos. Nós não somos... Eu sempre fui assim. Para mim, eu não me considero maior que ninguém. Então expliquei para eles... “Nós não somos nem melhores nem piores uns dos outros. Nós somos todos iguais; eu no meu cargo, vocês, cada um nos seus cargos; não interessa o nível de cargo; nós somos todos humanos, somos todos iguais. Nós temos que ter amizade, temos que nos tratar bem.*

Até o Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, de percepção mais crítica, inclusive em relação aos direitos do ferroviário aposentado, se manifesta saudosista quando perguntado sobre o período de trabalho nas oficinas:

*- Era bom. Mas era bom. Foi uma época boa, sim. A gente lembra com saudade. (...) Mas, era bom.*

A mudança de atitude, de ritmo e tom em sua fala foram facilmente percebidas durante a gravação do depoimento, que ocorreu em uma grande praça, um parque, no centro da cidade de Araraquara, nós dois sentados em um banco, com o movimento de pessoas fazendo caminhada, carros passando nas ruas que ladeiam este parque, logo após ele ter ministrado duas aulas seguidas, de uma hora cada, de ginástica oriental a dois grupos de pessoas. Sempre eloquente em sua fala, neste momento ele manifestou-se com poucas e repetidas palavras, dando mais significado a cada vez que dizia “era bom”, como se fosse um eco em suas memórias.

### **7.10. Cardillo: a revelação do espetacular**

Na proposta para esta Dissertação manifestei algumas vezes que havia um personagem que seria ideal para esta pesquisa. Seu depoimento seria o mais completo, já que, como Chefe das Oficinas, ele era o portador das mais variadas lembranças e memórias sobre todos os setores deste núcleo de trabalhadores. Infelizmente, ele não está mais entre nós. Augusto Cardillo nasceu no ano de 1915 e faleceu em 1997. Nasceu exatamente no ano em que o primeiro avião pousou em Araraquara, justamente onde depois surgiu a Escola Profissional Ferroviária, da qual foi professor e diretor. Passou por vários setores das oficinas até se tornar o chefe geral delas. Foi presidente da Associação Ferroviária de Esportes por três períodos, clube que ele viu surgir, juntamente com seu estádio, conjunto aquático e o complexo

esportivo. Foi presidente da Sociedade Beneficente União Operária, entidade de assistência aos aposentados, pensionistas e dependentes. Começou a trabalhar no ano de 1930 e permaneceu por 40 anos na E.F.A. e depois mais um pouco na Fepasa. Por ter começado a trabalhar ainda antes da primeira Guerra Mundial, tornou-se testemunha autêntica de um grande período da história da companhia araraquarense de trens. Ele acompanhou o advento da radiocomunicação e da televisão, o aumento no número de carros com motor a explosão na cidade de Araraquara, o desenvolvimento da aviação, as primeiras viagens espaciais e a chegada do homem à Lua. Trabalhou com as Locomotivas à Fogo e viu seu desaparecimento para dar lugar às Locomotivas à Óleo (Diesel). Começou a trabalhar nas antigas oficinas e viu os grandes pavilhões das novas oficinas serem construídas. Viu os trilhos da companhia de trens de Araraquara chegarem até as barrancas do Rio Paraná, a linha ser retificada e alargada, composições inteiras serem construídas pelos funcionários das oficinas e Locomotivas serem reformadas. Em sua existência testemunhou uma tentativa de Revolução e viu começar e acabar a primeira e a segunda Guerras Mundiais, mesmo que delas tivesse bem poucas informações. Viu o tri campeonato de futebol do Brasil, viu Beatles aparecer e desaparecer. Porém, o que mais pode ter marcado sua existência foi o fechamento das oficinas da E.F.A., o desaparecimento da companhia ferroviária genuinamente araraquarense, que eles chamavam de “Estrada”, e viu aparecer e desaparecer a Fepasa, o mais desastroso episódio para a ferrovia na cidade de Araraquara. Ele fez Faculdades de Odontologia e Agrimensura. Odonto? Pois é. Não pudemos ouvir o depoimento dele, porém, ouvimos depoimentos sobre ele. O primeiro deles é feito pela sua própria família, a esposa Ruth, com 90 anos, e dois dos três filhos, Maria Angélica (54) e José Augusto (49), no momento da gravação, respectivamente:

*Pergunta: - O senhor Augusto Cardillo, quais as funções, os setores que ele passou na ‘estrada’?*

*Ruth: - Ah, ele começou como... Na idade mínima que entrava, n’ê, quatorze, quinze anos. Aí ele começou como... bem raso assim... começo de carreira, n’ê. (...) Mas, depois ele foi aperfeiçoando, foram gostando dele, então, foi subindo de posto, subindo até chegar a Chefe da Oficina.*

*Pergunta: - Ele passou por todos os setores da oficina?*

*Ruth: - Passou. Ele foi subindo, acho que devagar, n’ê.*

Pergunta: - *Quando a senhora o conheceu já fazia tempo que ele trabalhava na estrada?*

Maria Angélica: - *Meu pai casou tarde. Ele já tinha quantos anos... Quando ele se casou ele tinha trinta, n'ê mãe? (...)*

Ruth: - *Ele subiu, foi subindo de posto, porque ele era bom funcionário.*

José Augusto: - *Ele começou menor de idade, n'ê. (...) Acho que antigamente não tinha, entendeu... não tinha assim uma função, não tinha diploma, então, ia fazendo... Acho que as pessoas acabavam fazendo um pouco de tudo lá, entendeu.*

Ruth: - *E ele foi chefe e também foi professor e diretor na Escola Profissional Ferroviária. (a filha Maria Angélica falou em coro com a mãe o nome da escola)*

Maria Angélica: - *Ele foi professor e diretor, n'ê, da Escola Profissional Ferroviária. Ele fez Odonto.*

Pergunta: - *Ele fez Odonto?*

Maria Angélica: - *Ele... Odonto... que não tinha na a ver, n'ê...*

Pergunta: - *Trabalhando?*

Maria Angélica: - *Que era para ter um diploma de Faculdade.*

José Augusto: - *A história que ele me contou... Acho que isso eu lembro mais ou menos... Ele não tinha diploma. As pessoas naquela época, 1915, não tinham. Aí a estrada de ferro estava crescendo. Na hora que começou ninguém tinha nada. Antigamente era tudo meio prático, n'ê. Disse que ele que teve uma época que o chefe dele, não lembro o nome, talvez seja o doutor Amorim, n'ê, que foi até meu padrinho; ele falou "olha, daqui para frente, o mundo está mudando, você vai precisar de um diploma". Ele não tinha diploma. Então ele foi, estudou, ele fez Madureza, porque não tinha primário. Madureza na época era assim, fazer oito anos em três, entendeu? Essas coisas.*

Pergunta: - *Supletivo?*

Maria Angélica: - *É, é. Isso, atual supletivo.*

José Augusto: - *Isso, seria um supletivo. E depois ele precisava...*

Maria Angélica: - *De um curso superior.*

José Augusto: - *Como ela já estava alcançando cargo, já de chefia... Mas, ele não tinha diploma universitário. E alguém falou para ele "olha, se você se aposentar hoje sem diploma universitário, seu salário cai muito". Porque a sociedade cobrava. Você vai se aposentar, você tem que ter um título universitário. "Veja se você faz uma faculdade". Ele falou "olha, a faculdade que tem em Araraquara é a Odonto". (risos)*

Maria Angélica: - *Foi ele fazer Odonto (...)*

José Augusto: - *Aí, ele prestou Odonto e passou. Ele disse que o chefe dele falou, "Olha, a gente 'quebra' aqui, vai estudar, n'ê, para você tirar o diploma".*

Pergunta: - *Em que ano foi isso?*

Maria Angélica: - *Ah, foi cinquenta, porque eu tinha um ano quando ele se formou, n'ê. Cinquenta e seis, acho que ele se formou.*

José Augusto: - *Eu lembro que ele me contava que o apelido dele na faculdade era 'avô'. (risos) N'ê, porque era tudo...*

Maria Angélica: - *Ele falava que quando ele foi arrancar o primeiro dente... Lembra aquele bar que tinha na esquina? Ele disse que foi lá tomar um copo de pinga... (risos) para ele ter coragem de arrancar o dente na primeira vez.*

José Augusto: - *Aí ele pegou o diploma universitário. Mas, ele nunca exerceu. Era só para ele ter um diploma para poder depois se aposentar melhor.*



Maria Angélica: - *Ele fazia dentadura. (...) Mas, ele fez agrimensura também, depois. Eu tenho até o diploma dele.*

Pergunta: - *Ele fez Agrimensura também?*

Maria Angélica: - *Foi depois, Agrimensura.*

Ruth: - *Foi de noite. Ele fazia à noite. (...)*

Maria Angélica: - *Os instrumentos dele de Odonto foi ele que fez... ele que fez.*

José Augusto: - *É.*

Pergunta: - *Que instrumentos?*

Maria Angélica: - *Os instrumentos de Odonto, equipo.*

Pergunta: - *Ele fez?*

Maria Angélica: - *É, ele fez.*

Ruth: - *Ele fez um equipo.*

Feitas as apresentações, com a legitimidade da família, confesso que este foi o último depoimento a ser colhido. Poderia ter sido o primeiro, mas havia a dificuldade de ter, ao menos, estes três juntos, a esposa e dois dos três filhos. Foi preciso o encontro ocorrer num domingo à tarde, logo após ao almoço, na residência onde o ferroviário constituiu sua família, e de onde, por muitos anos, nosso antigo Chefe das Oficinas partia pela manhã rumo ao seu trabalho, ou a qualquer momento do dia ou da madrugada para socorrer um problema, um descarrilamento. Como se percebe neste relato inicial, há muito riqueza de movimento na sua carreira e na sua vida. Augusto entrou com quinze anos para a ferrovia, levado pelo pai de sua madrasta, um também ferroviário, que deve, por certo, ter ingressado na ferrovia ainda nos primeiros anos de sua criação na cidade de Araraquara, no final século XIX ou início do século XX.

Maria Angélica: - *Ele serviu o Exército, também, n'ê. Onde que foi, mãe?*

Ruth: - *Isso daí foi quando ele era bem mais novo... Campo Grande, foi...*

Pergunta: - *Mas, já trabalhava na ferrovia?*

Maria Angélica: - *Trabalhava.*

Ruth: - *Porque ele entrou com a idade mínima, quinze anos, n'ê.*

Maria Angélica: - *E ele prestou com dezoito, n'ê.*

Ruth: - *Quando deu para entrar; porque ele tinha o 'seu' Manoel, que era o pai da madrasta dele... Ele foi ferroviário. Não sei se já tinha aposentado; e foi ele que conseguiu lugar para o Augusto. Tanto é que ele considerava ele como um pai.*

Maria Angélica: - *É, porque perdeu a mãe muito cedo, n'ê, então... distribuiu os filhos e ele veio para cá.*

Ruth: - *Ele foi muito bom para o Augusto.*

Maria Angélica: - *Esse 'seu' Manoel. Ele era parente de quem?*

Ruth: - *Ele era pai da dona Ilda.*

Maria Angélica: - *Dona Ilda, que era madrasta do meu pai.*

Ruth: - *Mas, ele foi muito bom. Ele que conseguiu o lugar para o Augusto. Ele era aposentado já, da 'estrada'.*

Como um trabalhador que percorreu diversas seções das oficinas, enquanto ocorreram períodos de muita movimentação no processo histórico mundial, sua biografia se mistura com a história da ferrovia em Araraquara e, em muitos momentos, elas se tornam uma só história. No relato de sua família poderíamos ter encontrado ações gigantescas, grandiosas, mirabolantes, porém, é nos pequenos detalhes do cotidiano que podemos encontrar o requinte da criatividade, da habilidade, da inventividade que propusemos para esta Dissertação:

José Augusto: - *Eles faziam tudo lá. O que eu lembro é uma história engraçada, de um jogo de malha. Eles faziam tudo. Lembra que lá na Ferroviária tinha malha, sabe aquele jogo de malha? (...) Eles faziam tudo lá. Aí, ele pegou e fez umas malhas na própria estrada de ferro, para a Ferroviária. Aí, deu lá para os 'malheiros'. Ele foi lá.*

- *E aí?*

- *Ah, essa malha não sei o que, não sei o que...*

- *Não ficou boa?*

- *É que nós precisamos da... Nike, não sei o que.*

Maria Angélica: - *Coisa de marca.*

José Augusto: - *Ele falou: “Então me dá uma. Me dá uma dessa aí que eu vou mandar comprar pra vocês”. (...) Isso aí eu lembro da história. Aí ele pegou, fez uma estampa igual a daquela... Nike... e deu para os caras. Era a mesma malha, só colocou a estampa da marca... não era nem estampado, era fundido. Aí ele falou:*

- *E essa aí agora?*

- *Ah, essa é outra coisa.*

José Augusto: - *Era a mesma coisa (risos). Entendeu? Isso eu lembro dele contando. Então, pra você ter uma ideia, eles faziam tudo.*

Ruth: - *Ele era muito inteligente.*

Augusto Cardillo foi um paradigma dentro desta companhia ferroviária. Faz parte dos registros de minha memória ter ouvido relatos de que seu protagonismo conquistou até o respeito de Governadores deste Estado, que perguntavam por ele ao desembarcarem na Estação Ferroviária da cidade, em visita ao município ou às instalações da companhia de trens. Sabia mais ele sobre a rotina das oficinas do que qualquer Engenheiro que tivesse sido seu superior hierárquico. De trato muito respeitoso, era admirado pela sua dedicação e conhecimento. Um dia tirou férias. Em seu lugar ficou o Modelador, Belmiro Rozatto:

- *Chegou um mês lá, o Cardillo entrou de férias... O Cardillo quase não entrava de férias, ele ficava lá sempre, ele amava aquilo lá. Mas, aquele dia não sei o que que falaram pra ele, que ele tinha que entrar. Ele entrou de férias. Fiquei eu e o Engenheiro...*

Pergunta: - *Não era Fepasa ainda?*

- Já era Fepasa... Então, ficou eu e o Engenheiro... Bom, tudo bem...  
Vai que vai...

- Oh, seu Belmiro, onde é que o senhor tá?

- Ah, tô lá embaixo doutor, eu tenho minha mesinha lá.

- Vem sentar aqui perto de mim... (momento em que ouve-se o apito do trem. O apito é ouvido por meio minuto. Sua residência fica há um quilômetro dos trilhos. Ele não ouve, mas o microfone do gravador captou) *Aqui no lugar do Cardillo. Senta aí, 'cê' vai ficar um mês aqui sentado comigo.* (ele sorri)

- É, o homem gostava de mim... Êh, rapaz...

Pergunta: - *Tinha competição entre os funcionários?*

- Não, não tinha. Eles... eles... o chefe escolhia n'ê ... e 'punha', não tinha problema... Aí, fui lá, fiquei um mês... Mas, quando faltava um mês pra... Aliás, quando faltava uma semana pra completar um mês... então, aí eu já, o Cardillo vinha e eu ia pro meu lugar ... Esse, esse Engenheiro precisou viajar... E o que que aconteceu? Fiquei sozinho na oficina.

Pergunta: - *Uma semana?*

- Uma semana, acho que uns dez dias eu fiquei... Óh rapaz... A coisa, fiquei lá com oitocentas pessoas lá, e nego lá bêbêbêbê... Eu, eu toquei do jeito que...

Pergunta: - *Ficou assustado?*

- Pô, eu assustei. Aí, aí assusta... Porque aí rapaz a coisa fica brava.

Pergunta: - *E o Cardillo?*

- O Cardillo estava de férias.

Pergunta: - *Era um bom chefe?*

- Ah, o Cardillo... é, ele era, era um cara que assentava tudo, sabe, o Cardillo era bom (...) Mas, como chefe ele, ele era bom. Eu, eu gostava dele. Tinha gente que não sei o que, mas eu falei “não, eu gosto do Cardillo”... E, e quando veio esse Engenheiro... que veio os vagões tudo pra cá, o Cardillo que falou pra ele:

- O senhor quer um supervisor bom, põe o Belmiro lá.

- Então ele me chamou... Um dia eu perguntei pra ele.

- Senhor, quem que me... O senhor não me conhecia, como é que o senhor já veio e põe eu lá?

- Ah, isso aí é o Cardillo que me...

- O Cardillo foi bom pra mim... E eu andava muito lá dentro da oficina, eu e o Cardillo, sabe.

A companhia ferroviária nascida em Araraquara era integrada aos interesses e necessidades da cidade. Isso ocorria porque seus funcionários, os que trabalhavam nas oficinas, no tráfego de composições, nos depósitos ou nos escritórios administrativos eram da cidade ou tinham forte ligação com ela. No paradigma das oficinas é sabido que de lá foi prestada ajuda para resolver problemas de empresas que precisavam da capacidade e habilidade de seus trabalhadores. Isso pode ter ocorrido também pelo relacionamento individual ou coletivo deles. Já foi aqui relatado que trabalhadores das oficinas da E.F.A. ajudaram até na conclusão da construção do ‘Gigantão’, o Ginásio de Esportes da cidade, depois que a empresa que o construía deixou a obra. E não foi somente na orba do ‘Gigantão’ que a E.F.A. colaborou.

José Augusto: - *Eles ajudavam muito as indústrias em Araraquara. Tinham tanta capacidade de produção lá dentro que muitos pediam manutenção para eles lá. Quebrava peça, eles fundiam lá, fazia, adaptava, entendeu? Então, tinha muita indústria aí que tinha bom relacionamento com o pessoal da “estrada”.*

Pergunta: - *A “estrada” cobrava isso?*

José Augusto: - *Acho que não. Meu pai não. Porque era para ajudar. Não tinha essa função lá dentro. Antigamente era muito no “compadre”, n’ê, tapinha nas costas, “me ajuda”.*

Pergunta: - *Me ajuda aí...*

José Augusto: - *É mesmo (...) ‘Quebravam muitos galhos’ de firmas, todas da cidade, de gente que recorria a “estrada de ferro”.*

O que José Augusto Cardillo relata é exatamente o que alimentou meu imaginário para propor este trabalho ao Programa de Mestrado. É a mesma dimensão de relatos que ouvi durante minha infância e juventude. Sempre ouvi histórias ou vi ferramentas e equipamentos feitos por ex-ferroviários da E.F.A. E isso sempre foi uma referência para mim. Quer uma boa solução ou precisa de um serviço bem feito? Então chama um ferroviário da “Estrada”. Os funcionários da E.F.A., e mais precisamente os trabalhadores das oficinas. É este paradigma que estudamos neste trabalho. Esta pequena fala do Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas, é um exemplo do tipo de coisa que ouvi e que criou essa tradição em torno deste núcleo de trabalhadores:

*- Sempre alguém fazia alguma coisa, alguma peça. O Cardillo, por exemplo, o Cardillo tinha uma cabeça fora de série, fazia máquina (...) Era um cara habilidoso. O Cardillo era um cara bem habilidoso nessa parte aí. Um cara bem-intencionado.*

A ligação da ferrovia com outras empresas da cidade, principalmente para atender situações que exigiam habilidade e qualidade dos serviços, surge como sendo uma identidade destes trabalhadores. Na fala dos familiares de Augusto Cardillo, esta relação aparece claramente.

José Augusto: - *O pessoal da Nigro, da Lupo, eles mandavam muita coisa lá ‘Estrada’. Quebrava alguma coisa, manutenção...*

Maria Angélica: - *Ciomino...* (indústria de refrigerantes)

José Augusto: - *É, Ciomino, Lupo (meias), Nigro...* (indústria de alumínio)

Maria Angélica: - *Nestlé, até Nestlé.* (alimentos)

José Augusto: - *É, Nestlé também.*

Ruth: - *A Lupo, todo fim de ano mandava meia para ele.*

José Augusto: - *É, eles consertavam tudo na 'Estrada'.*

Pergunta: - *E o que eles podem ter consertado para a Lupo, para a Nigro?*

José Augusto: - *Ah, é coisa técnica, n'ê. Não dá para saber.*

Maria Angélica: - *A gente não lembra.*

José Augusto: - *Eu sei que até material, peças... até material para médico eles faziam lá... de cirurgia. Ah, precisava de uma pinça para tirar amígdala... Isso eu já vi também. O doutor Granata também mandava fazer uns instrumentais cirúrgicos.*

O diálogo com os familiares de Augusto Cardillo é muito revelador. Na verdade, o que será agora contado por eles é uma demonstração surpreendente da capacidade destes trabalhadores e do que isso realmente representou para a companhia. O que vem a seguir é, com certeza, a mais forte comprovação desse protagonismo. Apoderando-se das memórias do antigo Chefe das Oficinas, Augusto Cardillo, seus familiares relatam fatos que ficaram intensamente marcados em suas mentes, talvez pela forte significação que a fala de seu narrador pudesse ter. É um episódio que contempla e intensifica os propósitos e argumentos desta dissertação.

José Augusto: - *Ele contava que faltava material em todo lugar. Araraquara não. Uma vez veio um pessoal... Isso eu lembro porque ele me contou. Um pessoal veio fazer uma visita na estrada de ferro e ele contou que eles perguntaram: "Como você não estão parados"? E aí, na realidade, nas 'Estradas' o material, as coisas eram todas importadas e durante a guerra não vinham mais. Então, eles perderam o controle da manutenção e do estoque. E aqui não parou porque na realidade o material era tudo feito aqui, entendeu?*

Pergunta: - *As peças?*

José Augusto: - *É. Algumas peças. Ele até me falou na época, mas agora eu não lembro. Tinha muitas peças que a maioria das 'Estradas' importavam, vinham de fora, e acabou ficando sem manutenção.*

*Muitas Locomotivas por aí pararam. E aqui não parou e o pessoal de outras 'estradas', de outras companhias vieram ver aqui. "Ué, como é que vocês estão rodando aí"? É que na realidade aqui fazia tudo aqui, entendeu? E a guerra... E eles vieram aqui; e na realidade aqui ainda subsidiou de peças algumas companhias. Eu não lembro detalhes... Eu tinha nove, dez anos de idade quando ele contava. Então, tinha essa época da guerra, um episódio bem típico. Não parou. Araraquara foi uma das poucas que não parou. Porque ninguém sabia como aqui funcionava, como estava se mantendo. E eles descobriram que a maioria do que faltava nas outras, na realidade era feito aqui. Então, não dependia de importação. Agora, não lembro em detalhes exatamente.*

*Pergunta: - Eu compreendo, porque eu conversei com um Modelador e ele me disse que só ele fez mais de mil moldes de peças. Ele fez todas as peças de uma Locomotiva.*

*José Augusto: - Então foi uma das poucas companhias de estrada de ferro que não foi afetada com a guerra*

*Maria Angélica: - É, não pararam n'ê.*

*José Augusto: - Porque era feito aqui, entendeu?*

O relato dos familiares de Augusto Cardillo faz parte do registro das lembranças do que narra o antigo Chefe das Oficinas da E.F.A., este sim, um contemporâneo deste espetacular acontecimento, como confirma seu filho:

*José Augusto: - A gente era criança. Essa aí, da Segunda Guerra, eu lembro, porque essa aí ele me contou. Ele falava "ah, vieram uns caras aí... A gente fazia aqui". Quer dizer, era muito autossuficiente.*

Durante a Segunda Guerra Mundial a ferrovia transportava quase a totalidade dos produtos a serem exportados ou consumidos na capital e nos grandes centros. E mesmo que houvesse ocorrido algumas melhorias, como a retificação de alguns trechos, com a consequente diminuição de curvas e distâncias, ou ainda o alargamento da bitola, de 1,10 para 1,60 m, mesmo assim, a década inteira de 1940 a 1950 foi extremamente prejudicial às ferrovias no



Brasil, ocorrendo o esfacelamento de todo o equipamento ferroviário. Durante a Guerra (1940-1945) era impossível importar qualquer peça para a manutenção das Locomotivas, vagões e todo o acervo ferroviário, já que as indústrias se dedicavam totalmente à construção de máquinas da morte. E mesmo após o final deste conflito, já que os países que produziam locomotivas, trilhos e outros equipamentos para as ferrovias em todo o mundo, destinaram suas forças para a reconstrução de suas ferrovias e de suas nações arrasadas pela guerra. Nestes períodos o acervo ferroviário no Brasil foi levado à deterioração, inclusive o da companhia aqui estudada. Foi o mais longo e irreversível período de declínio para as ferrovias. (FERRARI, 1981)

Entretanto, enquanto outras companhias chegavam a parar locomotivas e vagões, por falta de condições de manutenção, na companhia genuinamente araraquarense esse período foi de trabalho pleno, já que as peças para a manutenção eram fabricadas em suas próprias oficinas. Faltava até farinha para fabricar pães na cidade, tudo era racionado, principalmente alimento, e mais intensamente combustíveis. Porém, nas oficinas da E.F.A. dava-se um jeito de aproveitar todo o material disponível para manter o acervo em funcionamento. Peças desgastadas eram derretidas em suas caldeiras para a fabricação de substitutas. E socorreu também outras companhias ferroviárias. Porém, de forma geral, todo o acervo ferroviário da companhia foi desgastado ao extremo. Mesmo que não consiga explicar em detalhes, o filho de Augusto Cardillo tem lembranças, ainda de quando era criança, daquilo que seu pai descreveu, certamente, com muita intensidade:

*José Augusto: - Era um negocinho redondo que colocava no engate. A hora que engatava ele segurava. Essa é uma coisa que eles faziam e que os caras ficaram admirados. Aí eles deram uma e disseram que “se vocês precisarem a gente faz”. Porque fazia aqui, entendeu? Só que as outras companhias, as outras não tinham. Eles estavam dependendo e pararam. Chegou a parar.*

*Pergunta: - As outras companhias?*

*José Augusto: - É. Eles vieram perguntar como Araraquara estava se mantendo? Aí eles vieram visitar aqui e falaram assim “como é que vocês estão conseguindo”? E meu pai respondeu que “a gente faz aqui”. Entendeu?*

Todavia, de forma geral, o período foi de decadência, enfraquecimento ferroviário e ascensão rodoviária, mudando para sempre seu destino. Um conjunto de fatos que estava muito além do protagonismo que ocorria na companhia araraquarense.

Isso parece ser espetacular. É, ainda, uma singularidade na pesquisa, pelo relato único obtido. E é compreensível não estar nos demais depoimentos, já que os trabalhadores entrevistados começaram suas carreiras exatamente ao final do conflito mundial, e não conviveram com este evento, e ao que parece, não tiveram informações sobre ele. Exceto um. O caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra, entrou para a ‘estrada’ no mês de maio de 1945, um pouco antes do final da Segunda Guerra Mundial. Mesmo com seus 14 anos, e no momento do depoimento, 74 anos depois do fato, ele se lembra bem de algumas dificuldades que a população enfrentava.

*- O que faltava aqui era farinha. Farinha foi um negócio desgramado aí, que você não achava farinha nem para fazer pão. Pra nada. Precisava apelar para fubá, fazer fila para pegar aquelas broas. Dava uma, duas, cada um. Então enchia ali no Bersaneti.*

Sua biografia se confunde com a história. Ter experimentado este tempo de carências deixou nele algumas marcas na memória. Porém, poucas. Mesmo que tenha experimentado um pouco do tempo de dificuldades, que um conflito de tamanha magnitude tenha significado, em sua imaginação de criança, talvez, isso não tenha sido percebido, até mesmo pela falta de referências diferentes. Ele nasceu na Usina Tamoio. Lá e na cidade onde ingressou na ferrovia, Araraquara, havia muito movimento à época.

A Guerra Mundial seguia intensa quando as ruas da cidade foram rasgadas para a implantação das galerias de esgotos e os novos encanamentos de água, acabando com um grande número de fossas nos quintais; além do mais, a água agora chegava limpa e tratada às residências. Nas décadas de 1940 e 1950, uma usina de cana de açúcar de Araraquara tornou-se a maior do continente; em 1946, a produção de açúcar da Usina Tamoio nos cinco mil alqueires de terras foi recordista continental. Tinha trem lá dentro; uma malha ferroviária com extensão de 10 quilômetros transportava a cana em vagões puxados por pequenas locomotivas alimentadas por uma reserva de milhões de eucaliptos plantados para combustível daquela pequena e barulhenta devoradora de água e carvão. Os trilhos da Paulista passavam pelas terras dos Morganti, família que controlava a Usina Tamoio e cerca de 10 mil habitantes de suas colônias. Aquilo era uma cidade. Na sede tinha escola, cinema, mercado, biblioteca, hospital, padaria, leiteria, bares, telefone, correio, quadra esportiva, a bela igreja de São Pedro, hoje com pedido de tombamento e um estádio de futebol, onde

grandes times se preparavam para enfrentar a poderosa Ferroviária; Pelé pisou no gramado daquele campo. Ex-moradores da usina viraram personalidades. Um deles, Otto Hernani Muller, além de ser presidente da Câmara Municipal de Araraquara no ano de 1955, ocupou ainda o cargo de Prefeito do “lugar onde mora a luz do dia”, por 255 dias, durante afastamento do eleito. (BERGAMIM e TURIONI, 2012)

Curiosamente o contemporâneo de nosso entrevistado substituiu um Prefeito Ferroviário. Antônio Tavares Pereira Lima era engenheiro ferroviário da E.F.A. Depois de fundar a Associação Ferroviária de Esportes (A.F.E.), em 1950, um clube social e esportivo dentro da estrutura da ferrovia, com um forte time de futebol, ele foi facilmente eleito Prefeito em 1952. Porém, no último ano de mandato ele foi afastado do cargo por 225 dias, e o ‘tamoieiro’, Muller, assumiu o cargo.

### **7.11. A Ferroviária dos ferroviários**

Com o surgimento do clube e do time de futebol, os ferroviários construíram um estádio de futebol, com arquibancada para 5 mil torcedores, em apenas cem dias. Mudaram um pouco de local o projeto das novas oficinas para a construção do complexo esportivo. Construíram também outro estádio, bem menor, com uma pequena arquibancada, na vizinha Américo Brasiliense, como contrapartida para o time disputar a segunda divisão do Campeonato Paulista, inscrita na ficha do clube da cidade, já que Araraquara tinha sua vaga ocupada por outra equipe, que depois passou a ser ocupada pela Ferroviária. Em Araraquara construíram também um conjunto aquático, ao lado do campo, com piscinas recreativas e uma olímpica, com trampolim de quinze metros. Os times de futebol, basquete, ciclismo e outros, eram todos muito fortes. O destaque era o time de futebol. Tocados pela força da ferrovia, o time de futebol logo passou a ser chamado de Locomotiva Grená, em alusão às cores dos Vagões e Locomotivas da companhia, pintados nesta cor. Todos os funcionários se tornaram sócios.

Ari Bacarini, Eletricista:

*- A Ferroviária tinha cinco mil sócios. Não sei se você sabe disso. Tinha cinco mil sócios. Mas, como? Porque você ia fazer os exames médicos de praxe para entrar na Estrada, vinha um tamanho de um papel lá, então, te chamavam para você assinar. O primeiro papel em cima era a*

*proposta de sócio da Ferroviária. Você não ia assinar? Vinha descontado dois mil réis, dois cruzeiros, na folha de pagamento. Você não ia entrar na Estrada de Ferro por não querer ser sócio da Ferroviária?*

Pergunta: - *Mas, você se sentia constrangido de ter que ser sócio ou não, pelo método usado?*

- *Não, não, isso daí. Duas horas antes de começar o jogo estava superlotado o campo. Você não entrava mais. Duas horas de começar. A Ferroviária tinha um “puta” timão. Tinha cinco mil sócios, você quer o que? Acontece que tinha gente que já sabia. Ele entrava aqui na Estrada, aqui na Contadoria, mas, ele já sabia que ele iria trabalhar, vamos supor, em Jales... Ele já sabia disso... Ele tinha família lá. Ele não sabia nem onde era o campo da Ferroviária, mas, já era sócio da Ferroviária. Agora, ele não ia assinar dois... para descontar na folha, e tal; descontar na folha, e perder um emprego desse?*

Pergunta: - *E se não assinasse?*

- *Não assinasse, lógico que o cara ia dar um jeito de... “não, você está com o saco inchado, então não vai... não, não deu. Você não passou no exame médico”... (risos) Tá entendendo? E por aí afora.*

Pergunta: - *Hum, hum... (rindo)*

- *Todo mundo assinava. Tinha cara que não sabia onde era o campo da Ferroviária e era sócio da Ferroviária. Então, foi por aí.*

Alguns funcionários da E.F.A. jogaram nos times de futebol amador e profissional da A.F.E. A ferrovia e a Ferroviária, são duas fortes referências da cidade de Araraquara, que tornaram seu nome conhecido em todos os lugares. O time de futebol levou o nome da cidade para todo o mundo. Tocados pela força econômica da ferrovia, o time logo ascendeu nos campeonatos paulistas e chegou a fazer excursões pela Europa, Ásia, África e América do Sul. Ari Bacarini foi um dos funcionários jogadores:

- *Eu? Ah, eu joguei na Ferroviária. Você não viu a fotografia ali no corredor? Então, eu joguei na Ferroviária. Aí, ele falou que não tinha problema.*

Pergunta: - *Jogou no time principal?*

- *Quando precisava para o time de cima, ia para o time de cima também.*

Pergunta: *Chegou a disputar campeonato?*

- *Algum campeonato. Mais era o campeonato amador. O campeonato amador naquele tempo era forte. Todo time era bom. E nós fomos campeões em 57 e 58, invicto. Nós tínhamos um timão lá, que esse time agora não serve para engraxar o sapato nosso. (risos) (...) Diretoria da Ferroviária e a Diretoria da Estrada.*

Pergunta: - *Era a mesma?*

- *Era a mesma. Eu jogava no Santana, então me levaram lá para a Ferroviária. E duas horas eu saía, ia treinar, e não voltava mais. Plim plim no cartão. Entendeu?*

Pergunta: - *Podia isso?*

- *Ué. Era a mesma diretoria. Não pode? (...) Então, porque às vezes vinha um recado. Então, vamos supor. A Ferroviária telefonava lá no escritório... lá no escritório da oficina... “Avisa fula e fulano”... Éramos eu e um outro, que trabalhava no truck, o Moacir. E por sinal, morreu. E éramos nós dois que viemos da Estrada para a Ferroviária.*

Porém, alguns encarregados de setor ou chefes de seções não gostavam de ceder seus funcionários para os times de futebol. Laxixa, o Modelador, Belmiro Rozatto, sempre teve muitas dificuldades para participar da equipe grená. Mesmo assim, chegou a integrar o elenco das primeiras equipes do time, que tem como mascote, claro, uma Locomotiva na cor grená:

- *Um dia eu ‘tô’... ‘tô’ num ônibus. Já ‘tava’ de cabelo branco, sentado lá, e apareceu um escurinho lá, de cabelo branco, e falou:*

- Ah, turma...

- No ônibus... (esposa)

- Falava... “Oh...” tudo mundo começou a olhar pra ele... “Vocês tão vendo esse cara aqui? Esse cara foi... Esse jogava bola viu”.

- E eu fiquei com um carão desse tamanho e falei “Onde que eu vou enfiar a cara agora”... Só fiz assim (colocando as mãos no rosto) eu vou fazer o que? E a gente ia... Não tive muita sorte em futebol não... Porque antigamente (...) futebol tinha cinco lá na frente, ponta esquerda, meia esquerda, centroavante, meia direita e ponta direita... (posicionando os jogadores na mesa) E esses times vinham... Esses pontas jogavam tudo lá no (...) Então, eles me punham pra marcar o ponta esquerda e eu ficava lá meio, meio... Como é que se diz? Meio parado, o cara não jogava, mas, eu também não jogava. “Marca o cara, hein”, o técnico, “Marca o cara”... “Putá merda”, vou te falar viu... Então não tive muita sorte... Às vezes faltava um lá no meio e eles me punham lá no meio... Ah, acabava com o jogo. (...) Mas, a... Mas, a diretoria já sabia que eu jogava e... Chegou em mim e falou:

- Oh Belmiro, vai treinar lá que já acertei com o técnico.

- Fui lá rapaz, mas engoli a bola, até de... Mas, dei bola de calcanhar, de... de tudo quanto foi jeito.

- Oh Laxixa... Ele falou pra mim... Você vai jogar nesse time viu.

- Eu falei entre mim, “Quem que te falou que eu vou jogar nesse time”?  
(risos)

Pergunta: - E não jogou?

- Não, não me deram nem bola.

Pergunta: - A companhia não deixou?

- Não. Deve ser... Por que ele queria. O técnico queria, “Vou falar com a diretoria, ‘cê’ vem pra cá”... Porque tinha acabado o Paulista, e eu jogava no Paulista... e São Paulo (outra equipe). Aqui foi assim... O Paulista e São Paulo eram dois times profissionais. E tinha esses dois times na cidade. E era aquela rixa, n’ê... Quando jogavam esses dois times, tinha gente que ficava até no fio, lá do estádio... (risos)

Pergunta: - *Que nem passarinho?*

- Nossa Senhora... Mas dava gente que acho que a cidade inteira ia lá. Aquele... aquele campo ficava que vou te falar. Dava até medo... E justamente a primeira vez que fomos jogar com o São Paulo... Eu era um menino do Santana e fui pro Paulista... Ah... Ganhamos de três a dois do São Paulo. São Paulo tinha um time de gente de fora... Oh, o que me carregaram nas costas, ‘num’ teve... Foi um negócio (...) A Ferroviária inventou de montar... montar esse time... Entendeu como é que é? Ficou três... Teve um ano... Mas, eles montaram e... e tinha Paulista e São Paulo... Entende como é que é? Tinha Paulista e São Paulo e depois montaram mais um. Três... Daí ficou ruim. Paulista e São Paulo não aguentou... Desmanchou... Só que, teve um ano que eles precisaram comprar jogador tudo fora, porque os dois times nosso estava montado já, São Paulo e Paulista, n’ê. Como é que eles iam pegar gente daqui? Não tinha condição... Aí, quando desmontou eu pensei: “pelo menos uns dois ou três eles iam chamar, n’ê”... Não chamaram ninguém. O único que chamaram foi meu irmão, Tiana... O Tiana tinha uma bola que ele... A bola grudava nele... **Só que aquele tempo você pegava a bola e não vinha que nem um touro hoje... Hoje é guerra... Futebol naquele tempo, 1950, ‘cê’ pegava a bola, nego te cercava... ‘Cê’ fazia o que queria com a bola, entende? E, e hoje é diferente, n’ê... E foi isso aí.**

Este trecho da fala de Belmiro Rozato demonstra que ele sente certa frustração por não participar integralmente dos times de futebol. Mesmo assim, ele integrou o elenco das primeiras equipes da Ferroviária, logo após sua fundação. Numa comparação com outras falas de seu depoimento, utilizadas ou não nesta Dissertação, percebe-se até, um pouco mais de

energia e fluência. Apesar das seguidas hesitações, ainda assim, ele é mais eloquente falando de futebol do que de ferrovia. Os trechos de sua fala são maiores. E de quebra, ele ainda fez uma análise das diferenças entre o futebol de ontem e o de hoje.

O que também deve ter frustrado Belmiro Rozatto, foi o dinheiro que ele deixou de ganhar no time de futebol. Para Ari Bacarini, esse dinheiro foi uma grande surpresa:

*- Não tinha erro nenhum. Meu encarregado não falava nada. Então, acho que o Laxixa falou porque o encarregado não gostava. Então, ele não dava o recado. No mínimo foi isso. Porque nós saíamos, lá. Quantas vezes ia com o time profissional para fora. Ia num dia, voltava no outro. Eu não perdia um tostão. E outra. Em 57 e 58 eu fui lá, fiz experiência e nós fomos em Novo Horizonte jogar. Foi o teste meu. O Picolin chegou:*

*- É. Terça-feira treinar.*

*- Era o Picolin. Não sei se você ouviu falar. Vamos treinar. Cheguei lá ele me deu “cem paus”. 57, 58. É, 57. “Cem paus”.*

Pergunta: *- Que dinheiro era?*

*- Nem sei, nem lembro mais se era... Acho que era Cruzeiro.*

Pergunta: *- Era um bom dinheiro?*

*- “Pelo amor de Deus”. Cem paus; eu não ganhava aquilo na Estrada, rapaz. De jeito nenhum; nem em dois meses eu ganhava aquilo. Eu falei: - Mas, o que é?*

*- Você não assinou com “nóis”?*

*- O treino, aquele dia, acabei com o treino.*

Pergunta: *- Comeu a bola?*

*- Nossa Senhora. Cheguei em casa, dei na mão da minha mãe; porque meu pai era, ó. (fechando as mãos com força) (risos) Dei na mão da minha mãe, ela falou:*



- Onde você achou isso, onde você roubou?

- Não, não. Para, para aí... Foi assim, assim, assim...

- E foi. A gente disputava mais o campeonato amador. Mas, se precisasse ia para o time de cima. Você jogava no domingo, na terça feira ia treinar. Fomos invictos. Quando apertava, o Picolin mexia no time, chamava uns caras de cima, pintava o diabo. Chegava, “dez paus”. Toda semana “dez paus”. “Putá que pariu”, que mais que você quer na vida?

A força financeira do time de futebol vinha do seu quadro de associados, dos serviços que o ferroviário executava no estádio e também de alguns itens que a companhia entregava para o clube vender, como descreve o mesmo Ari Bacarini:

- E por sinal, nas locomotivas a fogo, depois que as Diesel vieram, que abandonou mesmo as locomotivas a fogo, nós estávamos na oficina velha ainda. Dava dó. Foram dadas para a Ferroviária, treze, treze Locomotivas a Fogo, cortadas a maçarico, para vender para o ferro-velho.

Pergunta: - Para a Ferroviária, time?

- Time da Ferroviária. Mas foram cortadas lá, dentro da oficina velha, cortadas a maçarico para vender para ferro-velho. Entendeu? Quer dizer. A Ferroviária, acho que pagou só o corte. O resto, foram treze Locomotivas. Depois foi mais um lote de, acho, que seis.

O Pedreiro, Orlando Bife, participou da construção de um estádio de futebol, na vizinha cidade de Américo Brasiliense. Este pequeno estádio também foi feito pelos ferroviários:

- Trabalhei no Estádio do Americano em Américo Brasiliense.

Pergunta: - Lá também foi feito pela Estrada?

- Foi. Foi. Cada cidade, naquele tempo... Hoje é diferente. Esse futebol hoje é dinheiro, n'ê... Naquele tempo, cada cidade tinha direito a pôr um clube na segunda divisão. Depois tinha que disputar para ir para a primeira. Então, como Araraquara já tinha o Paulista... Era o dono da

vaga... Depois, o São Paulo ganhou a vaga em 1948. Ele ganhou a vaga disputando com o interior inteirinho de São Paulo. Na final ficaram a LPB, de São Paulo, Laboratório Pereira Barreto, n'ê, e o São Paulo de Araraquara. Então, teve um jogo em São Paulo, nós perdemos de um a zero. Aí, fez um jogo em Araraquara, ganhamos de um a zero. Aí teve um jogo neutro, num campo neutro. Escolheram Americana. E lá nós ganhamos também. Não sei se foi um a zero ou dois a um. Nós ganhamos lá. Tinha bastante ferroviário que jogava bola. Aí, então, ficaram dois clubes em Araraquara com direito a segunda divisão. Quando fundou a Ferroviária... A Ferroviária não podia disputar. Então, o que aconteceu. Pediu o nome para o Américo Brasiliense... A Ferroviária registrada na Federação é Américo Brasiliense, Americano Futebol Clube.

Pergunta: - Começo da Ferroviária?

- Começo da Ferroviária. (...) Então, a Estrada de Ferro deu a feitura do campo lá, n'ê. Existia um campinho aberto, tudo aberto no meio do mato lá. Aí nós fomos lá e fizemos vestiários, fizemos a arquibancada, o muro todo em volta, portão, a troco desse nome.

Pergunta: - A troco de poder disputar o campeonato e ter a vaga?

- É. Aí, então, deu o nome de Americano pra Ferroviária pra poder disputar a vaga. Aí, ela foi campeã em 68, foi? 58. Em 58 ela já entrou para a primeira divisão. Acho que foi em 58 sim. São historinhas, n'ê. (risos)

O clube ferroviário teve presidentes ferroviários. Um deles foi o Chefe das Oficinas, Augusto Cardillo, com três mandatos à frente da A.F.E.

Pergunta: - Ele contava alguma coisa do futebol. Alguém lembra de alguma história do futebol, do clube?

Ruth: - Ele ia muito lá.

Pergunta: - Nessa época o time era forte, n'ê.

Maria Angélica: - *Era bom. Quando a gente era criança a gente ia assistir Palmeiras, Santos. Eu vi Pelé jogar.*

José Augusto: - *Uma época que lembro... Quando eles tiraram os trilhos, trocaram as bitolas; tiraram os trilhos e jogaram tudo lá. Os caras queriam vender como sucata, ferro velho, peso. Aí, ele ficou bravo. Eles fizeram postes... O antigo estádio da Ferroviária era tudo ferro, trilho. Ao invés de eles venderem só como peso... Isso eu lembro, foi uma ideia dele lá... Ao invés de vender como peso, o quilo de ferro, eles fizeram postes e mourões. Tanto que o estádio da Ferroviária, o antigo, o suporte era trilho. (...) O alambrado também. (...) E fizeram três, quatro vezes mais dinheiro vendendo poste do que se eles vendessem como matéria bruta, ferro. Isso eu lembro dele contando.*

Pergunta: - *A Ferroviária era um time forte?*

Maria Angélica: - *Muito.*

Em um dos mandatos de Augusto Cardillo foi construído um lance de arquibancada, bem mais alta e maior do que as que existiam anteriormente. Conhecida popularmente como ‘Ferrão da Entrada’, sempre ligando tudo no estádio ao time de futebol, esta arquibancada, e outras duas, feitas posteriormente, uma no lado oposto e outra em uma das laterais, fazem parte da grande Arena esportiva que depois foi construída no local, substituindo o antigo estádio feito pelos ferroviários. Todas as arquibancadas do novo estádio seguem o alinhamento deste primeiro lance construído ainda no tempo em que os ferroviários conduziam o clube. Tenho lembranças de minha infância que onde está a primeira arquibancada grande do estádio, existia, nos tempos da construção do primeiro estádio, uma grande paineira-branca, árvore típica do cerrado, que soltava suas plumas de algodão, enquanto expunha suas flores brancas de cinco pétalas nos meses de inverno, e onde as Maritacas e os Maracanãs vinham comer seus frutos, mesmo em dias de jogos de futebol no estádio. Esta árvore devia existir no lugar bem antes da construção do primeiro estádio. Ela foi retirada para a construção desta grande arquibancada.

José Augusto: - *Eu lembro que ele (Augusto Cardillo) deu início a construção do estádio novo, dos lances, n’ê.*

Pergunta: - *De arquibancada?*

José Augusto: - *É. Os outros terminaram, mas ele já movimentou o “Ferrão”.*

Pergunta: - *Ele que começou a construção?*

José Augusto: - *É. Isso eu também lembro. Lembro que ele olhava para aquele portão... Não sei se você notou, mas até hoje está... Ele falava assim: “Mas você vai colocar uma coluna aqui. Tem que reforçar”... Porque ele entendia de cálculo estrutural. Isso pouca gente sabe. Eu sei porque eu era pequeno e eu ia lá.*

Maria Angélica: - *É, você acompanhava.*

José Augusto: - *Foi o pessoal do Massafra que fez. Você pode ver que ficou aquela entrada na frente, sabe? O “Ferrão” de entrada tem um pilar no meio.*

Pergunta: - *Sim, tem um pilar no meio.*

José Augusto: - *E não era para ter. E eles falavam “não, não dá”. E depois acabou ficando um pilar no meio.*

Pergunta: - *Eles queriam fazer sem o pilar?*

José Augusto: - *Não, ‘eeeele’ queria fazer sem o pilar. E os caras não entendiam o que ele estava falando. E aí ficou uma entrada com um pilar no meio. E ele já tinha antevisto isso. Eu lembro disso. Ele falava “esses caras são burros. É só reforçar aqui para ficar uma entrada livre”. “Não, não estamos entendendo”... Aí ficou...*

Pergunta: - *Puseram o pilar...*

José Augusto: - *Entendeu? É a mesma coisa que você ter uma porta aqui e você põe um pilar na frente da porta.*

Pergunta: - *Ele queria fazer reforçado dos lados para não colocar o pilar?*

José Augusto: - *Isso.*

Maria Angélica: - *Para não precisar daquilo lá... do pilar.*

José Augusto: - *Eu não sei se as pessoas não enxergaram isso, mas ficou ridículo, n'ê. Ficou feio. Pode ver.*

Pergunta: - *Tem uma sequência de pilares no meio.*

José Augusto: - *E bem na entrada. É a mesma coisa que você fazer a garagem da sua casa e colocar um pilar assim, no meio.*

Maria Angélica: - *E eles não entenderam.*

José Augusto: - *Eu lembro dele discutindo. “Vocês vão ver como vai ficar”. Quando eu era pequeno ele falava: “Tá vendo esse pilar, eu falava pros caras tirarem; ficou um pilar no meio”. (risos)*

Maria Angélica: - *E está lá.*

Pergunta: - *E eu ainda coloquei o busto do Bazzani encostado nele. (risos) Na frente do pilar. (risos)*

José Augusto: - *E ele falava isso: “Não pode, você tem que tirar, é entrada, fluxo... Vai botar um pilar no meio da porta”. E fica feio mesmo, repara. E ele conseguiu ver isso antes de estar pronto. Entendeu? Deu a dica, mas os caras não entenderam e ‘botaram’ um pilar lá no meio da entrada. Você não vê isso no padrão Fifa, n'ê. (risos) Até hoje o pilar está lá.<sup>13</sup>*

---

<sup>13</sup> E está mesmo. No ano de 2008, pouco antes de seu falecimento, a Prefeitura prestou uma homenagem a Olivério Bazzani Filho, identificado como o maior jogador da história da Associação Ferroviária de Esportes, clube de futebol surgido dentro da companhia ferroviária. Ele é o jogador que mais vezes atuou pelo time grená, fez o maior número de gols e ganhou o maior número de títulos. Porém, o meia esquerda Bazzani não foi ferroviário. Depois de deixar o futebol ele foi Dentista. Eu trabalhava na Prefeitura e ajudei a organizar o evento. O ponto principal era a inauguração de um busto, feito em bronze, em homenagem ao jogador. O melhor ponto do estádio que encontrei para colocá-lo foi exatamente na frente deste pilar. É a área de maior fluxo de pessoas em dias de jogos e fica exatamente no meio da entrada principal do estádio.

Mesmo que façam críticas, todos os entrevistados que falam da Ferroviária, tanto do estádio como do time de futebol, parecem falar de algo que também foi importante para eles. Nas suas memórias, a cor grená do time de futebol parece ser muito importante. Porém, com o surgimento da Fepasa, capítulo que ainda será estudado aqui, a companhia deixou o time de futebol, que precisou ter vida própria e independente. O Torneiro, Adolpho Lustre, nos dá pistas do que, então, se passou com o clube:

*- Depois que acabou a EFA aí, a Ferroviária caiu... Nunca mais levantou, n'ê.*

De forma geral foi isso mesmo que aconteceu. Mesmo ocorrendo ainda alguns episódios de sucesso do time de futebol, como na Taça de Ouro de 1983, a equipe entrou em declínio, a partir da década de 1990, com seguidos rebaixamentos nas séries do futebol paulista. Isso sem falar no fim de outras equipes de competição dentro da associação esportiva. Cheio de dívidas, o clube quase perdeu seu conjunto poliesportivo, que seria leiloadado. Isso só não ocorreu porque a Prefeitura decretou todo o patrimônio como de Utilidade Pública, assumindo sua posse. O conjunto aquático foi restaurado. O estádio foi reformado e transformado numa moderna arena de esportes. Localizado ao lado dos antigos pavilhões das oficinas e das piscinas, o patrimônio forma um grande complexo público de esportes e eventos. Porém, o momento em que o time de futebol esperava, parafraseando a fala de Ari Bacarini, de merecer ter o seu sapato novamente engraxado, ocorreu nos instantes finais da construção desta Dissertação. Finalmente, depois de dezenove anos, o time conseguiu retornar à principal divisão do futebol do estado de São Paulo. No ano de 2016, a Ferroviária novamente disputará um campeonato com os grandes times paulistas. Corinthians, Palmeiras, São Paulo, Santos e outras equipes, novamente serão seus adversários, como nos melhores momentos de sua magnífica história. Ela precisou reaprender a se estruturar, agora sem a retaguarda financeira e social da ferrovia.

### **7.12. O rosarium do chefe**

O uso do próximo depoimento é para que tenha a oportunidade de fazer um comentário sobre uma curiosidade. Araraquara sempre teve a tradição de ter suas praças enfeitadas por Rosas, muitas Rosas, como ocorre há quase um século com a Esplanada das Rosas, junto à Prefeitura. Houve também um outro local que teve muito mais Rosas do que na antiga Esplanada.

Maria Angélica: - *Lá na oficina nova tinha uma parte... Agora não tem mais... Lembra quando ele fez um 'roseiral'? Ele plantou rosas de tudo quanto... A senhora lembra disso?*

Ruth: - *Lembro. (...) Ele fez um jardim.*

Maria Angélica: - *Um jardim. Mas, era enorme; era a coisa mais linda.*

Ruth: - *Foi ele que plantou.*

Maria Angélica: - *Quando tinha que dar flor para a professora, vinha flor de todo tipo. (risos) Quando era dia do Professor; quando a gente queria homenagear; as flores vinham de lá. Ele colhia e trazia. Flores lindas, vermelhas, brancas, enxertadas, lindas, lindas.*

Pergunta: - *Isso na oficina?*

Maria Angélica: - *Na oficina nova. Era muito bonito.*

### **7.13. O passado presente na saudade**

Em nossa inquieta busca por detalhes que nos revelem informações sobre a atuação destes trabalhadores, encontramos nos depoimentos, um conjunto de manifestações que mescla o orgulho do pertencimento, o capricho com o que atuaram em suas funções, o sublime do operário, o relacionamento com os companheiros de trabalho e com a companhia ferroviária, e sua visão peculiar da ferrovia do tempo em que atuavam e dos dias atuais. Porém, as manifestações a seguir não poderiam estar associadas integralmente a nenhum dos tópicos anteriores.

É mais uma forma que estes trabalhadores tiveram para manifestar suas memórias, como na eloquência solene, de fôlego, e de uma conclusão espetacular, do Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa:

Pergunta: - *Mas, dá saudade?*

- Não, porque a minha parte já foi cumprida, n'ê. Agora; o que eu tinha que fazer já fiz.

Pergunta: - A ferrovia mudou hoje ou é a mesma?

- Ah, eu acho que mudou muito. Mudou muito porque a gente vê aí, aquele tempo que a gente trabalhava na Estrada havia aquela coisa que a gente achava que era uma maravilha. Você chegava na estação, nos horários de trens de passageiros, era aquela multidão na estação aguardando a chegada do trem, ou para embarcar, ou para esperar alguém que estava chegando, algum parente, algum amigo, algum conhecido que tivesse chegando, n'ê. Quer dizer, então, a gente até às vezes sente saudade daquele tempo. Mas, agora, depois, na situação em que se encontra hoje a Estrada de Ferro, não tem nem sentido de dizer que existe mais Estrada de Ferro, porque não se vê nada. Só passam esses trens aí com essa infinidade de vagões atrás da locomotiva. Você não sabe para onde vai e nem de onde vem, porque vem lá do sertão, não sei se é do Mato Grosso, de Goiás, não sei nem de onde vem esses trens aí. E passa por aqui e vai direto lá para São Paulo, Santos, sei lá para onde é que vai, n'ê. E a mesma coisa é na volta. Volta o trem, sobe aí, esse barulhão, a gente nem vê o trem mais porque não tem atrativo mais. Quando tinha trem de passageiro era uma beleza. Inclusive a gente trabalhava também na manutenção dos trens quando passavam aí. Porque antigamente existia lá na parte próximo, agora, da Via Expressa; havia ali o setor da lavação dos carros, n'ê, onde recolhia todos os carros de passageiros. Chegava da viagem, recolhia ali na lavação de carros para fazer a limpeza. Tanto que fazia a limpeza interna, como lavava tudo por fora, mas bem lavado mesmo, como se fosse em um lava-à-jato. Encostava o carro e saía dali limpinho, brilhando, n'ê. Agora, diversas vezes eu fui trabalhar na manutenção dos trens. Ficava lá de plantão esperando. Quando chegava algum serviço para fazer... serviço pequeno assim que não tivesse que ir para a oficina... troca de vidro, algum reparo em algum banco, algum serviço miúdo, então, era tudo feito lá na lavação de carros mesmo. Agora, depois disso acabou



*tudo, não tem mais o trem de passageiro, não tem mais nada para a gente fazer aí, a oficina daqui acabou... Então, agora não tem mesmo mais motivo. Dá saudade sim, daquele tempo em que era uma “senhora” Estrada de Ferro, n’ê. Mas, a gente se conforma porque tudo passa, n’ê. Então, o nosso tempo, a nossa parte, foi feita, bem ou mal, foi feita, n’ê. Mas, eu garanto uma coisa; o trabalho que eu fiz e muitos colegas fizemos lá dentro foi tudo feito com amor e com capricho, para mostrar que os passageiros que se utilizavam daqueles trens tinham o merecimento, tinham a nossa consideração. Fazíamos o serviço bem feito para agradar o passageiro... E é isso aí a nossa história.*

Neste grupo de trabalhadores tivemos o encontro de várias personalidades diferentes, origens e culturas diferentes, crenças diferentes. Isso criou contrastes. Não me foi possível ser testemunha de cada um dos acontecimentos relatados nesta pesquisa. O que vale para nós é o que nos contam estes narradores de suas próprias histórias, com todas as influências de suas formações e visões de mundo, visões desta história, muito certamente modificados pelo tempo passado entre o ocorrido e os depoimentos. É assim que nos chega este passado. Sua importância para a memória coletiva deste núcleo de trabalhadores ou para a sociedade onde está inserida, não foi definida no momento em que ocorreu, e sim, um tempo depois. Segundo Halbwachs (1990), “um acontecimento não toma lugar na série dos fatos históricos senão algum tempo depois que se produziu”. E essa importância pode ainda ser influenciada pela ação do pesquisador, no caso, eu próprio. E mesmo que cada um conte sua versão da história, ainda assim é preciso propor que nesta multiplicidade de visões é que está a riqueza de sua interpretação, como o fez nosso Carpinteiro nesta sua magnífica manifestação. Ele nos mostrou ainda algo pouco comum entre os trabalhadores atuais. Ele sabia o objetivo de seu trabalho; não estava alienado. Esta percepção não condiz com o atual processo de produção.

#### **7.14. O que era ser Ferroooviiiiiaáário**

Garimpei nestes depoimentos cada um dos temas que propus, serem importantes para este estudo. Encontrei na fala do Eletricista, Ari Bacarini, um indício muito claro, da

diferença deste coletivo de trabalhadores, em relação com os grupos de operários de outras companhias. É autoexplicativo:

*- Principalmente aqui na oficina da EFA, depois que entraram os carros da Paulista; que vieram para dar manutenção aqui; então, nós tivemos que fazer uns estágios lá em Rio Claro. Ali era o seguinte: cada um cada um. Eles não saiam daquele ritmo deles, porque eles não sabiam fazer outra coisa. Se ele faz aquilo lá, era só aquilo lá. Então, nós estivemos lá em Rio Claro e eu estive observando. (...) Não sai daquele trilho... Eles são assim. Só fazia aquilo lá. Não sabiam fazer outra coisa. (...) Não era que nem aqui, que eram todos versáteis. Você estava uma hora lavando a bateria para pôr no carro e daí um pouco você estava enrolando um dínamo... Entendeu? E você ia numa Carpintaria e serrava uma madeira. Você ia na Caldeiraria e você virava uma chapa. E nunca ninguém falou nada para impedir. Então, você deslanchava em diversos setores. Agora, quando apareceram uns Engenheiros aí, que você sentia que não sabiam nada; não tinham noção “do que era ser **Ferroooviiiiáário**” (ele dá ênfase ao entre aspas). E muitas coisas, por sinal, eles aprenderam aí, com os próprios encarregados; não lá com os empregadinhos. Com os encarregados eles faziam reuniões. Então, era isso o que eu sentia; sentia que não sabiam nada, porque era um negócio completamente diferente. Você fazia isso, fazia aquilo, aquele outro...*

Esta fala tem informações importantes. De forma simples, Ari nos fez compreender a diferença entre a mão de obra que atuava nas oficinas da E.F.A., numa comparação com os operários da oficina da Companhia Paulista, na cidade de Rio Claro. Ao dizer “eles não sabiam fazer outra coisa. Se ele faz aquilo lá, era só aquilo lá” (...) Não sai daquele trilho... Eles são assim. Só fazia aquilo lá. Não sabiam fazer outra coisa. (...) “não era que nem aqui, que eram todos versáteis”, ele até pode parecer prepotente e arrogante. Porém, ao analisar outros relatos colhidos para esta pesquisa percebe-se que esta é a legitimação de que esses trabalhadores atuavam de forma diferente. Aqui encontramos, diferentemente da análise anterior, uma alienação do trabalho em relação ao processo de produção. Algo condizente com o atual processo de produção. Agora, para compreender os motivos que determinaram esta diferença é

preciso partir para a análise do que os levou a serem assim. Esta investigação será feita a partir de agora.

### 7.15. A Escola do saber ferroviário

As oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara abrigavam trabalhadores criativos, hábeis em seus ofícios, inventivos, versáteis. Não são poucas as histórias que mostram isso. E é longo o período em que se pode perceber este paradigma do saber. Porém, o que daria a estes trabalhadores uma capacidade tão especial? Na fala de nossos entrevistados podemos encontrar respostas para essa indagação.

Exceto um deles, o Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra, todos os demais passaram pela Escola Profissional Ferroviária. Lá eles fizeram o Curso de Aprendizagem de Ofício. Entravam com quatorze anos e aprendiam todos os ofícios de todas as funções dentro das oficinas e depois escolhiam em qual delas queriam trabalhar. O Modelador, Belmiro Rozatto, tentou entrar com doze anos na escola profissional:

Pergunta: - *Quando o senhor entrou?*

- *Entrei em quarenta e seis.*

Pergunta: - *Foram quantos anos de Escola Profissional?*

- *Foram quatro... Foram três anos.*

Pergunta: - *A Escola Profissional funcionava em que prédio?*

- *Prédio... deixa eu ver... (ele ri do esquecimento) Era lá onde que é agora... era a Escola Industrial, ainda é? Sei lá...*

Pergunta: - *E depois foi trabalhar na, na ferrovia?*

- *Já tinha, é, era automático, n'ê... A gente saia da escola. Então, pra entrar na escola tinha o vestibular. (...) Como aluno, eu tinha doze anos e quis entrar lá... Eles falam "não, não o senhor não pode entrar,*

*que aqui, catorze anos... Precisa ser catorze anos... 'Cê' vai fazer um preparatório nosso aqui"... Tinha um preparatório que óh... Bom mesmo... Então, fiz dois anos de preparatório... Aí com catorze anos eu fui fazer esse negócio aí, como é que fala...*

Pergunta: - *Vestibular?*

- *O vestibular, entrei, porque já 'tava'... Aí, aí entrei com catorze anos na escola profissional.*

Pergunta: - *Foram três anos de Escola Profissional?*

- *Três anos de Escola Profissional.*

Pergunta: - *E depois foi trabalhar na EFA?*

- *Aí trabalhei na EFA.*

Pergunta: - *Em que setor da EFA? Como foi sua vida dentro da EFA, em que setores trabalhou?*

- *Eu trabalhei na oficina. Porque eu tirei o diploma como Modelador. Porque ali o cara escolhia Modelador, Marcenaria... é, Mecânico, Torneiro... Era assim, n'ê... Tinha lá os vinte e cinco, trinta alunos. Então, eu escolhi o... o Modelador, porque achei que era um serviço difícil. E é. **Modelador é um problema. Precisa entender muito desenho; precisa entender muita coisa ...***

Eletricista, Ari Bacarini:

Pergunta: - *O que se aprendia na Escola Ferroviária, Escola Profissional?*

- *Escola Profissional. A parte de escrita, aqui na Industrial, e lá era o manual.*

Pergunta: - *Lá onde?*

- Lá, dentro da Estrada, num barracão que está lá até hoje. Antigamente, onde tem aquela rampa do supermercado, ali era a entrada da oficina velha. Inclusive tinha um buracão lá que dava até medo. Você entrava ali, depois era só lenha. Logo na entrada só lenha, para as locomotivas a fogo (...) Você atravessa aquela lenha, logo depois tinha o barracão da Escola Profissional.

Outro fragmento da fala de Ari Bacarini:

- Porque na oficina (...) você fazia de tudo. Vamos supor. Você ia lá na Carpintaria, você era Eletricista, você precisava de um pedaço de alguma coisa, você ia lá e cortava, ninguém falava nada. Você ia na Caldeiraria, você precisava virar uma chapa, você virava. Se você quisesse aprender solda, você chegava num Soldador, ele ficava olhando para ver se o homem não chegava; e se você quisesse você aprendia a soldar. Tá entendendo? Você era versátil. Você podia aprender de tudo. Eu só não aprendi a soldar porque eu não quis.

Aqui, na fala do Ari, um trecho interessante: “*ele ficava olhando para ver se o homem não chegava*”. Parece-me claro que o interesse do trabalhador em aprender foi sempre muito importante para a consolidação do paradigma formado dentro das oficinas, mesmo que desse paradigma ele nem tivesse noção.

Torneiro, Adolpho Lustre:

- Ali era a “Profissional”. A Escola Profissional Ferroviária. Era Núcleo de Ensino Profissional. Regida pela EFA, n’ê.

Pergunta: - Quantos anos de estudo?

- Três anos. Três. Eu fiz um ano de preparatório à noite, n’ê. Mas, depois, o curso, do... da Escola Profissional mesmo, era durante o dia... A gente estudava de manhã, teórico; e prática, depois, à tarde,

*nas oficinas. (...) Ia “pras” oficinas. E a gente fazia estágio, uma vez por semana, fazia estágio nas diversas sessões que tinha lá. Tinha Ferraria, fazia estágio na Fundição, na Caldeiraria, Ajustagem... A gente fazia estágio pra aprender com os oficiais, n'ê. (...) E eu me formei como Torneiro Mecânico.*

Ajustador Mecânico, José Maria de Freitas:

Pergunta: - *Na sua atividade era preciso muita habilidade?*

- *É, **habilidade** você aprendia na escola. Quando a gente saiu da Escola Profissional, a gente já tinha... Por exemplo, o Ajustador Mecânico, ele já fazia a ajustagem em peça. A gente fazia alicate, fazia ferramenta, ajustava peça, encaixe...*

Pergunta: - *Fazia as próprias ferramentas?*

- *Fazia, fazia ferramentas. Fazia alicate, talhadeira. Na escola a gente tinha Ferraria... Porque primeiro a peça ia na forja, batia, n'ê... Tinha um professor de forja, um ferreiro lá que ensinava... Lá a peça bruta se transformava na peça que o desenho... Tudo com desenho... Um desenho com medidas. Trabalhava com Parquímetro, Micrômetro... Depois, essa peça pronta, entregava para o Professor e ele media. Perante as medidas, se estava certo, é que vinha a nota. Se a medida estava errada, perdia ponto. E era tudo no desenho, tudo com medida. Você pegava a peça bruta, tirava na talhadeira... Tinha exercício na talhadeira... Você nunca bateu o martelo, pegava a talhadeira e... Não podia pegar o martelo, enforcar o martelo, tinha que pegar na ponta do martelo... Tinha que bater sem olhar. (com as mãos faz o sinal de acertar uma martelada na mão – risos) E não tinha prática. O exercício de talhadeira comia a mão da gente, de tanto bater na mão. E ali você aprendia; a prática saía dali. Dali é que você entrava na oficina. E esses estágios que a gente fazia, de semana, uma vez por semana... A gente ia trabalhar em vários*

*setores. Uma hora em Caldeiraria, uma hora na Eletricidade, uma hora na Solda, e aprendendo o todo da oficina. E de lá a gente entrava na oficina. Na oficina tinha muita reparação de carro, consertar banco, consertar uma série de coisas.*

O relato de Freitas é muito revelador. *“Habilidade você aprendia na escola. (...) E ali você aprendia, a prática saia dali. Dali é que você entrava na oficina”*. Lembrando os relatos estudados durante toda esta pesquisa, sobre as qualidades destes trabalhadores, na solução dos mais variados problemas encontrados no cotidiano das oficinas, nos parece claro que a formação desta escola foi fundamental. A habilidade era ensinada e aprendida, como continua revelando Freitas:

*- Mas, essa habilidade veio mesmo, desde o tempo de escola. Quase todo mundo frequentou a escola. A Escola Ferroviária era muito antiga. Não me lembro de quando foi fundada. E terminou, nem sei se tem mais. É, depois veio Senai, Senac, n'ê. Acabou substituindo. Hoje, talvez, não exista mais essa escola dentro da... A ferrovia não tem... Acho que eles aproveitam Senai. O Senai já vai no lugar. Substituiu, mudou.*

A Escola Profissional Ferroviária surgiu da necessidade de preparar trabalhadores para atuarem nas diversas atividades da E.F.A. Da década de 1930 até a década de 1960 ela funcionou em um prédio no centro da cidade, e depois foi transferida para outro, também no centro, na sede da União Operária, na Rua Gonçalves Dias esquina com Avenida Bandeirantes, e depois foi ainda para um prédio ao lado da Estação Ferroviária, onde existiu até a Fepasa encerrar suas atividades, em 1971. O endereço tradicional, na Rua São Bento, esquina com Avenida Bandeirantes, manteve sua vocação de formação técnica depois que a Escola Profissional Ferroviária deixou o prédio. Lá passou a existir a Escola Industrial Anna de Oliveira Ferraz, hoje Escola Técnica Estadual, administrada pelo Centro Paula Souza.

Pode ser apenas uma coincidência, porém, o Caldeireiro, Manoel Garcia Salvaterra foi o único dos trabalhadores entrevistados que não frequentou a Escola Profissional Ferroviária. Mesmo que ele tenha em suas memórias passagens que considera terem sido de grande importância para o conjunto da companhia, e de fato foram, e mesmo que ele seja extremamente contraditório ao relacionar a dureza de alguns serviços que realizou com a sensação de ter

gostado disso, ainda assim, neste grupo parece ter sido ele que tenha executado as tarefas mais pesadas do ponto de vista da mão de obra. Anteriormente ele já havia contado que havia feito dois tanques para combustíveis perto da rotunda e de ter ‘virado’ as chapas de aço no malho, serviço que exigia um grande esforço físico. Ele tem outro relato onde, entre contradição e submissão, ele ainda consegue se orgulhar dos feitos, o que nos faz lembrar novamente do sublime do operário e toda a relação que Portelli (2008) nos ensinou:

Pergunta: - *E esses tubos eram por onde circulava a água. Era a serpentina?*

- *A serpentina, a caloria, n'ê. Porque a água ficava correndo dentro daqueles tubos ali. Os tubos eram só caloria para esquentar, para dar vapor. Aí é que era duro. Aí limpava toda a caldeira por dentro. Muitas vezes tinha barro, pedra; então, nós éramos obrigados a picotar com uma tesourinha... Ia picotando lá o tubo... Ih, rapaz, fazia um barulho que você saia de lá que não escutava nada. E era isso daí. E vamos trabalhando... Até chegarem as canadenses... Aí as canadenses (Locomotivas).*

Pergunta: - *As canadenses eram a fogo também?*

- *É, também. Eram novas. Vieram do Canadá. Acho que foi uma meia dúzia, do Canadá.*

Pergunta: - *Essas não precisaram reformar?*

- *Essas não. Essas já entraram no fogo logo. Aí veio aquela ‘chefaiada’ canadense, vieram explicar como que era, como que não era. Mas, isso aí quem acompanhava eram os encarregados, n'ê, da Caldeiraria (...) O povo que era... João Flório... Naquele tempo era... Depois tinha o Cardoso, também... Mas, acho que aquele lá era primeiro... aí eu não lembro muito... a gente vai perdendo a fisionomia. E foi, foi, foi saindo. Aí trabalhamos todo esse tempo aí. Mas, era gostoso porque muitas vezes, o serviço era pesado... Era pesado ‘pra desgrama’... Fizemos esse tanque... Fizemos esse tanque*



*de óleo ali na avenida, aquele tanque de óleo ali em frente à Via Expressa.*

Pergunta: - *Do lado da Rotunda?*

- *É.*

Pergunta: - *O senhor que fez aqueles tanques?*

- *Sim senhor. Trabalhei bastante lá*

Em outro momento da narração de suas pesadas tarefas nas oficinas, o Caldeireiro, Salvaterra usa novamente o termo ‘chefaiada’ para definir alguém importante para aquele trabalho, mesmo que não pertencesse aos quadros hierárquicos da companhia. Acredito que ele traga para a narração 60 anos depois, exatamente os mesmos dizeres, os mesmos termos que usava na época em conversa com companheiros de serviço:

*- Era caldeira, era fornalha, era embaixo, o cinzeiro... Tudo podre. A caixa de fumaça... que ali tem umas peneiras, que era para não soltar muita fagulha, n’ê... Então, segurava muita pressão também ali. É... Reparava inteirinha, inteirinha... Depois dava pressão. Aí vinha a ‘chefaiada’ lá, n’ê, para dar pressão, cada um em um nível, tudo certinho. E graças a Deus trabalhava direitinho lá. Não tinha problema não, rapaz. Eu gostava também.*

Pergunta: - *Era um serviço pesado? Perigoso?*

*- Era pesado... O duro ali era a fornalha. Você entrava na fornalha, de pé você não podia ficar, porque ela era baixinha. Você sentava muito, doía as costas. Então, para você tirar aqueles tubos, tinha um martetele já com talhadeira. Então, você precisava dobrar, ia virando aquilo lá, para tirar aqueles tubos todos para reparar a tubulação. Então, ficava dois, três meses só ali naquilo.*

E mesmo quando perguntei para ele sobre a reputação do ferroviário da E.F.A. na sociedade araraquarense, ainda assim ele foi resgatar em suas memórias os momentos de trabalho duro e pesado, que exigia muito esforço físico:

Pergunta: - *Como era trabalhar na EFA, como o trabalhador era visto na sociedade. Era um trabalhador especial ou era um...*

- *Não, era igual. Era comum.*

Pergunta: - *Não tinha um status diferente porque trabalhava numa companhia ferroviária que nasceu na própria cidade?*

- *Tinha isso daí. Você falava ferroviário você podia trazer a loja. (...) Podia trazer a loja.*

Pergunta: - *Tinha uma boa reputação?*

- *Nossa. Falava de ferroviário, nossa. Era aquela coisa louca. Nós 'se chalava'<sup>14</sup>, n'é. (risos)*

Pergunta: - *Todo mundo servia bem?*

- *Servia. Servia, e você pedia o que tinha que pedir que tudo bem. Nesse ponto aí davam valor em nós.*

Pergunta: - *Mas, antes da Fepasa?*

- *É, antes da Fepasa.*

Pergunta: - *Em todo lugar na cidade era assim?*

- *Era assim. Falava "onde o senhor trabalha"? "Sou ferroviário". Eta, não precisava falar mais nada. Tinha um cartaz 'desgramado', viu. Mas depois foi caindo. Ah, até hoje também a gente fala que é ferroviário eles 'adotam' também, mas não é que nem antes. Antes você exercia e era bom mesmo 'véio'. Fizemos muita coisa nessa EFA aí, viu. E coisa pesada. Não era dizer que... Ah, os caras que já contaram para você sabem que a coisa aí era pesada; Caldeiraria era pesada. E eu gostava da 'fia da puta', trabalhava num sol 'desgramado' rapaz. Eh, porque cravar gôndola precisava cravar no*

---

<sup>14</sup> Chalava: se achava mais do que realmente era, se vangloriava.

*tempo, não tem barracão pra isso. Então, juntava lá, tirava o assoalho, trocava o que estava quebrado, bloqueava n'ê, a cabeça, e com o martelo colocava o pino naquele buraco para sair o arrebite para colocar outro, porque estava solto, n'ê. Então, trabalhava o dia inteiro naquela chaparia quente. Chapa quente... É, mas não fazia conta, não. O povo passava de lá e falava "Ei Manoel" ... Mas, não fazia conta.*

A Escola Profissional Ferroviária deixou marcas também na memória dos descendentes dos antigos ferroviários, como é o caso de Reinaldo José Rodrigues dos Santos, filho do Mestre Truqueiro, José Rodrigues dos Santos:

Pergunta: - *Ele fez a Escola Profissional?*

Reinaldo: - *Fez. Meu pai fez a Escola Profissional, como a grande maioria do pessoal que trabalhava na Estrada de Ferro Araraquara na época, n'ê. A grande maioria fazia Escola Profissional Ferroviária para trabalhar na EFA, n'ê. (...) Então, você via que eram pessoas, eram profissionais, eram técnicos extremamente preparados. Não era uma pessoa que passa num concurso e entra na ferrovia e vai trabalhar. Eram pessoas extremamente preparadas. As oficinas da Estrada de Ferro eram o orgulho para as ferrovias do Estado de São Paulo. A gente tinha conhecimento disso, que eram profissionais que tinham realmente muito conhecimento, muita habilidade, muita prática, muita criatividade, n'ê, e que, infelizmente, se perdeu. **O conhecimento dessa geração toda aí se perdeu completamente.***

Sua análise sobre a importância deste núcleo formador de trabalhadores é estendida para outras áreas:

- *A Escola Profissional Ferroviária da época era um embrião, que hoje o Brasil se ressent, não só na área de ferrovia, mas em todas as áreas de infraestrutura; o Brasil tem carência de técnicos. Porque, na verdade, quando a gente fala que o meu pai falava do engenheiro que estava chegando e tal; que ele falava que "o cara não sabe lidar com isso daí", é na verdade um embate que existe até hoje entre o Técnico e*

*o Engenheiro. Nós temos uma carência enorme no Brasil de ensino técnico. Tanto é que hoje se fala muito, aqui no estado de São Paulo, se fala muito das escolas técnicas e tal, porque o Brasil é carente disso. Então, se na época tivesse havido uma evolução das escolas técnicas profissionais de ferrovia, e se nós tivéssemos criado uma espécie de um instituto de tecnologia na área de ferrovia, provavelmente hoje, passados quarenta, cinquenta anos, nós já estaríamos no nível europeu, no nível desses países mais avançados da ferrovia.<sup>15</sup>*

Para completar sua análise retomamos fragmentos que já apareceram anteriormente na fala do próprio Reinaldo:

*- Então, quando eu te falei que havia necessidade de se evoluir, n'ê, é porque o que se fazia era coisa de "tecnologia tupiniquim". O que é a "tecnologia tupiniquim"? O cara não tem, ele cria, tá. Mas ao criar ele está demonstrando uma capacidade, uma habilidade, uma competência. Então, isso tinha que se evoluir para um outro patamar aproveitando a criatividade dessas pessoas. Mas, infelizmente isso aí acabou. (...) Essa criatividade teria que ter sido aproveitada numa evolução da ferrovia. Como aconteceu em todas as áreas que tiveram evolução, n'ê.*

Outro descendente, José Augusto, o filho do antigo Chefe das Oficinas, Augusto Cardillo, fala do mesmo paradigma que ouvi pela cidade durante minha infância e adolescência:

*- Tem muito ferroviário que se formou na escola, depois as indústrias pegavam porque as pessoas gostavam. Eram bem formados, eram as melhores mãos de obra, n'ê, o pessoal melhor formado.*

---

<sup>15</sup> Após o término da segunda guerra ocorre um acentuado declínio das ferrovias e uma acelerada expansão rodoviária. Além disso, um surto industrial verificado após 1930 e um declínio na produção do café, deixariam as ferrovias em situação de muita fragilidade. Outro fator foi a relação de intercâmbio do Brasil com os Estados Unidos. Durante a guerra, além dos equipamentos militares, os norte-americanos levaram para a Europa uma grande quantidade de material rodoviário, como veículos e máquinas para a abertura e reparo de estradas. Quando a guerra acabou todo esse material foi vendido para países subdesenvolvidos a preços muito baixos. O Brasil estava entre esses países. Tudo conspirava contra a ferrovia e a favor das rodovias. Este foi o modelo de desenvolvimento escolhido pelo Brasil.

A Escola Profissional Ferroviária chegou a ter até uma fanfarra, que participava das festas da cidade, inclusive do desfile comemorativo ao aniversário do lugar. Quem relata é o tocador de corneta da fanfarra, o Carpinteiro, Djalma Aparecido Costa:

*- O Adhemar de Barros estava aí na cidade (...) Fez a festa... que ele vinha sempre fazer uma festa aqui em Araraquara... Adhemar de Barros, a menina dos olhos dele era Araraquara... Dia vinte e dois de agosto era infalível. Adhemar de Barros estava em Araraquara. Ele e a comitiva dele (...) Antes de trabalhar na estrada, na Escola Profissional eu fazia parte da fanfarra da Escola Profissional... E justamente no dia do aniversário da cidade, que sempre é dia vinte e dois de agosto... Como eu disse Adhemar de Barros não falhava, ele vinha para cá porque a festa era boa, e a Escola Profissional participava do desfile da cidade. Naquela época tinha um desfile coisa bárbara na cidade, n'ê. Aí desfilava Tiro de Guerra, e Escola Industrial, a Escola de Comércio, Colégio São Bento, IEBA... Aquele tempo era IEBA, agora é EEBA, n'ê (...) Era Instituto sei lá de Educação Bento de Abreu... Então, quando era o dia da festa ele vinha aí. A gente estava sempre participando da, da, do desfile. E no caso também eu fazia parte da fanfarra; eu era bom numa corneta naquele tempo; e participava, sempre assim, estava sempre vendo o Adhemar de Barros, como nós estamos aqui assim, face a face, n'ê (...) Encostadinho ali. As vezes ele chegava, ele mesmo batia palma quando as escolas passavam... que ele gostava mesmo da festa... E essa foi assim a nossa vida, n'ê... Fizemos a Escola Profissional, fizemos o nosso tempo na Estrada e agora estamos aqui, aposentados; aposentei em 77, já venceu outra aposentadoria.*

## 8. RESULTADOS DA APLICAÇÃO DA LINGUAGEM DO CORPO COMO METODOLOGIA

Neste trabalho foram utilizados recursos da Linguagem Corporal. A Cinésica, ciência que estuda a Linguagem Corporal propõe que há movimentos, posturas, expressões, ações, manifestações, inflexões, que podem ser utilizados em uma conversa, e que podem incentivar, motivar a fala do entrevistado, proporcionando resultado mais eficiente na obtenção de informações; da informação que se busca.

Considerando os movimentos sugeridos por dois estudos<sup>16</sup> procurei demonstrar interesse, muito interesse no que era relatado, curiosidade e alegria de saber o que me era contado. Escolhi alguns momentos específicos para aplicar os movimentos e expressões sugeridos pelos estudos. Eram momentos em que os narradores de suas próprias histórias revelavam o que buscava para esta pesquisa ou iam além do esperado.

A união de seis movimentos da linguagem corporal aprendidos nas duas obras de referência e aplicados de forma coordenada ou não, ao final de uma exposição durante o depoimento, fez com que o entrevistado voltasse a falar mais um pouco e, às vezes, de forma mais entusiasmada. Alguns destes movimentos foram aplicados em outros momentos para reforçar o entendimento de que eu estava muito interessado no que era relatado e feliz com o que ouvia.

Um movimento de corpo para frente, na direção do entrevistado, somado a uma mão espalmada virada para cima, como se pedisse para que ele colocasse a informação naquelas mãos, e ainda com o levantar das sobrancelhas, abrindo mais os olhos; o olhar nos olhos do entrevistado estabelecendo a comunicação com ele e o esboço de um sorriso, significaram naquele momento que eu estava interessadíssimo na resposta, como se lhe dissesse “estou ouvindo, por favor fale mais, estou interessado, estou atento, quero ouvi-lo”. Vez por outra acrescentava a interjeição “hum, hum”, com o sentido de desejo, vontade, necessidade, expectativa por algo mais. Podem parecer gestos triviais, sutis; e os são. Contudo, registro o funcionamento da técnica em praticamente todas as vezes em que foi aplicada.

---

<sup>16</sup> PEASE, Allan and Barbara. **Desvendando os segredos da linguagem corporal**. Tradução: Rio de Janeiro: Sextante, 2005.

Tentei ainda, mais um movimento, que é o ‘espelhamento’, técnica que Pease (2005) afirma, faz com que o outro se sinta à vontade, confiante, confortável com o entrevistador, e que demonstra ainda que eu sentia a mesma emoção que ele sentia, estabelecendo com ele um vínculo, um relacionamento, uma aceitação da sua história, e que, por refletir alguns de seus movimentos eu seria um indivíduo de fácil convívio. Confesso que lembrar dos movimentos, sincronizá-los, estar atento à fala, harmonizar as perguntas, para que a entrevista tivesse fluência, exigiram boa dose de concentração. Porém, o resultado parece ter sido merecedor deste empenho.

Utilizei-me de um código para aplicar a técnica e ao mesmo tempo poder sinalizar na entrevista onde ela foi aplicada. A interjeição “Hum, hum” não foi aprendida nas referências. Ela foi espontânea e entendida como apropriada para o que se desejava.

Em dois trechos da entrevista com o Modelador, Belmiro Rosato, é possível perceber a aplicação da linguagem corporal e seu efeito imediato. Durante o processo de pergunta e resposta percebe-se minha insistência com perguntas, enquanto suas respostas são muito breves e não conclusivas, interrompidas, com hesitações, ocorrência justificável até mesmo pela sua idade, 84 anos. Neste processo passei a aplicar o conjunto de movimentos e expressões, e ele passou a falar mais e com maior entusiasmo. No momento da aplicação da interjeição “hum, hum”, eu já havia utilizado todos os demais movimentos apresentados anteriormente. Nota-se que logo após à interjeição ele produz uma fala um pouco maior que todas as anteriores, e com mais alegria, que pode ser notada na expressão “Eh rapaz”, logo no início do último trecho:

Pergunta: - *Ter trabalhado, ter vivido dentro da Estrada foi algo tão significativo assim?*

- *A gente gostava daquilo... Entende? A gente gostava... gostava e se empenhava a fundo... Agora...*

Pergunta: - *O patrão pedia esse empenho?*

- *Não, era coisa nossa mesmo... As vezes... Mas, o próprio serviço, o próprio serviço...*

Pergunta: - *Encantava?*

- Não... Te mandava 'ocê' fazer... O serviço vinha 'ocê' tinha que resolver... Até buzina de locomotiva a diesel eu fiz; aquele funil assim... (mostra com as mãos o formato) Óooooo que 'ocê' escuta aí... (risos) E foi assim... Fazia de tudo... Ah, chegava lá, tinha que resolver... Alguma coisa eu ia com o desenhista... se entendia. Era ele mesmo... o Sedenho, sabe...

Pergunta: - Hum, hum...

- Eh rapaz, ele falava bem de mim 'pra burro', viu, nossa Senhora... O Sedenho era um... A gente tinha... e tinha gente boa lá dentro, gente boa, gostava dele... Me sentia bem... Eu era... eu era Mestre lá depois no fim, n'ê... Fui pra Mestre... Encarregado... E as vezes vinha algum político lá, tinha alguma festinha lá, tinha um churrasquinho, dentro da oficina mesmo, e os Mestres iam lá tudo num, num canto lá... E sabe o que é que eu fazia? Eu ia no meio da turma que trabalhava... (risos) "Oh rapaz porque que não vem aqui"? "Não, vou já aí", não tem problema, mas o meu 'chá' (??) era ficar no meio da turma... Eu gostava da...

No próximo trecho a ser analisado, Belmiro vinha de uma sequência de respostas que eram um espelho do que lhe perguntava. Convenhamos, isso desarticula o entrevistador. Novamente, todos os movimentos e expressões da técnica foram aplicados. Na repetição da interjeição, a segunda era em tom um pouco mais elevado e mais alongado que o primeiro, numa demonstração de que estava impressionado com o que contava. O que é verdade. O resultado é sensacional:

Pergunta: - *Aquele arco externo da roda?*

- *É, externo...*

Pergunta: - *Pra não deixar sair do trilho?*

- *É, pra não sair do trilho...*

Pergunta: - *Era na pressão?*



- Na pressão... Porque senão ele gastava a roda... Precisava jogar a roda, eixo, tudo fora... Então, eles mandavam o aro... E a roda menor, n'ê, claro...

Pergunta: - Hum, hum...

- Então, chegava aí eles tinham que dar... 'Cê' sabe como é que eles faziam pra dar essa pressão? Eles torneavam o, o, a roda que não tinha o aro, com uma medida... E torneava o aro com... com quatro décimos menos... quatro décimos de milímetro... era um negocinho assim... (mostrando com os dedos algo muito pequeno) Então, eles punham esse aro no fogo... Porque o, o ferro tem dilatação no... quente... quente. Quando saia da fundição, todos os modelos que eu fazia, eu tinha que dar um por cento a mais... Se eu fizesse o modelo em um metro tinha que dar um metro e um centímetro... que quando ele esfriava ele, ele vinha pra... Então, eles punham esse, esse aro, e punha fogo... Esse aro o que ele fazia? Ele fazia isso aqui... (mostrando com as mãos o aumento na circunferência) Aquele aro era tudo, tudo calculado, n'ê... Então, depois eles vinham com aquele eixo, com aquela roda, lisa, n'ê...

Pergunta: - Hum, hum...

- Vinha e enfiava lá dentro... que entrava... Ele dilatava... Aí sabe... 'tá tudo certo? Tá tudo'... 'Tudo certinho'... Eles jogavam até água no aro... O aro vinha e ó... (mostra com as mãos o aro apertando a roda)

Em um trecho da entrevista com o saudoso Torneiro, Adolpho Lustre, a técnica da Linguagem Corporal é utilizada de forma intensa, notada pelas quatro vezes seguidas em que a interjeição “hum, hum” é utilizada. Durante todo o período empreguei o conjunto de movimentos, posturas, sinais e expressões de forma densa. Após isso, Lustre volta a dar respostas curtas. Em mais uma tentativa de buscar nele mais informações, a técnica é novamente aplicada, identificada novamente pela utilização da interjeição “hum, hum”. E novamente o resultado é notável:

Pergunta: - E esse Tabú tinha bastante habilidade? Que mais ele fazia?

- Bom, ele era Caldeireiro, trabalhava com Lambreta... Ele reformava Lambreta... A lataria, n'ê, não, motor a explosão, o motor da... Ele fazia cada uma na Lambreta. Ele tinha uma Lambreta que era um doce... a Lambreta dele.

Pergunta: - Hum, hum.

- Mas ele, ele tinha duas personalidades. Quando ele bebia, era uma coisa... São ele era outro... Quando ele bebia... No jogo da Ferroviária, aonde ele 'tava', de vez em quando você via que sumia todo mundo. Ele era truncudo. Ele era baixinho.

Pergunta: - Hum, hum.

- Mas era um... Tinha uma força... Ah, acontecia qualquer coisa lá ele já... queria pegar todo mundo, porque ele 'tava' com a cara cheia, n'ê.

Pergunta: - Hum, hum.

- Então limpava. 'Cê' via assim na... na geral. Mais na geral ele ficava, n'ê... Limpava aquilo lá, n'ê, com medo dele. Tanto é que um cara, com medo dele deu um tiro nele... Até foi na zona, n'ê...

Pergunta: - Hum, hum.

- Sei lá, o cara 'tava' lá dentro, ele foi... mexeu com a mulher dele... não sei o que foi; ele achou ruim, quis agarrar o cara, o cara pregou fogo nele. Matou o Tabú. Olha... aquele cara lá merecia uma, uma estátua, viu.

Pergunta: - Habilidade?

- Habilidade... habilidoso.

Pergunta: - Que mais ele, ele fazia?

- Bom, especificamente ele fazia essas coisas só, n'ê. Trabalhava...

Pergunta: - Mas, o trabalho dele pra ferrovia...

- *Pra ferrovia ele era Caldeireiro.*

Pergunta: - *Hum, hum.*

- *E ele fazia muita... Como se diz... Serviços assim mais melindrosos com chaparia... Tudo essas coisas era o Tabú. Ele era... Tinha muitos caldeireiros também que faziam o serviço de encanamento de vagões. Tudo, tudo era coisa da Caldeiraria. (...) E tinha especialidades... Cada seção tinha coisa específica de... Que nem eu falei pra você... Diesel, Caldeiraria, Fundição... Ah, Marcenaria tinha também... Carpintaria... Tinha Modelação, fazia os modelos pra fundição também. Tinha gente capacitada.*

Os movimentos, posturas, expressões e sinais da técnica de Linguagem Corporal foram aplicados em todas as entrevistas, algumas de forma mais intensa, em outras, mais sutilmente. Porém, para todas elas, compreendo que a técnica agregou melhores condições para a conversação e obtenção das respostas. É certo que instintivamente e de forma natural, a técnica é aplicada no nosso cotidiano e, por certo, a aplicaria nestas entrevistas, mesmo que delas não tivesse percepção. Contudo, ter conhecimento do procedimento e aplica-lo de forma intencional, consciente e treinada, intensificou e tornou mais eficiente os resultados. Confesso ter sido este um verdadeiro achado metodológico para a linguagem da pesquisa.

Alguns entrevistados falavam com mais eloquência, outros falavam bem menos; bem pouco, é verdade, como é o caso de Belmiro Rozatto, que por várias vezes parecia encerrar a conversa. Mesmo assim, a entrevista com ele durou uma hora e trinta e nove minutos, sempre motivada pela minha curiosidade e pela aplicação da linguagem corporal. Ao longo da conversa isso foi criando uma relação de confiança, já que, com exceção de alguns descendentes, eu não conhecia os demais entrevistados. A entrevista foi nosso primeiro contato pessoal, antecedido, claro, de uma conversa telefônica, onde fiz as apresentações, minha e do projeto de estudo.

A conversa com o Modelador, Belmiro Rozatto, foi combinada com um filho dele, Valter Rozatto, que agendou com o pai o dia e horário da entrevista. Durante o depoimento, por diversas vezes, o Modelador parecia encerrar a conversa, ele usava algumas expressões de conclusão. Uma delas, “E era assim”, foi um grande presente para esta Dissertação, pois a incorporei no título do trabalho.

- *E, e hoje é diferente, n'ê... **E foi isso aí...***

- *É um barracão grande... ali, n'ê... **E era assim...***

- *Mas nós fazíamos miséria aí nessa oficina aí... Coisa de louco... **E era assim...***

- *'Cê' queria fazer um móvel lá pra uma seção... A madeira estava ali... Entende? **E era assim...***

- *Mas, era uma boneca... **Mas é assim...***

- *Ele não sabia o que fazer... O homem ficou contente, rapaz, vou te contar... **É, mas foi isso aí...***

- *Uma bruta dum Locomotiva a lenha rapaz... Nossa senhora, já arrancava mesmo, ti... tinha uma força... **E era assim...***

- *E o Vladimir é concursado lá dentro... Entende? **E era assim...***

Belmiro utilizava a expressão para encerrar a conversa. Eu, por senti-la expressiva, a utilizei para abrir o título do trabalho. “E era assim... Abrindo as cortinas de ferro das memórias dos trabalhadores das oficinas da E.F.A.”



## 9. CONSIDERAÇÕES

Experimentei uma formidável viagem numa cápsula do tempo das memórias e lembranças destes trabalhadores. Compreendi, como havia proposto, que abordar elementos da História da ferrovia é tratar da História da cidade de Araraquara. A ferrovia é uma significativa metáfora para a modernidade. Este símbolo tem um significado mais intenso ainda para a cidade de Araraquara.

Derrubar a cortina de ferro das memórias dos trabalhadores das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara - E.F.A. - e resgatar, recolher sua visão peculiar da história - visão por vezes subjetiva - foi experimentar um desafio muito gratificante. Eles tinham um trabalho que alimentava o corpo, sustentava e dava dignidade às suas famílias, e mesmo que estes funcionários das oficinas da E.F.A. não tenham tido esta percepção, constituíram um grupo de trabalhadores, que protagonizou um capítulo especial na história da ferrovia em Araraquara.

Mais formidável ainda foi compreender que esta pesquisa se deu com trabalhadores que atuaram exatamente no final de um período histórico; verdadeiramente no final de uma era. Somente agora é possível entender esta representação, já que, inicialmente, ela não estava proposta. Como já mostrado no desenvolvimento da interpretação dos depoimentos, foi o fim de um conjunto de valores humanos, de uma relação e de um ambiente de trabalho que marcaram uma era. Este período representou uma transição, ainda que tardia, das últimas características do modelo medieval da atuação do artesão-artista, para o modelo capitalista de relação de trabalho. A percepção foi da Orientadora, Dulce, ao final da pesquisa. Ela apresenta esta descoberta logo no início, como um alerta.

Foi o fim de um núcleo de trabalhadores geniais, onde suas habilidades, criatividade, inventividade, a sensibilidade do artífice, foram descontinuados, desprezados, abandonados. Foi o fim de uma tradição espetacular, de um mito que se consolidou dentro do ambiente daquelas oficinas e na história da ferrovia na cidade de Araraquara.

Faz parte do imaginário que alimenta a memória social da cidade a narrativa do esforço destes funcionários da “Estrada”, para o funcionamento da companhia genuinamente araraquarense, a Companhia Estrada de Ferro Araraquara.

Confirmei a hipótese proposta para esta Dissertação, ao identificar nos relatos dos funcionários que a criatividade e habilidade desses trabalhadores - que fabricaram peças de

reposição, ferramentas e até vagões inteiros, itens que outras companhias compravam nas indústrias que as manufaturavam – foi de fundamental importância para a existência da E.F.A.

É certo que afirmar que minha intenção inicial era trabalhar apenas com pesquisa documental. Fui convencido pela minha Orientadora, Dulce Whitaker, a trabalhar com depoimentos. Confesso que tive certa resistência; preconceito é verdade, quanto a esta busca, pois pensava, erroneamente, que não era na fala destes trabalhadores que encontraria o que queria. Dulce, porém, dizia que era, sim, somente na fala deles que estaria a legitimidade dessa História. Dulce custou a derrubar as cortinas de ferro de minhas teimosias e a me convencer de que a memória viva dos trabalhadores seria uma formidável fonte. Agradeço pela persistência. Logo após a primeira entrevista comecei a me fascinar pelo método. Cada entrevista era um momento de descobertas. Depois disso, descobria mais relatos interessantes para a pesquisa durante a transcrição dos depoimentos. E isso ocorreu novamente durante a leitura que serviu para destacar trechos importantes dos testemunhos. Quando passei ao processo de construção da Dissertação, com a associação de trechos dos depoentes para contar a história pretendida e fazer a análise de suas memórias, percebi que havia mais material ainda para compor a pesquisa. Foi, então, que percebi que tinha em mãos muito mais do que podia esperar. Dar voz a este grupo social, subalterno dentro da perspectiva da organização do trabalho, foi algo muito valioso.

O que foi conseguido com esta pesquisa é diferente de um trabalho anterior, um livro-reportagem, elaborado na Graduação, sobre a História da ferrovia na cidade de Araraquara, que considerou a documentação, os textos e os relatos registrados pela História Oficial, das classes dominantes, dos políticos. Aquela era a História que interessava ser contada. Esta é a História legitimada pelo testemunho do sujeito, dos próprios personagens que nela atuaram. As Histórias não são antagônicas e são complementares entre si. Mas, acima de tudo, elas são diferentes. E há ainda uma pendência gritante. A História contada pelos documentos é excludente e não relata o que estes personagens realizaram em suas funções. A História dos documentos não serviria até mesmo para motivar esta outra pesquisa, pois não foi capaz de idealizar, e nem mesmo citar, a habilidade e o protagonismo destes trabalhadores. Eles foram excluídos. O que determinou a intenção da proposta para a pesquisa foi o relato popular presente na cidade de Araraquara sobre o mito daquelas oficinas.

Foi nos depoimentos que encontrei o que procurava, o que propunha. E encontrei muito mais significação ainda para este núcleo de trabalhadores. As histórias que havia ouvido durante toda a vida sobre a habilidade destes trabalhadores, destes artífices, e que haviam ficado gravadas

em minha memória, já me havia dado segurança suficiente de argumentos para propor o projeto de pesquisa ao Programa de Mestrado do Centro Universitário de Araraquara (UNIARA). Ao fazer as entrevistas, recolher as lembranças, a cultura do imaginário, as memórias na oralidade destes personagens; além de encontrar o que procurava, encontrei mais ainda, o que fez com que me sentisse contemplado na proposta e fortalecido no argumento, com o reforço proporcionado por acontecimentos que não conhecia. Isso me faz acreditar que tenha havido outras histórias, tão ou mais fantásticas no início desta saga da ferrovia na cidade de Araraquara. Esta tradição não foi construída por mero acaso, e sim porque estes trabalhadores eram muito combativos.

A atuação destes trabalhadores no cotidiano das oficinas foi de relevante importância para o funcionamento da companhia ferroviária araraquarense. E foi mais importante ainda nos períodos de dificuldades financeira e estrutural, como no período da Segunda Guerra Mundial. Estes trabalhadores construíam vagões, faziam a manutenção de locomotivas, vagões, linhas permanentes e todo o acervo ferroviário da E.F.A. Além disso, havia outras companhias ferroviárias, como a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, que tinham maior estrutura econômica, o que permitia que comprassem um número maior de peças e equipamentos para suas ferrovias.

Foi confirmada também a hipótese da importância da atuação destes trabalhadores, mesmo fora dos limites das oficinas da E.F.A. Encontrei relatos de trabalhos que realizaram na Companhia Troleibus Araraquara, com a construção de ônibus elétricos inteiros, feitos por ex-ferroviários depois de se aposentarem de suas funções nas oficinas. Trabalharam na construção do Ginásio de Esportes da cidade, o Gigantão, ajudando a finalizar a obra, depois que a construtora abandonou os trabalhos. Construíram dois estádios de futebol; um para o time de futebol surgido dentro do clube criado pelos ferroviários, e outro, na cidade de Américo Brasiliense, para ajudar este time nas disputas do campeonato estadual de futebol da época. Individualmente, alguns deles fizeram ferramentas, peças, deram soluções para problemas de indústrias e pessoas da cidade, como foi o caso do Caldeireiro, Tabú, ao fazer cadeira de rodas para deficientes.

A condição financeira inferior e os períodos de crises, como durante o conflito mundial, ou ainda as falências que enfrentou, obrigaram a companhia ferroviária araraquarense a fabricar as peças que utilizava na manutenção de suas Locomotivas, vagões e equipamentos. A necessidade fez a solução. Para preparar, formar, ensinar esses trabalhadores, foi criada na companhia, uma escola de formação profissional. A Escola Profissional Ferroviária surgiu da necessidade de preparar trabalhadores para atuarem nas diversas atividades da E.F.A., inclusive



nas oficinas. Ela ensinou a técnica e a tecnologia, qualificou os trabalhadores. Era uma mão de obra preparada para atender as necessidades da companhia ferroviária. Só que o conhecimento, o saber fazer, a versatilidade, a habilidade, a diversidade de aptidões, a destreza, proporcionados por esta condição, geraram verdadeiros artífices, artesões, artistas, grandes sabedores do ofício. Eles desenvolveram ainda a sensibilidade, que, aliada a competência adquirida por gerações seguidas de trabalhadores, proporcionaram um paradigma para aquelas oficinas, para aquele núcleo de trabalhadores, deixando na história, de suas vidas e na história da ferrovia na cidade de Araraquara, marcas que nos permitem hoje entrar nesta construção de seus imaginários e ressignificar o passado. Entre a objetividade e a subjetividade dos depoimentos destes trabalhadores, encontramos a ideia de isso é assim porque sempre foi assim. E deve ser mesmo, já que a Escola Profissional Ferroviária, embrião das atuais escolas técnicas, surgiu ainda nos primeiros anos de existência da companhia de trens de Araraquara.

Só que a existência da Escola Profissional Ferroviária, dentro da estrutura da companhia Estrada de Ferro Araraquara, por si só, não explicaria totalmente este conjunto de valores, já que outras companhias também tiveram suas escolas técnicas, como Cruzeiro, Pindamonhangaba, Baurú, Jundiá e Sorocaba, a maior delas. Além disso, a de Araraquara nem era uma grande escola; era um núcleo. A explicação da importância da existência da escola é verdadeira, porém insuficiente. Para explicar o que tornou os grupos de trabalhadores desta oficina tão especiais ao longo do tempo é necessário considerar as peculiaridades desta oficina ao longo do tempo. Os elementos que podem sugerir uma explicação, uma teoria, estão distribuídos ao longo do texto; porém, separados não tem força para propor uma explicação; e um elemento reforça o outro e depende dele. A capacidade econômica sempre limitada, a necessidade de manter o acervo, a existência deste espírito artesão em sua mão-de-obra podem ser alguns destes elementos que podem explicar as condições especiais que serviram de motivação para a existência deste núcleo tão especial. E eles aparecem ao longo da pesquisa.

Estes trabalhadores são personagens de suas próprias histórias, com a propriedade de dizerem “eu vi, senti”, ou mais intensamente, “eu fiz”, confirmando as propostas dos autores estudados para esta Dissertação.

Em seus depoimentos estes artesãos transmitem a noção, a informação de que parecem fazer parte da estrutura física das oficinas, propondo-se ser mais do que agregado, para ser parte do todo. Ao menos é o que se pode sentir numa análise que parte do presente para iluminar acontecimentos do passado, já que no momento em que essa história se desenvolvia,

quando ela era momento presente, pode-se entender que não havia noção exata da importância que aquilo tinha para a história.

Outro objetivo proposto, e alcançado, é preservar em registro escrito a vivência no cotidiano da companhia ferroviária, dentro do conceito da Nova História, que incorpora todos os excluídos pela “História Oficial” e pelo “materialismo histórico”, sempre, claro, deixando margem à subjetividade. (WHITAKER, 2004)

Todos os registros históricos que estudei anteriormente sobre a história da ferrovia na cidade de Araraquara, me mostraram que havia espaço para que algumas memórias também pudessem ser registradas, ampliando o relato sobre alguns momentos da estrada de ferro na cidade, contribuindo para a preservação documental, que supere as barreiras do tempo e das gerações. E asseguro que ainda é possível ampliar um pouco mais estes registros, preservando mais detalhes ainda.

Encontramos alegorias em suas falas, testemunhos das vivências que encontramos nos relatos orais destes trabalhadores, e que agora estão preservados do tempo.

Os contadores de suas próprias histórias ainda declaram e expressam alegria pelo pertencimento a este núcleo, a esta tradição. A “Estrada” moldou a cultura deste coletivo. Hoje, isso representa muito mais do que uma memória. É uma concepção de vida e de uma realidade que viveram. Isto torna este grupo pesquisado um coletivo singular de testemunhas, que narram histórias não reveladas. Aliás, mais do que testemunhas, eles são protagonistas desta história; eles são a própria história. Eles dizem o tempo todo que tem saudades do que viveram dentro das oficinas. Eu vou mais além e assimilo o comentário da orientadora deste trabalho, Dulce Whitaker (2014), em uma conversa de orientação numa tarde, ao descrever o significado das lembranças, principalmente para as pessoas de mais idade, dizendo “Chico, as pessoas não têm saudades daquilo que elas faziam. Elas têm saudades de quem elas eram”, ou seja, da importância que eles tinham para o trabalho, da forma como participaram das atividades, do que representaram individualmente para o todo da oficina.

Nos depoimentos encontramos contradições muito fortes entre as memórias prazerosas e as tormentosas, entre a alegria do pertencimento, do ‘sublime do operário’, na exata medida do que foi proposto do Alessandro Portelli. Estes empregados manifestam alegria por pertencerem a este grupo. E em oposição a isso narram a penosidade de algumas atividades, a dureza do trabalho, por exemplo, em uma Caldeira quente, ou a lida com pesadas ferramentas e peças, ou ainda a pouca consciência sobre segurança do trabalho. Há ainda o conflito proporcionado pela

tristeza com o fechamento das oficinas na cidade de Araraquara, a transferência de trabalhadores para atividades em outras cidades, a disponibilização de outros num grupo de ‘excedentes’ da ferrovia, e ainda a aposentadoria de outros; em oposição à submissão e ao conformismo manifestado pela resignação diante do aumento de seus salários, alguns até dobrando seus vencimentos. “O ordenado melhorou”, chegaram a dizer.

Estes trabalhadores quiseram deixar para a posteridade as coisas bonitas que fizeram. Mesmo que eu tenha sido um pouco, ou muito, seduzido por esta envolvente beleza, ainda assim, percebi que eles gostam de falar de suas virtudes, de suas felicidades, e não de seus problemas, de suas dificuldades. Nos depoimentos eles constroem monumentos, no conceito de Le Goff (1988). Eles não falam de conflitos empregado-patrão, empregado-gerência. Não falam em demissões e somente um citou brevemente a realização de uma greve. Acredito ser da natureza humana preservar certas lembranças, em detrimento de outras, que o indivíduo prefere ocultar, mesmo que História não seja apenas o enaltecimento ao passado. Ninguém gosta muito de falar de seus problemas. Consultas em documentações ou registros oficiais poderiam fazer um contraponto. Porém, não há referencial teórico para analisar as falas deles, no sentido de contestar ou confirmar pontualmente o que relatam. E nem era o objetivo desta pesquisa.

Colher a memória dos ferroviários que participaram, vivenciaram e protagonizaram suas histórias, formando a história principal, dentro das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara, foi ainda espaço para o estudo de suas hesitações, pausas nas falas, esquecimentos de momentos. A compreensão é que os conflitos entres emoções e memórias, proporcionadas pela distância do tempo, fizeram com que construíssem neles próprios uma proteção contra o sofrimento. Entre os momentos prazerosos e os tormentosos, prefere-se deixar de lado aquilo que possa ter causado aborrecimentos, tristezas, pois se é mais feliz na imaginação, ao preservar certas lembranças, em detrimentos de outras, que o indivíduo seguramente prefere ocultar.

Suas memórias foram construídas a partir da noção daquilo que eles representaram para esta história da ferrovia em Araraquara, e mais especificamente, para a história deste núcleo e trabalhadores das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara. Isso fica muito claro e foi apontado nas análises realizadas.

Encontramos lembranças e memórias, valores e visões, nos descendentes dos trabalhadores. E mesmo que seus imaginários tivessem sido alimentados apenas pelos relatos de seus pais, ainda assim eles compartilham muitos dos conceitos encontrados nesta pesquisa,

como a capacidade, habilidade, destreza, criatividade dos trabalhadores dentro do ambiente das oficinas. Compartilham, inclusive, da noção de alegria pelo pertencimento a este núcleo. Porém, seus pensamentos divergem dos ferroviários que demonstraram submissão e conformismo com o episódio do surgimento da Fepasa, para conduzir os destinos, ou melhor, para arrasar com a história das oficinas da E.F.A. No entanto, isto também é história. Para os descendentes, a Fepasa acabou com as oficinas da E.F.A., e acabou com a ferrovia de forma geral no Estado de São Paulo, a ponto de comprarem Locomotivas e vagões em bitolas diferentes da bitola dos trilhos onde circulariam. Na verdade, todo o equipamento adquirido pela Fepasa, neste episódio, nunca circulou, em que pese o enorme dinheiro gasto na sua compra.

Este trabalho propôs, e alcançou o objetivo de fazer o registro desta história, a partir do depoimento de personagens que foram testemunhas, os principais atores, o indivíduo que lhe deu movimento, ou ainda seus filhos, ampliando o relato a partir do conhecimento popular ou oficial dos fatos. Não foi o resgate fiel do passado. É a construção feita a partir do presente, das lembranças, das memórias individuais destes personagens e o que para eles parece ter sido a história verdadeira. Trata-se da singularidade do indivíduo e sua participação na construção da memória coletiva. A história até então conhecida, foi ampliada, com novas informações, outras hipóteses, esclarecimentos, detalhes sobre fatos consolidados ou não pela História, descobertas fascinantes.

A mais formidável foi sobre o período de 1940 a 1950, durante a Segunda Guerra Mundial, quando era impossível importar peças para a manutenção da ferrovia, mesmo que a ferrovia transportasse quase a totalidade dos produtos a serem exportados ou consumidos na capital do estado ou outros grandes centros. O relato dos descendentes do antigo Chefe das Oficinas, Augusto Cardillo, nos apresentou detalhes que não ficaram registrados pela História Oficial com a relevância que merece, mesmo sendo de grande importância para a história desta companhia genuinamente araraquarense e, principalmente, para o núcleo das oficinas da E.F.A., local onde estes artesãos transmitem a noção de que, mais do que fazerem parte da estrutura física das oficinas, eles fazem parte do todo. Foi um período onde a notável capacidade e disposição destes hábeis trabalhadores proporcionou um resultado espetacular para o funcionamento das oficinas.

Nesta pesquisa foi possível confirmar a hipótese de que estes trabalhadores têm conhecimento sobre seu microcosmo de trabalho, mas não tem conhecimento sobre a história geral da companhia onde trabalharam.

O passado pode não ter sido recuperado tal como foi, já que o tempo transforma a tudo e a todos e essas alterações modificam o passado sob a luz singular do presente. (BERGSON, 2006)

Contudo, registrar Histórias é conservar vivo, é proteger do tempo e do esquecimento os valores e emoções do ambiente, sensações que ficam escondidas nos dados estatísticos. (QUEIROZ, M., 1988)

Exatamente como propôs Ecléa Bosi (1994), encontramos nestes narradores de suas próprias histórias, emoção, sensações profundamente verdadeiras. Percebemos também a perspectiva da carência de atenção, pois são pessoas idosas, e não devem encontrar muita gente interessada em ouvir seus relatos. Elas foram ouvidas, falaram delas mesmas, de suas experiências e sensações.

Como curiosidade, o Eletricista, Ari Bacarini, fez o seguinte comentário sobre o esforço desta pesquisa:

*- Apesar de que, eu estou sentindo que 95% dos que trabalharam na oficina já partiram para o segundo andar. Eu encontro algum cara assim... 90% já foi, 5% está meio tereré.*

Pergunta: *- Quer dizer que eu escolhi fazer um trabalho com 5% dos trabalhadores?*

*- 5%, mais do que isso você não vai achar não. Mais que isso não vai achar.*

Este núcleo de trabalhadores identifica uma geração inteira, com personalidade própria e marcante. Identifica uma história peculiar, dentro da grande história da companhia onde atuaram. Portanto, não foi uma história qualquer, mas sim a que imprime fortes significados nas vidas humanas e na sociedade em que está inserida.

O filho do Zé Batata, Antonio Carlos, concluiu a entrevista com ele e seu irmão, Reinaldo, com uma interessante perspectiva do que foi esta investigação:

*Antônio: Até porque são apenas lembranças, fazer o que... O tempo passou, ficou aquilo tudo lá para trás.*

Depois do esforço desta pesquisa, mantenho o entendimento de que há um princípio básico, de que, só há uma história se houver alguém que se disponha a contá-la. Essa é a história que eles contaram. Essa é a história que contei.

## 10. EPÍLOGO

O desenvolvimento deste trabalho exigiu envolvimento com a História e os personagens da cidade de Araraquara, além do estudo de fatos que construíram a tradição deste lugar. O surgimento da ferrovia é, seguramente, o principal fator de crescimento econômico e desenvolvimento social da história, levando a revolução industrial proporcionada pela descoberta da força do vapor, as pessoas e seus pensamentos e ideias, aos recantos do planeta onde os paralelos de trilhos da ferrovia puderam chegar, e além deles. Todos os demais episódios de crescimento e desenvolvimento vieram depois, sempre no caminho aberto pela ferrovia, que encurtou as distâncias, aproximou os povos, ampliou o espaço para a circulação de ideias, valores e instituições; transformou a sociedade, consolidou fronteiras e nações e interferiu nos destinos pessoais e coletivos. A apuração de informações conhecidas e a descoberta de fatos não presentes no domínio popular atual, porém, construídos na memória das testemunhas e protagonistas entrevistados para esta Dissertação, são elementos que contribuem para a preservação da rica história da ferrovia em Araraquara e a forte relevância da atuação de seus trabalhadores. Derrubar a cortina de ferro de suas memórias e revelar o passado, reconstruindo a memória a partir do presente, foi uma sensação muito agradável e gratificante. A grande contribuição da pesquisa foi resgatar a memória destes ferroviários e contar a história da ferrovia na visão deles.

Nossos narradores falaram intensamente de coisas do cotidiano do trabalho na companhia ferroviária, surgida da necessidade de se embrenhar pelo sertão atrás da riqueza gerada pelo café, para depois leva-lo para ser exportado pelo Porto de Santos. Eles participaram desta saga e, talvez, nunca tenham conseguido perceber toda a amplitude desta história. Eles sabiam muito de seu microcosmo, seu universo de trabalho. Cada um desses atores desempenhava de forma magnífica seu papel neste teatro. Porém, poucos deles tiveram a oportunidade de saber, de ter conhecimento desta história de forma ampla. Assim é a vida do trabalhador comum. Comum, porém, especial para sua história, para a história da ferrovia em Araraquara. Especial para esta pesquisa. Eles são a expressão de um tempo. A expressão de um grupo social. Entre suas lembranças, memórias e esquecimentos, eles foram personagens de sua própria história. Eles trabalhavam com aço, madeira, pedra, fogo. Porém, suas memórias são totalmente imateriais. Eles davam forma ao aço, ao concreto, sempre com um esforço muito grande. Neste trabalho eles deram forma às palavras que contam suas histórias. Histórias que estavam gravadas em suas memórias e na memória de uma cidade. Histórias que são agora

expostas nesta pesquisa, com o desejo que sejam preservadas para serem conhecidas pelos arqueólogos do futuro, que um dia escavarão em busca de pistas para compreender o paradigma formado na cidade de Araraquara, por gerações de trabalhadores que viveram uma aventura humana, uma saga, atuando em uma companhia ferroviária genuinamente do lugar onde mora a luz do dia.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACCIOLY e SILVA, Doris. Repressão política, resistência e memória: um estudo de caso. In: WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta; VELÔSO, Thelma Maria Grisi (Org.). **Oralidade e Subjetividade**. Os meandros infinitos da Memória – Campina Grande: EDUEP, 2005. 235p.
- BERGAMIM, Francisco de Assis, TURIONI, Felipe. **Máquina estranha que consumia água e carvão e cuspi fumaça**. Contribuições para a história da ferrovia em Araraquara. 2012. 204p. Livro Reportagem - Graduação (Comunicação Social com habilitação em Jornalismo). Centro Universitário de Araraquara – UNIARA. Araraquara, 2012.
- BERGSON, Henri. **Matéria e Memória**: ensaio sobre a relação do corpo com o espírito. 2.ed. - São Paulo: Martins Fontes, 1999. 291p.
- BERGSON, Henri. **Memória e vida**. Textos escolhidos por Gilles Deleuze. São Paulo: Martins Fontes, 2006. 184p.
- BORGES, Barsanufio Gomides. Dossiê ferrovias. Ferrovia e Modernidade. **Revista UFG**, Goiânia: Ano XIII nº 11. Dezembro 2011. Disponível em: <[http://www.proec.ufg.br/revista\\_ufg/dezembro2011/arquivos\\_pdf/dossie\\_ferrovia.pdf](http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/dezembro2011/arquivos_pdf/dossie_ferrovia.pdf)>. Acesso em: 12 fev. 2015.
- BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade**: lembranças de velhos. 7.ed. São Paulo: EDUSP, 1994. 484p.
- CAPELINI, Helena Maria de Andrade. **Ferrovários no país do futebol**: Trilhas da resistência 1948 – 1980. 1986. 376p. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação - Unesp. Araraquara, 1986.
- \_\_\_\_\_, Helena Maria de Andrade. **Próxima Parada**: Comunidade de Destino. A Modernidade e seu duplo em um bairro ferroviário. 1998. 229p. Tese (Doutorado em Sociologia) Faculdade de Ciências e Letras - Unesp. Araraquara, 1998.
- CINTRÃO, Janaína Florinda Ferri; WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta. A colônia alemã de Nova Europa: os grandes pilares do Nazismo se reproduzindo no interior paulista. In: WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta; VELÔSO, Thelma Maria Grisi (Org.). **Oralidade e Subjetividade**. Os meandros infinitos da Memória – Campina Grande: EDUEP, 2005. 235p.
- CORRÊA, Anna Maria Martinêz. **Araraquara 1720-1930**: um capítulo da história do café em São Paulo. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2008. 320p.
- DEBES, Célio. **A Caminho do Oeste** (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – 1ª parte 1832-1869). São Paulo, 1968. 178p.
- DEMARZO, Mário Sérgio. **Remoção dos Trilhos Ferroviários em Araraquara**: Aspectos Históricos e Culturais. 196f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) – Centro Universitário de Araraquara – UNIARA. Araraquara, 2014.

EULÁLIO, Maria do Carmo. A história oral: vetor do tempo para pessoas idosas. In: WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta; VELÔSO, Thelma Maria Grisi (Org.). **Oralidade e Subjetividade**. Os meandros infinitos da Memória – Campina Grande: EDUEP, 2005. 235p.

FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema ferroviário e o declínio das ferrovias no estado de São Paulo**. 1981. 226p. Tese (Doutorado em Ciências – História) - Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Araraquara, 1981.

FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína (org.). **Usos e abusos da História Oral**. 6.ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 2006. 277p.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5.ed. – São Paulo: Atlas, 2010. 176p.

\_\_\_\_\_. **Técnicas de Pesquisa**. 4.ed. – São Paulo: Atlas, 1999. 207p.

GUIMARÃES, Thiago. **E. F. Araraquara**. Rotunda de Araraquara. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rotundas/araraquara.htm>. Acesso em: 14 set. 2014.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990. 189p.

HOBBSAWM, Eric. **A Era das Revoluções**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970. 600p.

IZQUIERDO, Ivan. **Memórias**. Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, vol.3, n.6. São Paulo, maio/ago. 1989. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40141989000200006> >. Acesso em: 14 abr 2014.

JOUTARD, Philippe. História oral: balanço da metodologia e da produção nos últimos 25 anos. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína (org.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 1996.277p.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**. 4.ed. – São Paulo: Atlas, 1992. 250p.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990. 554p.

LEON, Ethel. **Design Brasileiro: Quem fez, quem faz**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2005. 196p.

LIMA, Edvaldo Pereira. **O que é livro-reportagem**. São Paulo: Brasiliense, 1998. 69p.

\_\_\_\_\_. **Páginas Ampliadas: o livro-reportagem como extensão do jornalismo e da literatura**. 2. ed. São Paulo: Manole, 2004. 486p.

MACIOTI, Maria Imacolata. Vida Cotidiana. In: VON SIMSON. Olga de Moraes. **Experimentos com Histórias de Vida** (Itália-Brasil), São Paulo: Vértice, 1988. 195p.

MANO, Marcel. **Os Campos de Araraquara: um estudo de história indígena no interior paulista**. 2006. 357p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2006.

MESSIAS, Rosane Carvalho. **O cultivo do café nas bocas do sertão paulista**. São Paulo: Editora Unesp. 2003. 192p.

MOTA, Carlos Guilherme, **1789-1799: A Revolução Francesa**. São Paulo: Perspectiva, 2007. 216p.

OLIVEIRA, Priscila Natividade Dias Santos. Jornalismo Literário: como o livro-reportagem transforma um fato em história. In: **XXIX Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação**. 2006. Anais... Universidade de Brasília - UnB. Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. Brasília: Intercom, 2006. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2006/resumos/R0717-1.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2015.

PASTRE, Marcos Antônio. **A crise no transporte ferroviário e as perspectivas para sua recuperação: o caso da FEPASA – Ferrovias Paulistas S/A (1971 - 1994)**. 1994. Monografia (Bacharelado em Economia) Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas de Araraquara, Araraquara, 1994.

PEASE, Allan; PEASE, Barbara. **Desvendando os segredos da linguagem corporal**. Rio de Janeiro: Sextante, 2005. 271p.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo. Tipografia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1903. 326p.

PORTELLI, Alessandro. A lógica das narrativas e a aprendizagem da diferença na pesquisa de campo. In: WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta; VELÔSO, Thelma Maria Grisi (Org.). **Oralidade e Subjetividade**. Os meandros infinitos da Memória – Campina Grande: EDUEP, 2005. 235p.

PORTELLI, Alessandro. O “sublime” do operário. In: WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta; FIAMENGUE, Elis Cristina; VELÔSO, Thelma Maria Grisi (Org.). **Ideologia e Esquecimento: aspectos negados da memória social brasileira**. Presidente Venceslau: Letras à Margem, 2010.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Relatos orais: do dizível ao indizível. In: VON SIMSON. O. M. **Experimentos com Histórias de Vida** (Itália-Brasil), São Paulo: Vértice, 1988. 195p.

ROZISKY, Cristina Jeannes. A memória do patrimônio. In: **Contribuciones a las Ciencias Sociales**, Septiembre, 2013. Disponível em: [www.eumed.net/rev/cccss/25/bens-culturais.html](http://www.eumed.net/rev/cccss/25/bens-culturais.html). Acesso em: 27 dez. 2014.

SANTOS, Daniella de Almeida; OLIVEIRA, Eliane Freire de. A (des)caracterização do livro-reportagem em projetos experimentais de Jornalismo. In: **XXVII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação**. Porto Alegre-RS. Anais... São Paulo: Intercom, 2004.

SCHAFF, Adam. **História e Verdade**. 4.ed. São Paulo: Martins Fonte, 1987. 317p.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro. Memória do Trem, 2008. 176p.

SILVA, Inaya Bittencourt e; REIS, Sandra Alvarenga. **Vila Ferroviária: Memória Viva**. Araraquara. 1990. Monografia (Concurso-vencedora) Departamento de Cultura e Fundart – Fundação de Arte e Cultura. 1990.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo. Alfa-Omega. 1976. 120p.

TELAROLLI, Rodolpho. **Para uma história de Araraquara – 1800-2000**. Araraquara: UNESP, Faculdade de Ciências e Letras, Laboratório Editorial, 2003. 229p.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado** – História oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992. 388p.

VELÔSO, Thelma Maria Grisi. Pesquisando Fontes Oraís em Busca da Subjetividade. In: WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta; VELÔSO, Thelma Maria Grisi (Org.). **Oralidade e Subjetividade**. Os meandros infinitos da Memória – Campina Grande: EDUEP, 2005. 235p.

VELÔSO, Thelma Maria Grisi; WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta. Memórias sobre um conflito de terra em relatos de história de vida. **Fractal: Revista de Psicologia**. Universidade Federal Fluminense (UFF), Departamento de Psicologia, v. 25, n. 1, 2013. 216p. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/27111>>. Acesso em: 14 dez. 2014.

WEIL, Pierre; TOMPAKOW, Roland. **O corpo fala**: a linguagem silenciosa da comunicação não-verbal. 56.ed. Petrópolis: Vozes, 2003. 288p.

WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta. **Araraquara – Histórias não reveladas**. Presidente Venceslau, São Paulo: Letras À Margem, 2004. 173p.

WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta. Análise de entrevistas em pesquisas com histórias de vida: questões metodológicas. In: **Oralidade e Subjetividade**. Os meandros infinitos da Memória. Dulce Consuelo Andreatta Whitaker, Thelma Maria Grisi Velôso (Org.) – Campina Grande: EDUEP, 2005. 235p.

ZANIOLO, Vitório Henrique. **Estrada de Ferro Araraquara**. 2005. Trabalho de Conclusão de Curso - Graduação (Comunicação Social com Habilitação em Jornalismo). Centro Universitário de Araraquara – UNIARA. Araraquara, 2005.

### BIBLIOGRAFIA PARA O CAPÍTULO 3

ABIC - Associação Brasileira da Indústria de Café. **História do café**. Disponível em: <http://www.abic.com.br>. Acesso em: 15 abr. 2012.

ALGO SOBRE VESTIBULAR E CONCURSO. **Revolução Industrial**. Algo sobre. 2011. Disponível em: <<http://www.algosobre.com.br>>. Acesso em: 29 abr. 2012.

AMARAL, Danilo. **História da Mecânica** – O motor a vapor. Departamento de Engenharia Mecânica. Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em: <<http://www.demec.ufmg.br>>. Acesso em: 27 abr. 2012.

ARAÚJO, Délio. **Unificação das bitolas das ferrovias**. Centro-Oeste Brasil-Trens, Ferrovias e Ferreomodelismo. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br>>. Acesso em: 27 abr. 2012.

AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o oeste**. 2.ed. São Paulo. Edições Melhoramentos. 1948.

CALONI, Beto. A fundação de Araraquara trouxe a civilização para o planalto. **Jornal O Imparcial**. Araraquara, 22 ago. 2011.

\_\_\_\_\_. Em algum lugar da memória. **Jornal O Imparcial**. Araraquara, 3 jun. 2011.

CLUBE ARARAQUARENSE. **O Clube**. Disponível em: <<http://www.clube.araraquarense.com.br>>. Acesso em: 30 jul. 2012.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro. **Revista da Companhia Paulista de Estrada de Ferro** – 1959.

COQUEIRO, Mota. **Monografia da Palavra Araraquara** – 2.ed. São Paulo, 1937

CORRÊA, Pio Lourenço. **Monografia da Palavra Araraquara** (Um pouco de história e um pouco de tupi) 4.ed. São Paulo, 1952

DAVID, Eduardo. **Evolução da tração a vapor**. Maglev Cobra. Disponível em: <<http://www.maglevcobra.blogspot.com.br>>. Acesso em: 27 abr. 2012.

DEBES, Célio. **A Caminho do Oeste** (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – 1ª parte 1832-1869). São Paulo, 1968.

Estrada de Ferro Araraquara. **Revista da Estrada de Ferro Araraquara** – 1939-1940

FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema ferroviário e o declínio das ferrovias no estado de São Paulo**. 1981. Tese (Doutorado em Ciências – História) - Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Araraquara, 1981.

FRANÇA, Antônio M. **Álbum de Araraquara**. São Paulo: João Silveira, 1915.

GARCIA, Maria Augusta Torres. **Implantação, crise e privatização** – o setor ferroviário do Estado de São Paulo. 2003. Monografia (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Centro Universitário de Araraquara – UNIARA, Araraquara, 2003.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. 2011. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 28 jul. 2012.

GOMES, Laurentino. **1808** - Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2007.

INVENTARIANÇA DA EXTINTA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Rede Ferroviária Federal**. Histórico. Disponível em: <[www.rffsa.gov.br](http://www.rffsa.gov.br)>. Acesso em: 2 out. 2012.

MESSIAS, Rosane de Carvalho. **O cultivo do café nas bocas do sertão paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2003.

NUCLIO - Núcleo Interactivo de Astronomia. **A Invenção da Hora Legal**. 2009. Disponível em: <<http://www.portaldoastronomo.org>>. Acesso em: 29 abr. 2012.

NUNES, Ivanil. **História das Ferrovias**. Araraquara, 1993. Monografia (Bacharel em Ciências Sociais). Universidade Estadual Paulista-UNESP, Araraquara, São Paulo, 1993. Disponível em: <<http://www.angelfire.com>>. Acesso em: 18 set. 2011.

OFICINA DA HISTÓRIA. **Tear Mecânico**. Oficina da história. 2009. Disponível em: <<http://www.oficinadahistoriad.blogspot.com.br>>. Acesso em: 29 abr. 2012.

PAIVA, Ana Carolina Magri, PIRATELLI, Rodrigo Luiz Baptista. **Documentário Histórico sobre a Estrada de Ferro Araraquara – E.F.A.** Araraquara. 2003. Documentário (Bacharelado em Turismo) – Centro Universitário de Araraquara – UNIARA. Araraquara, 2003.

PASTRE, Marco Antonio. **A crise no transporte ferroviário e as perspectivas para sua recuperação: o caso da FEPASA – Ferrovias Paulistas S/A (1971 - 1994)**. 1994. Monografia (Bacharelado em Economia) Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas de Araraquara - UNESP. Araraquara, 1994.

PEPE ARTE VIVA LTDA. **Material sucateado vai a leilão**. Disponível em: <[www.viafanzine.jor.br](http://www.viafanzine.jor.br)>. Acesso em: 1 out. 2012.

PEREIRA, José Augusto. **Rainha do Quilombo, do Imigrante e do Café**. 2011. Mural do Restaurante Dom Mineiro. Santa Eudóxia, São Paulo. Disponível em: <<http://www.dommineiro.vilabol.uol.com.br>>. Acesso em: 15 abr. 2012.

PINHEIRO, Silvio Corrêa. **Reminiscências**. Araraquara. 1991.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo. Governo do Estado. 1.ed. 1903. Relançado em 1977.

PINTO, José Wellington. A visita do Imperador. 2009. Jornal **Tribuna Imprensa**. Disponível em: <<http://www.araraquara.com>>. Acesso em: 14 jun. 2012.

RIBEIRO, Darcy. **O Povo Brasileiro** - A formação e o sentido do Brasil – 2.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940** - São Paulo. Editora de Humanismo, Ciência e Tecnologia “Hucitec” Ltda. 1981.

SANT’ANNA, Lourival. **Obra de Maluf**. Foi Tanure que não fez. 2005. Disponível em: <[www.fazenda.gov.br](http://www.fazenda.gov.br)>. Acesso em: 1 out. 2012.

SANTOS, Silvio dos. **As capacidades dos vagões rodoviários**. Transporte Modal. 2007. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br>>. Acesso em: 22 set. 2012.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. **Ferrovia e Ferroviários** - uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa Companhia Paulista de Estradas de Ferro. São Paulo: Autores Associados, 1982.

SEGURA, Carlos Roberto de Mendonça. **Futebol e ferrovia: A criação e a história da Associação Ferroviária de Esportes**. 2002. Tese (Licenciatura e Bacharelado em História) Faculdade de História, Direito e Serviço Social - UNESP - Campus de Franca. 2002.

SILVA, Inaya Bittencourt e; REIS, Sandra Alvarenga. **Vila Ferroviária: Memória Viva**. Araraquara. 1990. Monografia (Concurso) Departamento de Cultura e Fundart – Fundação de Arte e Cultura. 1990.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa-Omega, 1976

TELAROLLI, Rodolpho. **Para uma história de Araraquara - 1800-2000**. Araraquara. Laboratório Editorial da FCL UNESP. 2003.

\_\_\_\_\_, Rodolpho. **Britos: República de Sangue**. Araraquara: Edições Macunaíma, 1997.

\_\_\_\_\_. **Poder Local na República Velha**. São Paulo: Editora Nacional (Brasiliana vol. 364), 1977.

UNIARA - Centro Universitário de Araraquara. **Clínica de Fisioterapia da Uniara: um casarão antigo onde as pessoas recebem cuidados**. Araraquara. 2011. Disponível em: <<http://uniara.com.br>>. Acesso em: 12 ago. 2012.

VITRINE SERVIÇOS DE INFORMAÇÕES LTDA. **Medidas e capacidades de equipamentos e acessórios**. Disponível em: <<http://www.guiadelogistica.com.br>>. Acesso em: 02 out. 2012.

VERNE, Júlio. **A Volta ao Mundo em 80 Dias**. In: eBooksBrasil. 2001. Disponível em: <<http://www.ebooksbrasil.org>>. Acesso em: 29 abr. 2012.

ZANIOLLO, Vitório Henrique. **Estrada de Ferro Araraquara**. 2005. Livro reportagem – Graduação (Comunicação Social com habilitação em Jornalismo) – Centro Universitário de Araraquara – UNIARA. Araraquara, 2005.

ZENITE.NU. Astronomia no Zênite. **Hora Universal**. Disponível em: <<http://www.zenite.nu>>. Acesso em: 29 abr. 2012.





## ANEXO - CASOS PITORESCOS

No relato destes trabalhadores encontramos episódios engraçados dentro do cotidiano das oficinas, ou fora dele, porém, todos envolvendo trabalhadores das oficinas da companhia Estrada de Ferro Araraquara – E.F.A.

Ari Bacarini, sobre Tabú:

- *Bom, tinha um outro colega meu, cheio de frescurinha... Então, a mulher dele tinha ganhado um isqueiro; e não sei o que houve lá, caiu, deu uma amassadinha, nesse dito cujo isqueiro. Essa você vai morrer de rir. Chegou lá:*

- *Oh, Tabú. Isso aqui é da minha mulher, ela tem um carinho com isso daqui. Você desamassa isso daqui para ela. Oh, é aqui.*

- *O Tabú falou: “Deixa aí em cima da bancada. De tarde você vem pegar”.*

- *Chegou de tarde:*

- *O Tabú, tá pronto?*

- *Rapaz. Me deu uma dor de barriga de repente, eu fui no banheiro, olha o que é que fizeram.*

- *Ele virou, e eu vendo entre dois carros da composição. (vagões) Conforme ele virou, ele deu uma martelada em cima; mas, foi pedaço de isqueiro para tudo quanto é lado. Ele falou: “Vou arrumar uma porcaria dessas”.*

- *Ele deu uma martelada em cima. Pedaço para tudo quanto foi lado. Chegou de tarde, o cara:*

- *Oh, tá pronto Tabú?*

- Olha, eu fui para o banheiro, esqueci aí em cima, olha o que fizeram.

- Mas foi ele? (risos)

Ari Bacarini, sobre Tabú:

- Aqui na casa dele, então, tinha um barracão. Foi um cara lá... Naquele tempo tinha a Lambreta e o Tabú tinha também... O cara chegou e falou:

- Tabú, você dá um pingão de solda no porta bagagem lá na tua casa?

- Ah, sai daqui e vai lá. Quem chegar primeiro espera. Tá?

- Tá.

- O Tabú chegou primeiro, e ele olhava pelo vitrô, esperando por ele para abrir o barracão. O Tabú olhava no vitrô e ele lá, com a Lambreta. Deu uma revirada no tempo, mas mandou uma chuva, mas mandou para valer. Chuva. E vai esconder aonde? Sentava na lambreta, e ia de um lado para o outro. Tudo molhado, mas molhou mesmo. Deu aquela pancada d'água e parou. O Tabú foi lá e abriu o barracão.

- Uh, Tabú, você podia ter aberto.

- Ei, ei, onde é que você vai todo molhado desse jeito?

- Mas, você não vai soldar?

- Não, não volta amanhã. (risos)

- Ele olhava no vitrô e o cara lá molhado que nem um pinto.

Família Cardillo, sobre Augusto:

Ruth: - Quando ele foi moleque, ele foi terrível, n'ê. Veio uma vez um viajante aí na oficina e conheceu ele. Ele era o chefe, ele que orientava tudo. E falou: "Mas, quero saber de uma coisa. Você é o Cardillo? Mas,

*é aquele Cardillo? Aquele moleque que deu um trabalhão”? Ele não acreditava, ele falou: “Eu não pensei que você ia dar no que deu”.*

Maria Angélica: - *Uma que ele fez... Eu só lembro de uma de criança, não sei quem contava; acho que era a tia Albertina, irmã dele, que colocou uns pintinhos no vaso sanitário e...*

Pergunta: - *Deu descarga? (risos)*

Maria Angélica: - *Essa daí eu lembro porque eu fiquei horrorizada. (risos) Tudo criança. A única que puxou ele foi a Augusta (outra filha, mora em São Paulo).*

José Maria de Freitas, Xerife, sobre o Carnaval

- *A Escola Profissional era mantida pela Estrada de Ferro, pelas oficinas. Esse tempo a gente contava como tempo de serviço. A gente recebia, recebia, estudava e recebia um dinheiro, que eu não sei nem te falar como era. Era 0,001 centavo por mês. Então você recebia uma porcaria, n'ê. E eu me lembro, uma época que teve um carnaval. O carnaval era feito aqui, no Parque Infantil, e os Ferroviários vinham e nós não tínhamos dinheiro para entrar, para comprar o rateio. Então, nós pedimos para o Cardillo. O Cardillo era um cara fora de série... O Augusto Cardillo... é pai desse médico, do Cardillo; é um cara fora de série. E a gente queria...*

- *Oh, desconta do que a gente ganha na Escola.*

- *Vimos brincar o Carnaval aqui e ficamos quatro anos sem receber nenhum tostão... (risos) para pagar o rateio do Carnaval.*

Pergunta: - *Um Carnaval?*

- *Um Carnaval. Ficamos sem receber. Mas, a oficina era assim. Dava saudade, n'ê.*

José Maria de Freitas, Xerife, sobre as Oficinas:

- *A oficina era aqui em baixo. E daqui nós fomos lá para cima, onde é esse Centro de Eventos que tem agora. E lá eram várias sessões. Mas, era divertido, porque lá tinha muita fruta, n'ê. E o pessoal pegava fruta, n'ê. Era chegar de manhã, que tinha aquelas brincadeiras. O pessoal esperava chegar na segunda-feira para ver se tinha manga madura, n'ê. E o pessoal costumava pintar as mangas. Nós tínhamos umas tintas de vagão que era meio amarela, meio amarela esverdeada. O pessoal pintava a manga, esperava, ficava tudo escondido, esperando o tonto correr lá para pegar a manga, n'ê. (risos) Eram umas brincadeiras sadias. E fora que de vez em quando a Polícia baixava aí, n'ê, porque geralmente o cara às vezes brigava com a mulher, batia na mulher e ela dava parte e a Polícia vinha aqui na oficina velha buscar. A hora que a Polícia entrava, não era ele só que corria não. Corria, meia oficina corria para se esconder, porque os caras tinham culpa no cartório. (risos) Mas, era bom. E tinha umas passagens bonitas também, umas passagens até gozadas, n'ê. Esse Elcias aí que eu te mostrei, Elcias Pirolla, que era jogador da Ferroviária, aquilo era uma peste aí dentro. Ele trabalhou no escritório... O "seu" Cardillo e o doutor Jader, eles aproveitavam o terreno lá, eles plantavam cebola, n'ê. E ninguém mexia.*

Pergunta: - *Era do chefe, n'ê.*

- *É, era do chefe. A cebola do chefe. Mas, o Elcias, a hora que a cebola estava boa, o alho estava bom lá... O alho... Não era cebola. Era alho... O Elcias foi lá e arrancou o alho, roubou todos os alhos, e pegava as restinhas e plantava... "Seu" Cardillo falou para o doutor Jader:*

- *Olha, já estão secando as folhas, é hora de fazer a colheita.*

- *Ah, ia puxando e não saia nada, só saiam os talinhos... (risos) O Elcias era terrível.*

Pergunta: - *As cabeças de alho...*

- *Nossa, os alhos já tinham ido há muito tempo.*

José Maria de Freitas, o Xerife, sobre o aposentado:

- *Porque é assim. A filosofia chinesa é assim: “água parada apodrece”. Você tem que estar em atividade. Essa ginástica nossa, por exemplo, você pergunta para o professor: “Quando que eu vou aprender a ginástica”? Ele fala: “A vida inteira”. Você tem que estar em atividade a vida inteira. Você não pode ficar parado. Eu vejo, por exemplo, antigamente a pessoa parava na Santa Cruz, nos bancos da Santa Cruz, ficava lá sentando... o aposentado. Aí, da Santa Cruz, eles desciam e ficavam sentados na frente da Prefeitura. Da Prefeitura, eles começar a sentar no Banco Comércio e Industria, lá na esquina, naquele cantinho lá. Ai um dia os caras falaram para eles: “Oh, começa aqui na Santa Cruz; da Santa Cruz vocês vão para a Prefeitura; da Prefeitura vocês vão para o Comércio e Industria; do Comercio e Industria vocês vão subir... para o Cemitério”. Ninguém mais sentou na Santa Cruz. (risos)*

José Maria de Freitas, o Xerife, sobre o Xerife:

- *Na minha casa, de Freitas eles não vão me chamar. Na minha casa me chamam de Xerife. Na minha casa é Xê. Eu sou o xerife. Esse apelido eu tenho desde criança.*

Pergunta: - *Não foi então na Ferrovia?*

- *Não, não. Foi desde criança. Quando eu era pequeno eu morava lá na Bandeirantes, lá em baixo, e tinha um rapaz de punha apelido em todo mundo. Ele era maior. Quando eu cheguei lá quis me enturmar. Ele falou: “Oh, o seu apelido vai ser Xerife”... Eu já não gostei. “Xerife ou apanha”. Entre as duas opções eu preferi a primeira. (risos) Ai você se enturma, n’ê. Só que lá, as brincadeiras de infância*

*eu recordo; eu recordo as brincadeiras de infância. Eu sempre tive espírito alegre; gosto de piada, gosto de contar piada, gosto de escutar piada. Nada me ofende. Se o cara falar alguma coisa contra mim, nada me... Ah, tudo bem... Eu retribuo também, n'ê... E assim vai. Quando eu fui morar lá em baixo (...) a molecada se reunia para brincar. E uma das brincadeiras (...) eu já tinha me enturmado, já me conheciam como Xerife... Aquela roda lá, de brigar; um cara no meio, a roda de moleque, uns cinquenta moleques, mais ou menos; e dois no meio lá, um com um pau na mão, o cara "eu não te arrevento a cara porque você está com esse pau na mão"... Um pau de vassoura assim... O cara falou "se é por causa disso, não"... Pegou e esticou o pau para mim, assim, esticou o pau... e o tonto pegou no pau assim (mostrando com a mão), e o cara puxou... Na ponta tinha merda. Conforme ele puxou o pau assim, aqui estava a bosta (mostrando um ponto com as mãos), eu peguei o pau assim no meio... ele deu o meio para eu pegar... eu peguei, o negócio estava ali, ele puxou... Fiquei com aquele negócio na mão... Foi o meu batismo para entrar na turma. Aí, depois eu aprendi. Lava a mão e aquilo não sai nunca mais. Eles achavam a merda pior que tinha, n'ê, para passar. (risos) E daquilo lá, outra coisa que também não me esqueço. Frequentei muito o 27 quando era na 9 de julho.*

Pergunta: - *Clube 27?*

*- É, Clube 27. (...) E a gente dançava no 27. O 27 era lotado. O 27 era o melhor clube. O que mais trazia artistas era o 27. E a gente dançava com as meninas. Era pé de valsa, ia dançar. Uma das brincadeiras que a gente costumava fazer era tirar... A gente chegava em dois, assim como eu e você... a gente tirava... a menina ficava sentada. Então, eu tirava a menina assim para dançar, a menina saía; ela sabia quem tinha tirado; e descia uma escadinha para o salão, que era alto, n'ê; tinha as platéinhas, descia. Quando a menina virava não era eu que ia dançar, era você que estava; o amigo meu que virava; ela virava e ficava meio sem jeito... "Mas não foi esse cara que me tirou"... (risos) Mas, acabava dançando, n'ê... "Vamos*

*dançar”? “Vamos”. Ela saia, quando virava era outro cara. Ela ficava meio sem graça. Outra coisa também, a gente escondia a mão no paletó... A gente ia tudo de paletó... Escondia a mão, n'ê; tirava uma menina para dançar... assim n'ê... (mostrando como se não tivesse parte do braço) (gargalhadas) a menina olhava, coitada, ela pegava aqui, (mostrando onde a menina pegava, no braço) como é que ia pegar aqui, não tinha mão (risos)... E a gente olhava para o amigo e o amigo dava risada. Essas coisas, a gente não esquece. Mas, era uma brincadeira sadia.*

Manoel Garcia Salvaterra, sobre Rubinéia:

*- Rubinéia. (sorriso no rosto) (...) Eh, rapaz, mas você dava risada. Lá ninguém sabia o que era Locomotiva. As locomotivas nossas eram até Mirassol. Não tinha mais nada. Nós mesmos, de Mirassol nós fomos de caminhão até lá. Pegamos uma poeira 'desgramada' rapaz, n'ê. Depois, aí mandaram, mandaram trem, vagão, para dormir, n'ê. Porque nós dormimos só duas ou três noites lá no hotel. O resto a gente dormia no vagão. Então. Aí foram nossas ferramentas, já foi tudo equilibrado, n'ê. Nós já éramos em quinze, tudo ali. Em quinze assim, aí veio Carpinteiro junto, nós junto. Nós, acho que estávamos... Caldeireiro tinha uns três ou quatro, eu acho. Mais ou menos isso daí. (...) Então... Aí, depois, quando chegou a Locomotiva, e tal, a Locomotiva apitou, n'ê. Ela apitava avisando, n'ê. Rapaz, caiu num sábado ou domingo... Aaquilo ali ficou de gente... O que tinha de gente... Nunca viram Locomotiva. (...) Ninguém conhecia o que era Locomotiva. Então, a Locomotiva ia até lá para descarregar, vamos supor, nosso material (...) Então, a Locomotiva ia lá, aquele montão de gente... Era barranco, ficava meio fundão, um metro e meio de corte e a turma ficava no alto... Chegava lá, rapaz, a máquina dava um assobio aquela gente sumia. (risos) Aquela turma voltada toda... Era um carnaval. E nós estávamos no alto... Acho que eram uns seis metros que nós estávamos... Era feito de tijolo, n'ê, a base... para fazer a*

*caixa d'água, n'é... Quem estava lá? Ah rapaz, não lembro mais. Eu sei que nós 'morriamos' de dar risada. (...) Iam até lá atrás de Locomotiva, ela apitava, eles 'arrupiava', sumia e depois voltava... Caia rapaz, 'pintava o sete'. O Maquinista apitava, aquilo 'vixe'. Virava um 'sarseiro'. (risos) Era 'véio', era criança... Amanhecia de gente ali que você tinha que ver. Parecia procissão.*

Pergunta: - *Para ver o trem?*

- *É... e quando veio, chegou lá, aí foi festa.*

Belmiro Rozatto, sobre bater o martelo na roda do trem:

Pergunta: - *Aquele arco externo da roda?*

- *É, externo...*

Pergunta: - *Pra não deixar sair do trilho?*

- *É, pra não sair do trilho...*

Pergunta: - *Era na pressão?*

- *Na pressão... Porque senão ele gastava a roda... Precisava jogar a roda, eixo, tudo fora... Então, eles mandavam o aro... e a roda menor, n'é, claro (...) Então chegava aí eles tinham que dar... 'Cê' sabe como é que eles faziam pra dar essa pressão? Eles torneavam o... a roda que não tinha o aro, com uma medida... e torneava o aro com... com quatro décimos menos... Quatro décimos de milímetro... Era um negocinho assim... (mostrando com os dedos algo muito pequeno) Então eles punham esse aro no fogo... porque o, o ferro tem dilatação no... quente. Quando saia da fundição, todos os modelos que eu fazia, eu tinha que dar um por cento a mais. Se eu fizesse o modelo em um metro tinha que dar um metro e um centímetro... que quando ele esfriava ele, ele vinha pra... Então, eles punham esse, esse aro, e punha fogo. Esse aro, o que ele fazia? Ele fazia isso aqui...*



(mostrando com as mãos o aumento na circunferência) *Aquele aro era tudo, tudo calculado, n'ê. Então, depois eles vinham com aquele eixo, com aquela roda, lisa, n'ê (...) Vinha e enfiava lá dentro... que entrava... Ele dilatava. Aí sabe, tá tudo certo? Tá tudo... tudo certinho... eles jogavam até água no aro. O aro vinha e ó... (mostra com as mãos o aro apertando a roda)*

Pergunta: - *Não precisava de solda?*

- *Mas, que solda o que rapaz. Ele dava uma pressão na roda que não saia de, de, mas de jeito nenhum. Vou te falar. Eu, eu depois fui aprendendo também...*

Pergunta: - *Mas essa técnica surgiu onde, aqui?*

- *Ah, de onde veio eu não sei... (risos) Mas, eles faziam aqui. Era, era um negócio. Bem, eles tinham uns 'cálibre' que dava até décimos de, de milímetro. Sabe o que que é um milímetro, n'ê?*

Pergunta: - *Sim...*

- *Dez daquele... é um décimo... Então eles, eles torneavam certinho... e davam os quatro a menos no aro. Entendeu? Aí eles punham fogo no aro. Aí... tacava água. Bom, quando é, ficava pro outro dia eles largavam lá, esfriava sozinho. Ah, quem que tirava aquele aro de lá mais? Aí conforme o, o andamento é claro que tudo, tudo tem fim. Por isso que tinha um cara na Estação, com um martelinho, e toda vez que parava o trem ele ia lá e tá tá tá tá...*

Pergunta: - *Ah, é por isso então aquilo, a vida inteira eu tive curiosidade...*

- *Você não sabe até hoje n'ê...*

Pergunta: - *É, porque para ver se estava murcho é que não era, n'ê... (gargalhadas)*

- *Aquilo dava um som diferente ele... Se tivesse solto ele fazia tom tom tom tom... Ele, ele entendia da coisa...*

Pergunta: - *Agora que eu fui aprender.* (risos)

- *Uma vez, você sabe o que inventaram?*

Pergunta: - *Eu assisti muito isso.* (gargalhada continua)

- *Você não sabia por que?*

Pergunta: - *Eu olhava. É louco, não tá murcho o pneu, a roda é de aço.*  
(risos)

- *Mas, o cara é, era tão gozado, diziam lá fala assim... Muita gente falava pro cara assim:*

- *“Por que que você bate aí”?*

- *“Oh moço, faz trinta anos que eu bato aqui e eu não, não sei por que, e o senhor quer saber”.* (gargalhadas)

- *Ele dava risada e não explicava. Então, vamos supor que desse diferença. Era meio difícil dar, mas podia até dar. Aí ele soltava na linha e como é que fazia, n'ê. Então eles, toda estação tinha o cara lá, té, té, té...*

Pergunta: - *Até hoje faz isso. Até hoje.*

- *Faz isso. Ah lá... Agora, eu não sei se hoje...*

Pergunta: - *Tem sempre um funcionário da ALL fazendo isso quando para a composição.*

- *Agora?*

Pergunta: - *Anda a linha inteira do lado da composição batendo.*

- *A linha inteira batendo no aro?*

Pergunta: - *Batendo e vendo a temperatura do eixo.*

- Mas 'cê' já viu rapaz... Então, não mudou nada. (risos) Ah, outro dia o cara falou pra mim assim... aí, eu jogo baralho, n'é (...) 'Tô' indo... 'tô' jogando baralho lá...

- Oh, o que 'cê' fazia na estrada de ferro?

- Eu batia na roda, lá'. (risos)

- Pra que que você batia na roda?

- É, até hoje eu, eu não sei, 'cê' quer saber. (risos)

- Aí, pra você explicar pro cara, eu não sou batedor de roda não. Quem batia era outro lá, mas... e, e a roda que tá tam tam tam, ali já dava um jeito, tirava o vagão de lá. Entende? Já ia pra oficina... e lá já 'punha' um aro novo. Mas, tinha que torneiar a roda de novo, mas, que era tudo coisinha. Mas tinha que dar um passozinho... para ficar liso... para ficar liso; eu não sei se lá eles deixavam liso (...) Mas, nós fazíamos miséria aí nessa oficina. Coisa de louco... E, era assim...

Ari Bacarini, sobre o pedido de aumento para o governador:

- Tempo do Adhemar de Barros eu tive... Teve uma passagem lá com o Adhemar de Barros... que ele... sabe que ele vinha aqui 'tava' sempre bêbado, n'é... (risos) Adhemar de Barros era... (risos) É, ri... Ele 'tava' fazendo discurso no palanque, ele desceu do palanque e ia mijar lá fora. (risos) Isso aconteceu... Verdade... Aqui uma vez ele veio de trem e acabou dormindo no trem dentro das oficinas. Acabou, ele dormiu no Vagão sentado lá, ele dormiu no Vagão.

Pergunta: - Governador?

- Governador, Adhemar de Barros.

Pergunta: - Como Governado do Estado ele fez isso?

- *É... Mas ó, pra nós foi excelente. (risos) (...) E teve uma época, um ano aí que nós... nós estávamos querendo um aumento de ordenado. Até foi o Decreto 209, isso eu não me esqueço... Então, a turma reuniu aí, passaram lá pra comprar uma caneta de ouro pra ele assinar o Decreto 209... 205 era o Decreto. Uh, 'vamo'. Ele vai assinar o 205... E deram a caneta pra ele. Quando chegou, ele falou: "Uh, que bom presente que vocês me deram. Muito agradecido. Vocês não precisam de dinheiro, porque vocês já me deram a caneta. Vocês não precisam de dinheiro" ... E não deu o aumento... (risos)*

Pergunta: - *Não assinou?*

- *Não assinou.*

Pergunta: - *Não teve esse aumento?*

- *Não, não teve... Ele não assinou o 205... Ele falou que nós demos dinheiro pra comprar a caneta. "Vocês estão bom de dinheiro". (risos) 'Cê' vê que ele é, nossa senhora... (risos) Adhemar de Barros... Uma figura, viu.*

