

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP

Cláudia Seneme do Canto

**Um Lugar de Memória:
projeto para produção de roteiro de documentário em audiovisual
sobre os ferroviários de Rio Claro (SP)**

ESPECIALIZAÇÃO EM ROTEIRO EM ÁUDIO E AUDIOVISUAL

**São Paulo
2009**

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP

Cláudia Seneme do Canto

**Um Lugar de Memória:
projeto para produção de roteiro de documentário em audiovisual
sobre os ferroviários de Rio Claro (SP)**

ESPECIALIZAÇÃO EM ROTEIRO EM ÁUDIO E AUDIOVISUAL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Banca Examinadora como exigência parcial
para a obtenção do título de Especialista em
Roteiro em Áudio e Audiovisual pela
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
sob a orientação do Prof. Dr. Alfredo Dias
D’Almeida

São Paulo
2009

Banca Examinadora

Prof. Dr. Alfredo Dias D'Almeida (presidente)

Prof^a Ms. Lilian Solá Santiago

Prof^a Dr^a Suzana Lopes Salgado Ribeiro

Agradecimentos

Agradeço à minha família, que sempre me apoiou na busca de minha realização profissional;

ao corpo docente da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo do curso de Especialização em Roteiro em Áudio e Audiovisual;

ao meu orientador Professor Doutor Alfredo Dias D’Almeida;

e aos ex-ferroviários de Rio Claro, cuja história de vida me permitiu realizar esse memorial.

*“Curiosa é a expressão **meu tempo** usada pelos que recordam.
Qual é o **meu tempo**, se ainda estou vivo e não tomei emprestada minha
época a ninguém, pois ela me pertence tanto quanto a outros, meus coetâneos?”*

Ecléa Bosi

Resumo

Este memorial apresenta o projeto de um documentário audiovisual para televisão, com duração de 50 minutos divididos em 4 blocos de 12 minutos e 30 segundos, que pretende contar a história da ferrovia, em Rio Claro, Estado de São Paulo, pela memória dos ex-ferroviários, utilizando-se como principal embasamento teórico os fundamentos de história oral de José Carlos S. Bom Meihy e o estudo sobre a memória dos velhos de Ecléa Bosi. A proposta de documentário objetiva registrar a memória e a experiência vivida pelos associados da União dos Ferroviários Aposentados (UFA), discutindo a questão da sua identidade como ferroviários, enquanto uma outra história da ferrovia se constrói, com o auxílio de fotos, documentos e investigações sobre o atual estado das oficinas, estações, linhas férreas e trens.

Palavras-chave: Documentário; Identidade; Memória; História da Ferrovia; Rio Claro (SP)

Abstract

This memorial presents a project of an audiovisual documentary for television, with the length of 50 minutes, divided in 4 blocks of 12 minutes and 30 seconds, that intends to tell the railway history in Rio Claro, State of Sao Paulo, by the memory of the former rail workers, using as the main theoretical basis the foundations of oral history by José Carlos S. Bom Meihy and the study on the memory of the elderly by Ecléa Bosi. The proposed documentary aims to register the memory and the lived experience by the members of the União dos Ferroviários Aposentados (UFA), discussing their identity as rail workers, while another railway history is constructed, through pictures, documents and researches on the current state of the garages, stations, railways and trains.

Key-words: Documentary; Identity; Memory; Railway History; city of Rio Claro (SP)

Sumário

INTRODUÇÃO.....	9
1 A IMPORTÂNCIA SOCIAL E ECONÔMICA DA FERROVIA PARA RIO CLARO....	12
1.1 A Cia. Paulista de Estradas de Ferro	14
2 METODOLOGIA DE TRABALHO	17
3 PRODUTO-ROTEIRO	23
3.1 A forma do filme: espaço e tempo.....	23
3.2 A busca de um conteúdo: sugestão de estrutura	24
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37
ANEXOS	38
Transcrição das pré-entrevistas realizadas com ex-ferroviários	38

INTRODUÇÃO

Há um ano, fiz uma matéria sobre o Dia do Ferroviário para o jornal em que trabalhava na cidade de Rio Claro, interior de São Paulo. A partir das entrevistas com os ex-ferroviários da Cia Paulista de Estradas de Ferro, pude perceber o quanto a história da ferrovia está impregnada em suas memórias e como essas pessoas que trabalharam nela, hoje idosos, se referem com comoção a um período que já se foi e levou consigo parte de suas identidades.

No exercício da profissão de jornalista, essa não foi à primeira vez que ouvi depoimentos com capacidade de exceder o caráter meramente informativo. Durante muitas entrevistas, mas em especial a que realizei com os ferroviários, percebia que nelas se delineava uma história de vida, por traz da qual um sentido particular era indissociável do social.

Com a disciplina Roteiro de Documentário em Audiovisual, ministrada pelo professor Alfredo Dias D’Almeida na pós-graduação Roteiro em Áudio e Audiovisual na PUC-SP, a minha “intuição” começou a ganhar corpo teórico e referências, isso quer dizer que comecei a entender um pouco mais o que observava e sentia durante essas entrevistas. Foi essa compreensão que me levou a escolher produzir um roteiro de documentário em audiovisual sobre os ex-ferroviários e a relação com a ferrovia no meu Trabalho de Conclusão de Curso. Era a maneira de tornar concreto o diálogo entre a minha pouca experiência e o conteúdo aprendido.

Centrei-me nos estudos da História Oral como ponto de partida para a produção do meu TCC e neles encontrei boa parte das respostas para o meu tema. As narrativas orais permitem reconstruir o passado e vislumbrar como era a vida dos ferroviários no tempo das antigas estradas de ferro. A partir daí, é possível se ter um registro concreto, da relação das lembranças dos ex-ferroviários com a história da ferrovia contada pela memória dos ex-ferroviários, já que os resquícios dela desaparecerão com o tempo e até hoje os ferroviários, que colaboraram para a construção do transporte ferroviário e no processo de urbanização de Rio Claro, não têm o reconhecimento merecido e muito menos um registro digno de sua história.

Para poder caminhar por esse mundo, o roteiro tem por base as lembranças dos ex-ferroviários, as imagens das antigas Estações Ferroviárias, linhas férreas, ex-oficinas, trens e outros, artifícios que servem como canal de acesso a uma experiência já vivida e que pela oralidade pode ser passada adiante. Isso tudo como caminho para recriar o passado de forma

simbólica. Por exemplo, propor o enquadramento de uma linha deserta simboliza a ausência; a imagem de um trem chegando à estação (lateral em perspectiva/famosa cena dos irmãos Lumière), serve como uma metáfora do passado que invade o presente e o futuro.

Como eixo narrativo dos relatos, serão utilizadas imagens das máquinas da antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro, as quais os ex-ferroviários se referem como a velhos amigos. A utilização desses objetos de trabalho no documentário servirá para mostrar a função de cada um deles e o desuso de muitas ferramentas.

Para saber o local onde se encontram as antigas locomotivas, hoje tornadas sucatas, será feita uma busca rígida pela história dessas máquinas, com a finalidade de mostrá-las no documentário em seu estado atual. Em certa medida, o processo que levou esses objetos à obsolescência é comparável ao que aconteceu com a mão-de-obra do ex-trabalhador ferroviário.

Como as divisões de trabalho dentro da indústria da Cia. Paulista de Estradas de Ferro eram complexas, o que demandava um grande número de trabalhadores das mais variadas funções, será estabelecido um critério para a seleção dos entrevistados, baseado em idade, anos de experiência e função.

Os personagens reais do documentário contarão a história da ferrovia narrando suas próprias vidas. O documentário vai se valer de situações inusitadas, os chamados casos, por que passaram esses trabalhadores, como maneira de permitir oscilações na narrativa, pois essas experiências de vida superam o contexto local e trazem para o documentário uma reflexão sobre o nosso tempo.

Os personagens deste filme serão escolhidos priorizando características comuns a contadores de histórias, que tenham tido envolvimento ativo com as questões da ferrovia, para que na “memória pessoal e familiar possam trazer o processo de constituição e transformação” (MANCUSO, 1998, p. 81).

Pelas entrevistas já realizadas, nota-se que os ferroviários mantêm, pela memória, uma relação muito profunda com a ferrovia e por vezes, uma dificuldade de lidar com a extinção do transporte ferroviário. José Luiz Palotta, Engenheiro Mecânico da antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro, em entrevista para o Jornal Cidade, de Rio Claro, declarou: “é dia do ferroviário, mas não há o que comemorar. Me pergunto, cadê as máquinas?” (FERROVIA OCUPA MEMÓRIA DE EX-FERROVIÁRIOS, 2008).

Essa fala me fez refletir que, com o fim das estradas de ferro, era natural pensar nos benefícios do trem como meio de transporte e comparar com as vantagens e desvantagens do que assumiu o seu lugar. Mas que, no entanto, as pessoas sem envolvimento com a ferrovia e

mais interessadas no resultado prático dos meios de transporte deixaram de lado a questão de como isso afetou o indivíduo, o ferroviário, que teve ampla relação com a “coisa em si” e de fato formou sua identidade a partir daquilo.

Por isso, o objetivo de um documentário sobre a ferrovia será o de registrar a memória e a experiência vivida pelos associados da União dos Ferroviários Aposentados (UFA), para que nesse processo os ex-trabalhadores possam se redescobrir como parte integrante da história e vivenciar acontecimentos pelo relato de sua própria experiência. No exercício de relembrar, conforme observa a pesquisadora Maria Inês Rauter Mancuso, que realizou um estudo sobre a relação da memória dos habitantes com as cidades de São Carlos, Itirapina e arredores, a memória reconstruída é uma reavaliação da própria vida, é como um reencontro, no presente, com amigos, pais, irmãos e mestres que já morreram.

Outro objetivo do documentário será discutir, como pano de fundo, o “papel” do idoso na sociedade brasileira atual e através disso, debater a questão de como é ser e estar em uma época totalmente diferente daquela na qual formou boa parte de sua identidade, dentro de um mundo que se transfigurou de repente e se fez outro. Algo que a relação do trabalhador ferroviário com a mudança nos meios de transporte exprime de forma única. Afinal, como é lidar com a memória de uma época que era, mas não é mais? Como se considerar um indivíduo em sua plenitude dentro deste novo “lar”?

O documentário proposto terá duração de 50 minutos, divididos em 4 blocos de 12 minutos e 30 segundos. O objetivo é atingir um público variado na faixa etária entre os 16 e 70 anos, por meio de exibição em TVs educativas, TVs públicas, escolas, festivais entre outros.

O presente projeto apresenta no primeiro capítulo, o conteúdo histórico da ferrovia, seu desenvolvimento e as divisões e relações de trabalho dentro da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, buscando contextualizar o assunto. Já no segundo capítulo são abordados os conceitos que envolvem o tema, os estudos de história oral, a memória dos velhos, o poder da narrativa e a fotografia enquanto segunda realidade. No terceiro e último capítulo, a estrutura do roteiro, onde o conteúdo dá forma ao produto.

1 A IMPORTÂNCIA SOCIAL E ECONÔMICA DA FERROVIA PARA RIO CLARO

A cidade de Rio Claro, localizada na Depressão Periférica Paulista, era conhecida pelos seus habitantes como “boca do sertão”. No período da mineração, se mostrava um “ponto estratégico” para o repouso dos cargueiros que seguiam em direção ao Mato Grosso. Não foi à toa que sua boa localização contribuiu firmemente para sua ocupação, já que até o início do século XIX era uma zona desabitada. A fase de povoamento mais notável de Rio Claro foi de 1817 a 1821, com as concessões das sesmarias que logo dariam origem às grandes fazendas da região (HOGAN, 1986).

Mas o avanço não pararia por aí, a cidade ainda viveria muitas transformações. Em 30 de abril de 1857 Rio Claro deixou de ser vila e passou a ser considerada cidade. Nesta época, o café começava a substituir a cana-de-açúcar como produto principal, no entanto, o aglomerado urbano ainda era pequeno (HOGAN, 1986).

A segunda fase de ocupação e povoamento mais significativa para o Interior do Estado foi à expansão da cultura cafeeira e a construção das ferrovias. Por volta de 1850, Rio Claro estava “no limite do território que permitia o cultivo rendoso do café” (MANCUSO, 1998, p. 116). Mas a ineficiência dos meios de transporte e a auto-suficiência que caracterizava as antigas fazendas de cana-de-açúcar se tornavam um entrave para o desenvolvimento.

Para além disso, os custos do transporte tornavam o café muito caro. As estradas, [...], eram perigosas, difíceis de serem transitadas, impondo muitas perdas ao produto. O único transporte possível era o lombo das mulas, as quais, segundo declarações de fazendeiros da região, eram escassas frente às necessidades (MANCUSO, 1998, p. 116).

Embora Rio Claro se encontrasse em uma posição privilegiada pelas possibilidades de acesso e de escoamento de safras, até aproximadamente o final da década de 1860, a cidade ainda não dispunha de um sistema de transporte apropriado para seu potencial. Mas o avanço do café no oeste paulista, em 1867, com a São Paulo Railway – Estrada de Ferro Santos – Jundiaí, era, segundo Hogan (1986), o começo de uma mudança.

A idéia da ferrovia era antiga, em 1836, a Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo havia planejado a construção de “uma via férrea ligando os centros mais importantes de produção de açúcar no interior” (MANCUSO, 1998, p. 116). Nessa época, o plano não vingou, porém, em 1855, uma nova lei provincial prometia favorecer qualquer companhia que quisesse, com o Governo Imperial, construir uma estrada de ferro de Santos para a capital e o

interior para o transporte do café e do açúcar. “A partir daquela lei, foi constituída a São Paulo Railway Company e a construção da via férrea de Santos a Jundiaí começou em 24 de novembro de 1860” (MANCUSO, 1998, p. 116).

Em 1860, a estrada de ferro começou a ser construída pela recém-criada São Paulo Railway Company, indo ao encontro das necessidades dos fazendeiros. A São Paulo Railway partiu de Santos e chegou a Jundiaí, mas sem se prolongar até os municípios em que o café mais se desenvolvia. Segundo Mancuso, “a companhia (..) não se aventurou a penetrar pelos sertões e desistiu do direito de preferência” (1998, p. 117). Assim, fazendeiros da região se aventuraram a fazê-lo.

Em 1868, instalava-se, provisoriamente, na capital do Império, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro Jundiaí e Campinas. Envolvidos com este empreendimento, estavam os fazendeiros de Rio Claro: “a família Vergueiro e José Estanislau de Oliveira, futuro Visconde de Rio Claro, sogro de Antonio Carlos de Arruda Botelho, futuro Conde do Pinhal” (MANCUSO, 1998, p. 117).

Em 1872, a ferrovia chega a Campinas e em 1873, o Governo Imperial autoriza as cidades a abrirem concorrência para a colocação dos trilhos (HOGAN, 1986). Enfim, no ano de 1874 acontece à construção da linha férrea pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro. Após a conclusão desta linha, em 1876, a cidade torna-se “ponta-de-trilho”. Nesta condição, Rio Claro concentrou toda a produção de café das regiões mais interioranas e potencializou seu comércio no fornecimento e suprimento às atividades desenvolvidas na região (HOGAN, 1986).

Em 1882 ocorreu o prolongamento das vias férreas para além de Rio Claro, daí em diante, a linha chegaria a São Carlos, Araraquara e Jaú. Com tal expansão, a cidade de Rio Claro passava de “ponta de trilho” a ser estação intermediária da linha (HOGAN, 1986).

Esta alteração rendeu altos níveis de crescimento para Rio Claro, pois a partir daí ela passou a ser centro ferroviário, o que proporcionou a expansão do mercado de trabalho e conseqüentemente a demanda por bens de serviço. Além de ser residência dos ferroviários, Rio Claro era também sede da Cia Paulista de Estradas de Ferro, empregando em 1892 mais de 2.000 pessoas. A implantação da ferrovia teve efeito urbanizador sob a cidade e a transformou em “centro regional industrial” (HOGAN, 1998, p. 35).

1.1 A Cia. Paulista de Estradas de Ferro

A Cia. Paulista de Estradas de Ferro foi a primeira ferrovia construída com capitais nacionais, com o apoio e iniciativa da Saldanha Marinho – presidente da província de São Paulo. A Companhia possuía duas oficinas, uma em Jundiaí e outra em Rio Claro. A primeira cuidava apenas da manutenção dos trilhos e a segunda da manutenção e da confecção. (GARCIA, 1992).

Segundo Garcia, havia dois meios para conseguir ingressar como trabalhador na Cia. Paulista; um deles era entrando no Curso do Ferroviário dos Empregados da Cia Paulista de Estradas de Ferro, conhecido na época como Escola SENAI Ferroviária e o outro por indicação. Os cursos profissionalizantes da Cia. Paulista duravam quatro anos e cursá-los, quase sempre, resultava em condições de futuro dentro da ferrovia. Ingressar na Companhia sem o curso da Paulista ou sem indicação era uma coisa que dificilmente acontecia (GARCIA, 1992).

O processo de trabalho nas oficinas da Cia Paulista de Estradas de Ferro funcionava de acordo com o modo de produção capitalista, sendo que, inicialmente, a diretoria da empresa exercia um papel cooperativo sob o trabalhador, com o intuito de gerar, até certo ponto, “conexões entre o aparato tecnológico do processo de trabalho e as estruturas do processo decisório” (GARCIA, 1992, p.44). Assim, pode-se considerar que a aplicação dos princípios de racionalização do trabalho nas oficinas da Companhia Paulista teve três fases distintas.

De princípio, entre 1868 e 1885, a dominação sobre os trabalhadores era visível, semelhante ao período escravocrata, através de normas e regulamentos se efetivava a exploração contida na relação capital e trabalho. A segunda fase abrange o período 1885 a 1928 e é marcada pelas relações paternalistas de produção, as quais possibilitavam aos ferroviários melhores condições de trabalho e de vida, ao mesmo tempo em que visava um maior controle da força produtiva. A Cia. procurava integrar o indivíduo à sociedade como meio de amenizar a relação entre patrão e empregado.

A terceira e última fase classificada por Garcia (1992, p.65) têm início em 1928 e continua marcada pelas relações paternalistas, “o trabalho age como um elemento que integra o indivíduo ao grupo e o domina”. Nesse período, os ferroviários tinham benefícios como, cooperativas, assistência médica, direito a transporte e outros. No entanto, a década de 20 foi marcada pela ampliação das áreas de atuação da Cia, além de transportes ferroviários a Paulista atuava em diferentes ramos do qual participava um conjunto de empresas lucrativas,

entre eles: hortos florestais, para fornecer madeiras para construção de vagões; oficinas mecânicas; indústria de papel; colonização; transportes rodoviários e outros que transformavam a Cia em um “amplo complexo agroindustrial” (GARCIA, 1992, p. 66). Em função disso, a empresa decide promover uma reforma administrativa nos moldes do sistema divisionário, que já havia sido desenvolvido e implantado a partir da década de 1850 pelas ferrovias americanas.

A implantação desse sistema gerou mudanças técnicas e nas relações de trabalho, remodelando a hierarquia da empresa. As medidas adotadas visavam: bloquear qualquer meio que permitisse a reivindicação trabalhista, a despolitização da classe trabalhadora, a melhor distribuição do trabalho, a descentralização de serviços e a separação quanto maior possível entre as funções técnicas e administrativas. Assim, cabia aos da parte administrativa ficar responsável pelo trabalho pensante e aos que cuidavam da parte técnica o trabalho de ação. Conforme explica:

Estava aqui delineado um dos princípios básicos do taylorismo, fundamentado na clara divisão de trabalho e de responsabilidade entre administração, representatividade do comando da empresa, e os empregados, sendo este o único caminho para atingir níveis mais elevados de produtividade. Haveria, portanto, a separação entre trabalho manual e intelectual. Uns executavam, outros pensavam, raciocinavam e determinavam normas para o trabalho. (GARCIA, 1992, p. 72).

Deste modo, a organização da produção industrial em Rio Claro, entre 1930 e 1940, se dava em seções que, juntas, compunham e formavam os setores vitais da oficina, que eram: a ferramentaria, a mecânica, a caldeiraria, a serraria e a marcenaria. Dentro desses setores existia uma hierarquia que se dividia em cargos: diretores, engenheiros chefes, auxiliares do engenheiro, mestres de obras e operários.

Por volta da década de 50, a imponente Cia Paulista de Estradas de Ferro entra numa crise financeira que coincide com a situação política e social da época. Segundo Rodrigues (2001), quando começam a ocorrer intervenções na Companhia resultando no afastamento de presidentes que eram substituídos, na maioria das vezes, por interventores.

Conforme informa Garcia (1992), tanto a Companhia Paulista quanto as demais ferrovias passam nessa época por um período de baixo investimento, em virtude do encerramento das concessões, outrora outorgadas pelo Estado, e realizadas no século passado por acionistas.

A Companhia Paulista sempre foi um exemplo de organização e disciplina, mas, na época as causas de tais intervenções não ficaram claras e a partir disso acelerou-se o processo de decadência até culminar no pedido de encampação pelo governo estadual em 1962.

Com o fim da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, os ferroviários perdem seus benefícios e, por volta de 1971, a linha férrea passa para o domínio das Ferrovias Paulista S/A (FEPASA). A FEPASA deixa de existir em 1999 e em 2001, corre o último bitola, carro de aço de 1ª classe construído pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro - em Rio Claro. Posteriormente, seus carros de passageiros foram recolhidos em Rio Claro e a maioria das locomotivas em Bauru (RODRIGUES, 2001).

2 METODOLOGIA DE TRABALHO

Esta história está presente, também, na memória dos ex-ferroviários, por isso buscamos na História Oral e no estudo sobre a memória dos velhos as ferramentas para desenvolver este trabalho.

A história da ferrovia pode ser contada de diversas formas: a partir de livros, fotos, documentos, ou, ainda, pela oralidade. Cada um dos métodos prioriza um aspecto, os livros podem expressar a opinião de alguém sobre algum tema real ou contar uma história inventada; as fotos têm o poder de fixar uma imagem que desapareceu com o tempo, a documentação escrita e cartorial se foca no comprometimento com a verdade para inaugurar uma história oficial e, por sua vez, a história oral prioriza a experiência individual buscando traçar uma história do tempo presente.

Esse tipo de história se diferencia da História a qual aprendemos na escola, pois a relevância dela não está em registrar dados oficiais de acontecimentos históricos, mas sim no entendimento de aspectos subjetivos sobre acontecimentos históricos. Já que sua finalidade é poder trazer uma interpretação clara sobre a sociedade utilizando-se de personagens reais como narradores (MEIHY, 1996).

A história oral não é única, ela se transforma conforme a interpretação dos indivíduos que dela fizeram e ainda fazem parte. Por isso, ao abordar um tema na história oral é preciso ficar atento para a questão da verdade, pois existem diferenças entre as histórias narradas pelos personagens reais e a História oficial, em história oral a questão da verdade fica sempre submetida ao depoente. No entanto, trazer a verdade não é a prioridade da história oral, como explica Meihy (1996, p. 18).

Como pressuposto, a história oral implica uma percepção do passado como algo que tem continuidade hoje e cujo processo histórico não está acabado. A presença do passado no presente imediato das pessoas é a razão de ser da história oral. Nessa medida, a história oral não só oferece uma mudança para o conceito de história, mas mais do que isso, garante sentido social à vida de depoentes e leitores que passam a entender a sequência histórica e sentem-se parte do contexto em que vivem.

Com o auxílio da memória, os cidadãos comuns contam suas histórias vividas dentro de um determinado contexto. A história de cada um deles pode ou não ser marcada por fatos semelhantes entre si e, se isso ocorre, pode-se constatar que fazem parte de uma mesma geração. Segundo Meihy, delimita-se um tipo social ou geração, quanto maiores forem as afinidades dentro de um grupo de pessoas, que pode incluir fatores comuns como: o trabalho

prestado, a composição genérica, a faixa etária e o lugar de trabalho. No caso dos ex-ferroviários têm-se a mesma profissão, a mesma faixa etária e o mesmo lugar de trabalho. Isso é importante, pois são fatores que determinam uma geração e possibilitam uma reconstituição da história da ferrovia pela memória coletiva.

A memória coletiva é formada pelo conjunto das memórias individuais. No entanto, um trabalho com história oral, não deve priorizar só o coletivo e nem tão somente o individual. Como explica Meihy (1996, p. 20), “em história oral, o coletivo não corresponde à soma dos particulares. A observância do único é básica para se formular o respeito à experiência individual que justifica o trabalho com o depoimento”. Assim, memória coletiva e individual se firmam dentro de uma nova história quando o conjunto das histórias individuais complementa e sustenta a história do grupo.

Trabalhar com a memória desses personagens é mais do que fazer lembrar é descobrir sua identidade por trás dos fatos e a identidade de cada indivíduo esta em constante relação com a do outro, pois “a identidade individual e a grupal pressupõem a identificação e a diferenciação com o outro” (MANCUSO, 1998, p. 35).

Memória e identidade não se separam, pelo contrário, a memória colabora para a constituição da identidade na medida em que formula uma auto-imagem de uma pessoa durante sua existência para poder mostrar aos outros e servir como representação para si próprio. Da mesma forma que o indivíduo constroa sua identidade através da memória, ele também pode resignificá-la enquanto utiliza a ferramenta da linguagem para narrar sua vida, e assim ocorre um valioso processo de re-significação da realidade, Meihy classifica esse processo como “desidentidade”.

A adesão parcial de alguns valores da cultura que os recebe implica desidentificação dos valores anteriores [...]. O trabalho com desidentidade equivale reconhecer que a identidade é sempre dinâmica e não fixa. Assim, a desidentidade implica também reidentidade (MEIHY, 1996, p. 22).

O ser humano que reavalia sua existência no exercício de contar seu passado, de certa forma coloca sua “vida em jogo”, pois nesse ofício reavalia sua existência e dependendo da geração em que faz parte, pode se dar conta que está em um novo espaço, com contexto social diferente daquele que formulou parte de sua identidade. Este “novo” é desafiador, pois pode negar algumas questões do passado e fortalecer ou não o momento presente. O documentário sobre os ferroviários pretende esse tipo de diálogo: como é a relação entre passado e presente na mente dos ex-trabalhadores da ferrovia?

O que importa da história da ferrovia neste projeto, é justamente a particularidade dos “personagens”, ou seja, como cada um deles percebeu as mudanças na sociedade, como, nas

palavras de Meihy (1996, p. 21), “formulou a revisão de valores e sentiu-os”. Contudo, sendo os personagens que compõe a história da ferrovia já idosos, é pertinente discutir nesse documentário qual é a função do idoso na atual sociedade. Posto que existe uma grande diferença entre a maneira de lembrar dos jovens e das pessoas idosas.

Segundo Bosi (1995), por já terem passado por diversas experiências, atravessado um estilo de sociedade com valores determinados e contemplado a infância, a juventude e a idade adulta, as pessoas idosas têm um “talento” especial para a lembrança, ou seja, sua memória é capaz de projetar uma história de vida mais clara e definida do que uma pessoa jovem ou mesmo adulta. Isso, pois o presente de alguém mais jovem ou na fase adulta aclama mais fortemente para as frustrações e conquistas do cotidiano.

Por outro lado, como fica a situação do idoso na sociedade, uma vez que não participa mais ativamente da sociedade? Ao contrário do que se imagina, o velho ao lembrar do passado “não está descansando, por um instante das lides cotidianas, não está se entregando fugitivamente às delícias do sonho: ele está se ocupando consciente e atentamente do próprio passado, da substância mesma da sua vida” (BOSI, 1995, p. 60).

Nesse contexto, vale concluir que a destreza de lembrar do velho está vinculada a sua função na sociedade. Essa desenvoltura com a memória não trata apenas de reproduzir o passado, mas também de precisá-lo e instruir as próximas gerações. Como exemplifica Bosi (1995), nas tribos primitivas os velhos cuidam de fixar o passado na própria memória, por meio do contato e troca de experiências com outros velhos. Além disso, também são responsáveis por educar os mais jovens e serem guardiães das tradições.

Há um momento em que o homem maduro deixa de ser um membro ativo da sociedade, deixa de ser um propulsor da vida presente do seu grupo: neste momento de velhice social resta-lhe, no entanto, uma função própria: a de lembrar. A de ser a memória da família, do grupo, da instituição, da sociedade (BOSI, 1995, p. 63).

Da mesma forma que a função do velho na sociedade é lembrar, parte de sua missão é também transmitir o aprendido a seus semelhantes. No entanto, na velhice o ser humano vive um momento de crise, pois se sente um indivíduo diminuído pelas dificuldades dos anos vividos, como observa Bosi (1995, p.79), “as escadas ficam mais duras de subir, as distâncias mais longas a percorrer, as ruas mais perigosas de atravessar, os pacotes mais pesados de carregar”. Assim, para poder se comunicar com as pessoas ao seu redor, o idoso precisa de artefatos e, quando os meios de comunicação falham, ele se vê privado de sua função como homem na sociedade.

Estabelecida as dificuldades do idoso, o documentário sobre a ferrovia se encarregará de ser mais um dos canais de acesso entre ele e seus semelhantes. Para contribuir com a pessoa de mais idade e fazer com que ela possa desempenhar sua função de lembrar, o documentário utilizará a ferramenta da palavra e da imagem como recurso narrativo.

Como já foi dito, a função do idoso na sociedade é a de recordar e transmitir a experiência dos anos vividos a seus semelhantes. Conforme explica Benjamin (1975), a recordação representa os elementos artísticos essenciais à obra épica, por isso, não raro encontramos pessoas velhas com uma capacidade narrativa extraordinária.

Ao contar uma experiência o idoso desempenha o papel de narrador das histórias vividas e quando essa experiência é compartilhada pode transforma-se na experiência de quem ouviu a história. São diversas as finalidades para se narrar uma história, pode-se tratar da transmissão de um valor moral, de um conselho prático, da exemplificação de algum provérbio ou de um princípio fundamental da existência. No entanto, segundo Benjamin (1975, p. 65), “de qualquer forma, o narrador é uma espécie de conselheiro do seu ouvinte”.

Para aconselhar é necessário, em primeiro lugar, saber narrar. Por isso, o narrador-personagem escolhido para contar a história da ferrovia, se aproxima em absoluto das características de um cronista, posto que esse possui uma notável diferença se comparado ao historiador. Pois não está somente preocupado em apresentar os fatos de maneira lógica e comprobatória, mas sim em relatá-los no cerne da existência.

[...] entre todas as formas épicas não há nenhuma cuja presença na luz pura e incolor da história escrita esteja mais a salvo de dúvidas do que a crônica. [...] percebe-se-á imediatamente a diferença entre aquele que escreve a história, o historiador e aquele que a narra, o cronista. O historiador vê-se compelido a explicar de uma ou outra maneira os acontecimentos que registra; ele não pode satisfazer-se absolutamente em apenas mostrá-los como modelares da evolução do mundo (Benjamin, 1975, p. 72).

Com a dominante explosão da informação quase não se aborda mais os acontecimentos pela forma narrativa. Nesse contexto, o documentário da ferrovia também se focará na capacidade narrativa de seus personagens para se atingir todos os estágios dignos de uma história bem contada. Como explica Benjamin (1975), o que falta à informação é alcançar a relação psicológica que exige de cada receptor uma interpretação diferente sob os fatos extraordinários e isso, a narração tem de sobra.

Para compor uma boa narrativa, além das expressões e gestos dos contadores, as imagens fotográficas também funcionam como excelente recurso, pois elas, como explica Kossoy (2000, p. 21), “não se esgotam em si mesmas, pelo contrário, elas são apenas o ponto de partida, a pista para tentarmos desvendar o passado”. Entretanto, um fragmento do real em

imagem congelada, também pode transmitir uma informação na medida em que for contextualizado historicamente. Dessa maneira, o que interessa no documentário da ferrovia é o caráter informacional da foto e ela enquanto construção de uma “segunda realidade”.

Segundo Kossoy (2000, p. 37), a fotografia possui uma realidade própria, que se constroa no ato do registro de uma primeira realidade em consonância com os limites dimensionais da imagem fotográfica. A chamada primeira realidade é a que está presente na frente da câmera no momento do disparo fotográfico, ali existiam determinados contextos e outras imagens. Depois de passar pelo processo da revelação, é inaugurada uma segunda realidade que pode ser interpretada de diversas formas levando em consideração, ou não, os contextos em que foi tirada a foto. A segunda realidade é a imagem da foto pronta, nos limites do quadro da fotografia.

É com base nessa realidade própria (segunda realidade) em diálogo com os fatos narrados pelos personagens que será montada a estrutura do roteiro. No entanto, o processo de construção de uma nova realidade não para por aí. A maneira como a imagem e o texto serão inseridos dentro do filme, com a pós-produção, também interfere no produto final. Assim explica:

Obtém-se assim, por meio da composição imagem-texto, um conteúdo transferido de contexto: um novo documento é criado a partir do original visando gerar uma diferente compreensão dos fatos, os quais passam a ter uma nova trama, uma nova realidade, uma outra verdade. Mais uma ficção documental (KOSSOY, 2000, p. 55).

Por fim, é do entrelace entre a imagem e a lembrança narrada pelo idoso que passa a existir essa ficção documental tratada por Kossoy (2000) que se materializará no conteúdo audiovisual.

Além da imagem e da própria narração, o som também é outro elemento que possui função narrativa e que pode servir de excelente recurso se adequadamente empregado nessa ficção documental. Conforme trata Carvalho (2008), a linguagem sonora no cinema pode ser combinada de diversas formas com o conteúdo da imagem e do texto. No cinema clássico, por exemplo, o som era elaborado de modo a corresponder à imagem, atribuindo uma certa neutralidade ao caráter sonoro. No entanto, o som e a imagem também podem se contrapor, resgatando outras emoções subjetivas nos espectadores.

Tanto de uma maneira quanto de outra, a mescla de sons é capaz de criar uma Paisagem Sonoro-Musical que, para Murray Schafer (1991), é constituída do encontro entre ruído, som, timbre, amplitude, melodia e textura em um único campo acústico. Nesse contexto, o áudio elaborado no documentário da ferrovia, além de recriar a paisagem sonora

da época dos ferroviários, pretende combinar vozes, efeitos sonoros e trilhas sonoras, a fim de alcançar outros significados que podem ou não estar em sintonia com as imagens. Portanto, mesclará aspectos das paisagens sonoras do passado e do presente dos ex-ferroviários da Cia Paulista de Estradas de Ferro.

3 PRODUTO-ROTEIRO

3.1 A forma do filme: espaço e tempo

A história do filme transcorre em dois tempos: o tempo da história da ferrovia e o tempo da memória do ferroviário. O primeiro é o tempo cronológico, na ordem: passado, presente e futuro e o segundo é o tempo psicológico dos personagens. Cada um desses tempos corresponde a um ponto de vista sobre a realidade; o primeiro é o ponto de vista de quem não é ferroviário e o segundo de quem é. A intenção do documentário é contar a história da ferrovia prevalecendo o ponto de vista da memória dos ex-ferroviários, desta forma, haverá sempre uma correlação entre o que é passado, presente e futuro no imaginário dos ex-ferroviários e o que isso tudo corresponde para quem não viveu aquela época.

Nesse contexto, as imagens que ocupam o pensamento dos ex-ferroviários são: as antigas estações ferroviárias, linhas férreas, oficinas, trens, praças, ruas e avenidas de Rio Claro e elas serão abordadas pelo documentário metaforicamente. O trem percorre um caminho linear, do ponto de partida até o de chegada, e nesse filme, sua jornada no espaço servirá como uma metáfora do tempo psicológico dos personagens, como se passado, presente e futuro adquirissem uma dimensão simbólica. Assim, as fotos antigas dos lugares e das paisagens, trarão o passado – o ponto de partida do trem – as locomotivas destruídas, oficinas de trem e estações ferroviárias em ruínas trarão o presente indesejável – o desembarque do trem nas estações. Por fim, o enquadramento de uma linha deserta, simbolizará o lugar das lembranças que se ocupam de recordar a vida e preencher o espaço vazio do futuro obscuro, da morte. Vale considerar que o vazio da linha férrea, fecha o círculo presente, passado e futuro, e anula toda a linearidade temporal para ocupar o tempo psicológico da memória dos ferroviários.

O entrevistado escolhido para ser o personagem principal desse filme é o ex-ferroviário, José Luiz Palotta, um senhor de 78 anos que teve um passado amplamente relacionado com a história da ferrovia; formou-se Engenheiro Mecânico na Escola SENAI Ferroviária e ao contar saudosamente sua história de vida reflete sobre seu passado mesclando momentos de alegria e tristeza, comuns a uma boa narrativa. Como se trata de um roteiro de documentário, durante o processo de realização, outros personagens igualmente importantes podem ser retratados.

O documentário estará organizado em quatro partes, em cada uma dessas partes existirão cenas que pontuaram a narrativa e, por isso, deverão ser montadas devidamente

como expressas no roteiro. A primeira: José Luiz Palotta esperando o trem chegar na estação (referência ao passado – cena de abertura); a segunda: um dos ferroviários descendo do trem (referência ao presente – cena desenvolvimento da narrativa); a terceira: Palotta na antiga oficina da Cia Paulista de Estradas de Ferro olhando para o que sobrou das antigas locomotivas (presente – cena desfecho); e a quarta e última: Palotta olhando para a linha de trem vazia com um imenso caminho para o nada (futuro – cena final). Na primeira e na última cena descrita, o enquadramento da imagem e a posição do personagem será a mesma, para dar a entender que o lugar vazio da linha férrea é o lugar da lembrança e como já dito, romper a linha temporal, passado, presente e futuro.

3.2 A busca de um conteúdo: sugestão de estrutura

Um elemento essencial para o conteúdo do filme é a realização de entrevistas com os ex-ferroviários. As que seguem no roteiro abaixo foram colhidas em Rio Claro, na União dos Ferroviários Aposentados (UFA). Os depoimentos servem, aqui, como exemplo dos tipos de captações que serão feitas no momento das filmagens. José Luiz Palotta, o personagem principal, e outros companheiros da antiga ferrovia se encontram de segunda a sexta-feira, de manhã, na UFA, nesses encontros, eles relembram a época das estradas de ferro, lêem jornal e tomam café. As citações abaixo ocorreram em momentos de descontração como o descrito acima, em mais um desses dias em que os ex-ferroviários se reuniram para uma boa prosa e umas boas histórias.

Parte 1: Espero o trem passar

O documentário começa trabalhando o “orgulho de ser ferroviário”, com relatos de ex-ferroviários gravados na União dos Ferroviários Aposentados (UFA), de Rio Claro, em que contam como começaram a trabalhar para a antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro e como eram suas vidas. A partir disso, fotografias, obtidas nos arquivos da UFA, no arquivo público de Rio Claro, no museu do ferroviário e com os ferroviários entrevistados; começam a recriar aquele tempo. São apresentadas também imagens de antigas estações ferroviárias e de oficinas de trem, algumas que estão desativadas e outras que funcionam como local turístico.

José Luiz Palotta e o companheiro José Narciso Vioto são entrevistados, é próximo à hora de almoço, mas o relógio de Palotta marca o horário antigo, não o de verão, o que se torna um episódio interessante e subjetivo para o documentário que quer, justamente, tratar sobre o tempo.

—*Quando eu entrei no preparatório do curso ferroviário, a minha intenção era ir para escola militar do exército, eu tinha o gênio forte...*

José Narciso Vioto, também ex-ferroviário, interrompe a conversa com um cutucão no amigo e Palotta brinca:

—*Esse débil mental aí!*

—*Esse daí é o José Luiz Palotta, O Pancadão!*

—*Prazer, prazer!*

—*Mas é um Palotta mesmo! E aí, você não vai almoçar?*

—*No meu relógio ainda é vinte para às dez, no de vocês que é vinte para as onze.*

—*O seu relógio está louco que nem você!*

—*Eu levo a vida no balança, mas não cai! Em casa é assim, tem uns par de relógio, tudo no horário velho.*

Palotta está sozinho na estação esperando o trem chegar e pronto para embarcar, ele observa a linha do trem vazia apontado para o nada, o sol está nascendo e um feixe de luz atinge o seu rosto encoberto pela sombra. Essa cena será filmada na estação de trem Campinas-Jaguariúna, um local turístico que realiza passeios de “Maria Fumaça” e passa pelas fazendas de café. Esse momento do documentário faz uma alusão ao passado e introduz o início da história da ferrovia. Depois dessa cena, a idéia é voltar para a UFA e continuar a conversa com os ex-ferroviários, em que eles terminam de explicar como eles entraram para a Ferrovia.

Para entrar na Cia. Paulista de Estradas de Ferro o estudante fazia antes o curso preparatório da escola SENAI, depois de aprovado na parte teórica ele deveria montar sozinho um tambor de leite que seria depois distribuído, pela Companhia, em alguns pontos da cidade. A Cia. dedicava-se à formação de artífices para os setores mecanizados. José Luiz Palotta, ajustador mecânico e serralheiro, passou por esses exames:

Palotta: Meu avó quando veio da Itália entrou na estrada de ferro, depois aqui em Rio Claro o meu pai trabalhou, meu pai, meu irmão, eu, meus cunhados. A Cia Paulista era uma empresa super procurada, ela tinha uma lista enorme de nomes de pessoas que queriam entrar lá. Porque ela pagava, hoje, um salário mínimo e meio e depois de seis meses, há um ano, se ele permanecesse no cargo, ele era efetivado. Daí, no ano seguinte, ele ia para a escola Senai fazer curso, mas um curso preparativo, preparatório, então, ele se preparava para fazer o curso correto de desenho técnico mecânico, geometria, aritmética, português, matemática. Depois de tudo isso aí, aprovado, aí vinha à prática, na oficina, era um dia só, era oito horas. Por exemplo, para montar um tambor de leite, não tinha hora, era até

conseguir montar. Para provar, se a pessoa tinha capacidade de fazer o serviço sozinho, para ele passar a artífice, oficial.

Bom, eu sou preparatório, mas na hora de montar a maquininha eu não aceitei, e era fácil, mas eu não quis. “Mas rapaz, você tem tudo”, mas eu não queria ir, não queria fazer o gosto do meu pai. Mas o Doutor fez uma consulta e eu disse para ele que não queria ir para o tiro de guerra não, eu queria ir para o exército, daí ele me disse: “você não, você não pode ir para o exército, porque você tem um problema no seu corpo que você não pode”. Daí ele me apresentou para o sargento, meu tipo de pessoa, meu jeito de ser. O sargento falou: “você conversa com o médico oculista!” E ele me disse que eu tinha uma manchinha no olho, essa manchinha que você está vendo aí: “você tá bom de visão tudo, mais na velhice pode aparecer uma catarata e tal”. Eu não fui para a Cia Paulista, eu fui para a praça aprender percussão, eu deixei a escola Senai, e aprendi muitas, até que foi muito bom pra mim. Depois trabalhei com desenho e me orientei muito. Na época, montava máquinas para cerâmicas, trabalhando como ajustador mecânico. Daí, a Cia estava precisando de funcionários e, de preferência, quem tivesse na escola Senai. Os que então... Meu nome sempre saiu na frente. Mas mais de trinta não quiseram ir, aquela época a praça pagava melhor que a Paulista, mas a Paulista tinha uma vantagem para quem era casado: lenha, serragem, ou cavaco, e tinha tábuas de madeira para quem quisesse construir a casa, bambu. Então, daí eu fui para empresa fazer os exames, e nós, 150, passaram no exame, os demais erraram, porque, não tinha força de vontade.

Com José Narciso Vioto foi diferente, ele trabalhou na época da Fepasa e seguiu os passos de seu pai. Segundo estudos, na Fepasa os trabalhadores não passavam pelos os mesmos exames que passavam antes para entrar para a Cia Paulista de Estradas de Ferro.

Vioto: Eu trabalhei na serraria, depois fui para usina e trabalhei uns dois anos na usina, que tinha aquele ácido perigoso. Depois da usina, eu fui pra os freios. Eu fazia serviço de lavagem de acumulador. Aquele que gerava a força nos carros, gerava energia. Depois de lá eu fui para os freios, que fazia instalação nos carros de passageiro, vagão e é o principal que tem. Eu entrei em 65 na ferrovia, como empreiteiro, trabalhei um ano, trabalhei perto do meu pai. Daí ele falou: agora meu filho, você vai procurar honrar o que seu pai fez aí. Eu graças a Deus consegui. Eu gostava da ferrovia, eu me identifiquei lá, as amizades. Apesar de que, sempre tem algum meio esquisito, mas que foi legal a minha passagem lá foi. Eu cumpri o que meu pai pediu e até hoje se pudesse voltar lá eu voltava. Precisa gostar do que faz.

A rotina dos ferroviários era pesada, se o chefe precisasse que trabalhassem de fins de semana eles tinham que ir. Isso quando não ocorria algum acidente na linha.

Palotta: De manhã já levantava com os nervos na flor da pele, naquela época nós entrava 6h30 em serviço e eu acordava 5h15 da manhã e naquela época era fogão de lenha, até acender o fogo, começar a ferver a água já era vinte para as seis. Quando apitava seis horas da manhã eu já tava tomando meu cafezinho com pão, mas eu sempre cheguei com dez, doze minutos de antecedência no serviço. Até hoje, se marcar compromisso pra mim a uma da tarde, as dez pra uma eu já to lá. Não gosto de fugir de compromisso, a não ser por motivo exterior.

Palotta: *A sirene da Paulista, quando ela apitava fora de hora, três apitos em seguida, era desastre na linha. Todos nós tínhamos que correr, era sinal de desencarrilhamento, o trem tombou na estrada de ferro. Quando era dois apitos em seguida, era incêndio, mas já tinha corpo de bombeiros e ficava no pátio das oficinas prontinho. Não tinha sábado, não tinha domingo e não tinha feriado. Tinha que ir.*

Nas oficinas o trabalho também era arriscado, José Luiz Palotta e José Narciso Vioto escaparam de um acidente por pouco:

Vioto: *Mas a parte mais ruim que eu trabalhei lá foi na serralha e na usina, por causa do perigo, na serralha era uma poeira violenta e no ácido por causa do perigo. Já me machuquei lá dentro umas duas três vezes, cheguei a ver morte, dois companheiros, um na usina outro no guindaste que pegou um colega e matou. Na usina o caminhão afastou e prensou o cara no forno onde fazia serviço de acumulador.*

Palotta: *Você já trabalhava lá na oficina quando por pouco não explodiu três tubos de oxigênio, se tivesse explodido...*

Vioto: *Eu tava lá, eu tava lá quando isso aconteceu.*

Palotta: *Quase explodiu três tubos de oxigênio. Dez minutos para nós sair. Se não, já tinha morrido.*

Vioto: *Foi em setenta e dois, abriu um buraco na vala, levantou tudo.*

Palotta: *Explodiu tudo que tinha. A sorte nossa que o zelador fechou com dez minutos de antecedência. Caso contrário.*

Vioto: *Foi feio o negócio.*

Os ferroviários sentem muito orgulho daquele tempo e acreditam que, naquela época, existiam valores que hoje se perderam. Nos fins de semana eles freqüentavam o Grêmio da Paulista, um clube feito para os ferroviários e familiares. Nesses lugares, muitas vezes, eles conheciam suas futuras esposas. As mulheres eram muito respeitadas e “ser ferroviário” era uma profissão de excelente reputação.

Palotta: *A nossa mocidade ficou na história do Brasil, nunca mais nós vamos ter isso, em começando pelo respeito com as mulheres. Nada de ofender, nada de machucar, nada de aprontar e sim se puder proteger, proteja.*

Palotta: *Esse último sábado agora, ou melhor, amanhã, era formatura no Grêmio Recreativo da Paulista, os alunos formaram cada um com suas madrinhas. Você tem diploma já tinha lugar certinho para trabalhar lá dentro e as moças no passeio delas aqui na avenida um, do lado de lá era a turma que trabalhava de empregada doméstica e do lado de cá as dengosinhas, jornalista, professora, filha de doutor fulano, de doutor sicrano, separados. Nós passávamos no meio da rua e ficava paquerando: Iii, joguei o olho do lado de lá e nada, do lado de cá... iiii, dei uma beliscada aí, mas não sei se vai dar certo. Você está com a sua colega, se a*

sua colega fala, esse aí estuda na escola SENAI, daí gostava, por causa disso aqui (\$).

Para relembrar a ferrovia, a cidade de Rio Claro realiza comemorações em homenagem aos ferroviários. Esses eventos costumam emocionar bastante os ex-ferroviários, por isso, eventos como esses, de que Narciso e Palotta participaram, farão parte do documentário.

A assistente social de Rio Claro, Maria do Carmo Guilherme, realizou um passeio turístico em Jundiaí com os ferroviários. Nele, os ferroviários fizeram um percurso com a “Maria Fumaça” e visitaram ex-oficinas e fazendas de café. Essa história em particular, será recriada e filmada, talvez com outro ferroviário que tenha feito o mesmo percurso, ou, senão, com o Sr. Vioto mesmo. Assim, enquanto ele contar essa história, as imagens de sua viagem de trem serão recriadas e exibidas.

Vioto: O que eu gostei também foi que a Maria do Carmo Guilherme, Assistente Social, organizou uma viagem para agente em Jundiaí, nós fomos. A viagem foi inesquecível. Mas que coisa mais linda! Eu estava com doze anos de aposentado, nós fomos até Jundiaí, visitar as oficinas lá, visitar as cidades. E o Carlito, estava esperando nós na Estação, convidaram um funcionário aposentado para imitar o Carlito. Mas foi muito bonito. Estava um monte de gente esperando nós, lá na estação, chefe de trem e nós fomos até as oficinas depois participamos de um churrasco lá e já tinha agendado para nós andarmos de trem, foi fora de sério, gostei muito!

No dia do ferroviário, 30 de abril, a cidade de Rio Claro realizou o desfile do ferroviário. O Sr. José Luiz Palotta participou desse desfile, ao lado de uma das máquinas e de mais dois companheiros de trabalho. Não se sabe se no ano de 2010 a comemoração do dia do ferroviário contará com esse tipo de evento, no entanto, ela será filmada e contemplada também no documentário com elucidações dos ferroviários.

Palotta: Homem não chora, mas no dia do desfile aí, todos nós choramos, porque sentimos a falta, nós éramos recebidos e tratados de uma tal forma, tão amoroso, tão carinhoso.

Parte 2: O desembarque do trem na estação: memória das velhas locomotivas

Essa parte do documentário traz explicações sobre fotos de antigas máquinas, oficinas de Rio Claro e o mapa da Paulista, imagens disponibilizadas pela União dos Ferroviários Aposentados e locução explicativa dos ferroviários. Além disso, nessa parte também será introduzido o início da busca rígida pela máquina “V-8”, uma máquina que desapareceu com o tempo, mas que era bastante estimada pelos ferroviários e, inclusive, pelo personagem central do documentário, José Luiz Palotta. Essa busca será feita com o auxílio da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e a partir de investigações e visitas de

lugares onde ficavam as antigas oficinas; entre elas, em Rio Claro, a oficina da antiga Paulista que é ocupada hoje pela empresa América Latina Logística (ALL). No entanto, anterior à filmagem desse documentário, já se sabe onde tem uma máquina “V-8”, pois, segundo dados da ABPF, a própria associação cuidou da restauração de uma dessas máquinas, que hoje se encontra disponível para visitação em um de seus museus. Porém, mesmo assim, será criada uma ficção em torno dessa busca, de modo a não chegar de vez no lugar onde se encontra o trem, mas passando por antigas linhas férreas, oficinas e estações.

As primeiras locomotivas que trafegaram pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro foram as a vapor.



Máquina a vapor - Foto do arquivo da União dos Ferroviários Aposentados (UFA)

Palotta: Essa daqui é conhecida como Maria Fumaça, os antigos tratavam como máquina a vapor, mas é mais conhecida como Maria Fumaça. Ela transportava os carros passageiros da Estação para as oficinas. Fora desse horário, ela também fazia as manobras na linha.

José Narciso Vioto, ou outro ferroviário, chega de seu passeio turístico com o trem “Maria Fumaça”, desce do trem na estação em Jaguariúna, a mesma da cena de abertura. Concomitante a essas imagens continua a explicação sobre a máquina a vapor.

O trem famoso por transportar a família real também foi a vapor e foi bem conservado pela Paulista. Nele, viajou o imperador D. Pedro II, o conde d’ Eu e o presidente da Província. Datada de 31 de março de 1872 e de fabricação inglesa, ele foi à primeira máquina a possuir instalações sanitárias (Rodrigues, 2001).

Palotta: Essa daqui é uma máquina a vapor muito antiga, eu não me lembro bem a data, sei que é do tempo do Império, do começo da Paulista. Essas também são máquinas a vapor, carro de passageiro e esse aqui é a parte

onde fica o foguista e o auxiliar do outro lado. Correto?[...] Esse que daqui você está vendo é conhecido como tender. Tender é uma caixa cheia de água para abastecer a caldeira, para o vapor funcionar e puxar o carro passageiro.

Em 1958, as grandes oficinas de Rio Claro abrangiam todos os ramos da construção e reparação de vagões, contando com técnicos e operários especializados. As oficinas de Rio Claro também eram responsáveis pela construção de carros de madeira e de aço, de larga escala. A construção de carros de aço na Cia Paulista data de 1933 e somam 52 carros de aço fabricados pela Paulista até 01/01/1959. (Rodrigues, 2001).

Palotta: Essa é a oficina de Rio Claro, avenida 22 com rua 24 a. Um prédio bem antigo. Olha, nós entrávamos aqui e daqui íamos para as oficinas. Essa parte que você está vendo aqui eram várias linhas de trem. Essa aqui era a oficina antiga e desse lado aqui, era a escola SENAI Ferroviária. Essa era entrada que agente ia para as oficinas, era outra parte. Na época, nós saía da caldeiraria e ia para a linha lá de carretão, uns carrinhos bem baixinhos. Então, eu puxava ele e levava até a linha lá em cima e soltava ele na linha para a locomotiva despista..

Nas salas da União dos Ferroviários Aposentados, encontram-se fotos da “V-8”, segundo Rodrigues (2001), umas das estrelas da Paulista desde 1940 até os últimos dias da Fepasa. Na época, essa máquina elétrica ficou apelidada de “V-8”, devido a seu friso metálico que muito se assemelhava com um decote em voga na época, chamado popularmente de V8.



Trem de aço locomotiva modelo “V-8”
Foto do arquivo da União dos Ferroviários Aposentados (UFA)

Palotta: *Essa é a máquina V8, nossa, quando vejo na foto ela (emocionado), uma máquina que transportou milhares de passageiros de Bauru a Jundiaí e vice e versa. Uma máquina grande, possante, chegou a puxar 14 vagões de carro de passageiros. Chegava em Itirapina e dividia em duas partes, quatro para o lado da direita e quatro para o lado da esquerda. Da direita para Bauru e da esquerda para Barretos. Ela chegou aqui em Rio Claro, como na Paulista antiga, era p11, p1, p9, p12, era das nove às vinte e p11 era três e vinte da tarde. Trazia muitos passageiros de São Paulo que pegava o ônibus aqui para Águas de São Pedro, porque a estrada de ferro Paulista não funcionava para lá, ali era parte da Sorocabana e não tinha estrada de Ferro para São Pedro e mais tarde a Cia Paulista comprou e fez uma parte. Essa é uma das últimas máquinas que a Cia Paulista comprou e funcionou anos e anos, transportou carro R, seus avôs, bisavôs, com certeza vão recordar!*

As belíssimas máquinas do modelo “V-8” já foram pintadas de cinco cores: verde oliva, azul colonial, azul colonial com faixas largas brancas, vermelho com faixas brancas na época da Fepasa e cinza com faixas preta e vermelha - seu último padrão de pintura. As “V-8” eram utilizadas para transporte de passageiros, e como os ferroviários, junto da Cia., mantinham um grande carinho pelo serviço de passageiros, elas eram muito bem tratadas.

Palotta: *É a cor do céu azul, uma cor linda, linda. Tá vendo a cor dela, azul? Aqui é ela puxando os trens, de ferro, passageiro. Aqui, ela tá de cor meio amarronzado, porque da claridade do dia, a cor desaparecia. Isso aí nós guardamos de anos e de coração [...] Se você vê ela colorida, você tem uma forte paixão. Mas é muito bonita. Essa é a mesma da outra foto, 382, todos nós aqui, temos dor no coração. Ela está encostada em algum canto, dizem que é em Jundiaí. É triste recordar isso aí!*

Parte 3: Encontrando os velho amigos

Nesse trecho do filme, o ferroviário José Luiz Palotta se encontra com a antiga “V-8”. Concomitantemente às imagens do estado real das antigas máquinas de ferro, a locução de um dos ferroviários explica sobre a decadência da Paulista, logo depois das imagens, são exibidas fotos de momentos históricos como o da encampação da ferrovia.

Um dos momentos mais marcantes na memória dos ferroviários é o fim da Paulista, que resultou na perda de seus direitos como trabalhador e além disso, ausentou-os de muitos dos benefícios que tinham antigamente. Por ser uma categoria unida, a maior parte dos ferroviários aderiu à greve, sem saber que se a ferrovia passasse para o domínio estatal, tudo iria mudar.

Matos: *Eu trouxe uns documentos lendários para você. Eu, viú, sou meio revoltado (risos). Eu sou surdo na rodinha (aponta para a mesa dos companheiros). Mas o que eu falar aqui eu assumo. Essa daqui é a assinatura de encampação da Paulista, 1 de junho, de 61, Carvalho Pinto, Gijo, que você conhece bem, e Hary Normanton, presidente do sindicato naquela época. Isso aqui é considerado o atestado de óbito da ferrovia. Foi assinado na calada da noite, as 3 da manhã, a encampação. Inclusive, eu*

colaborei com isso daí, fazendo greve, partindo para uma determinada meta que era essa daqui (aponta para o papel). O Hary, que era presidente do sindicato, muito bom por sinal, achava que tirar dos donos da ferrovia e colocar nas mãos do governo, era mais fácil negociar com o governo do que com a ferrovia. Então, foi até culminar com a encampação. Eu tinha que aderir a greve, são fatores que nós somos obrigados. Agente não podia trair a categoria, era bem unida. Foi uma teoria que não funcionou, diferiu do combinado.



O Momento Histórico da Encampação da Paulista 01/06/1961
Foto disponibilizada pelo ex-ferroviário Enio da Silva Matos

Vários dos trabalhadores, inclusive Enio da Silva Matos, que hoje recebe aposentadoria, acredita que houve uma redução drástica em relação ao seu salário como ferroviário, de modo indigno e não correspondente à sua formação na ferrovia. Relacionado à sua insatisfação, Sr. Enio escreveu uma carta.

Matos: Viu, isso aqui são cartas que eu escrevi, e isso são cartas individuais. Se você quiser ler, é um tanto diplomata, eu sou meio marcante nas palavras. Isso aqui é cavaco do ofício, eu como artífice, no topo da carreira, o meu salário tombou, e eu fiquei com o Senai técnico ganhando o piso da carreira, e congelado! Eu to falando aqui: (lendo a carta) Exclusão, sem computar. Isso pra mim é caótico (comenta). Já mandei essa carta para o sindicato, mas o sindicato é dos tontão (comenta). E eu to falando aqui, como seletivo concursado, isônomos torna-se burlesco sustentar no sistema único absoluto uma realidade discriminativa que se preocupa atualizar e efetivar seus valores [...].

José Luiz Palotta olha emocionado para a máquina modelo “V-8”, enquanto as declarações de ex-ferroviários esboçam o fim da ferrovia e a vontade de que a antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro voltasse.

Revelações de ex-ferroviários:

Matos: Entrei lá por necessidade e a Cia Paulista deu retaguarda, porque, antigamente agente falava: a Cia Paulista. O sujeito era bem requisitado. Mas depois, ficou caótico, podre, apodreceu, deu no que deu.

Palotta: Você viu no desfile, 2007, em homenagem a ferrovia. No porta bandeira estava escrito: Saudade da Cia Paulista, aquele lá no meio era eu, de um lado, o chefe de estação da linha e do outro o chefe de manutenção. É coisa triste, nós carregamos muita dor no coração.

Vioto: Eu acho que não tem mais nada a acrescentar, mas gostei da ferrovia, falta de trem, então, não devia ter tirado o trem daí. Eu sai em 1991, muitas saudades. Eu gostaria que voltasse os trens. Você gostaria que voltasse?

Palotta: A verdade é essa, o que foi a Cia Paulista, por isso eu digo, se renascer a Cia Paulista, não vai ser eu só, mas ela vai achar centenas de ferroviários que querem ir lá para ajudar. Eu venho aqui na UFA de segunda a sexta, agente conversa com os amigos e um dia agente prometeu, se renascer você volta: eu volto, eu volto... Todos voltam!

Palotta: Oh, se renascer a Cia Paulista você volta?

Ferroviário: Eu não! Deixava para os nossos filhos, netos etc (risos).

Palotta: Você trocava engate?

Vioto: Nossa rapaz, que correria! Um vagão atrás do outro, tirar pó, tirar umas coisas do pára-choque...

Parte 4: Nos trilhos é que fica a memória

Nessa parte do documentário são mostrados os ferroviários voltando para casa depois de um dos eventos de comemoração do dia do ferroviário. No caminho para casa, eles passam por locais de Rio Claro que estão associados à história da ferrovia e durante essas passagens, entrevistas com ex-ferroviários mostram o quanto eles sentem a falta daquela época e como eles vêem o mundo hoje.

Matos: A cidade cresceu grande e desordenadamente. O que o ferroviário mais lamenta na vida é a falta do trem. Trem é conforto, é coletivo, econômico. Você pegava um trem das sete e meia, trem azul, quando era dez você tava em São Paulo e pegava outro trem em seguida e vinha. E agente viajava com os passes da ferrovia, era um direito que o cidadão tem. Até isso foi perdido, o passe livre.

Palotta: *Eu não posso, honestamente, quase que passar em frente da estação, porque eu recordo na minha memória, eu vendo o trem chegar, vendo o trem partir. Chefe de estação chegando em serviço, guarda trem saindo com a malinha dele, outro entrando no serviço. Isso aí eu recordo do passado, dizem que recordar o passado não faz bem, mas é gostoso, sim!*

José Luiz Palotta está de frente para um dos vagões abandonados em uma linha de ferro desativada e de repente, em um jogo de cena, o vagão desaparece e dá lugar à cena final, que é a mesma cena do início do documentário, mas em outra locação.



**Estrada de Ferro vista do km 113 – trecho eletrificado entre Campinas e Rio Claro
Foto do arquivo da União dos Ferroviários Aposentados (UFA)**

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Contar história é sempre desafiador seja de uma vivência ou fruto da imaginação, no entanto, pelas descobertas desse projeto algumas questões ficaram bastante próximas da certeza. No que diz respeito ao tema de pesquisa, as constatações começam pela habilidade dos velhos de contar histórias e depois, pelo poder da experiência em conseguir a partir dos objetos do mundo sensível reavivar a memória; já no tocante ao roteiro, por quantas possibilidades de estilos é possível realizar documentários.

Enquanto desenvolvia esse trabalho também assisti a filmes e documentários que possuíam grande relação com a proposta de documentário que eu almejava construir, às vezes tão próximas que quando pensava na concepção de documentário sobre a ferrovia só me vinha à memória cenas de tais filmes. O primeiro deles foi o filme “Everything is Illuminated” (Uma Vida Iluminada, 2005), escrito e dirigido por Liev Schreiber, adaptação de um romance de Jonathan Safran Foer também intitulado “Everything is Illuminated”. Nesse filme, é contada a trajetória de um jovem judeu americano que realiza uma busca rígida com o objetivo de encontrar a mulher que salvou a vida de seu avô durante a 2ª Guerra Mundial, no entanto, para isso existe uma fotografia que serve como uma pista para a procura. No desenvolvimento desse filme, ele também é auxiliado em sua busca pela mulher na Ucrânia, por um rapaz chamado Alex, o avô de Alex e um cachorro. O interessante desse filme é que durante essa jornada o avô de Alex revive o seu passado, a partir de fotografias e lugares que habitavam sua memória, realizando assim um percurso semelhante ao do objetivo central desse documentário dos ferroviários.

Esse projeto também me fez crer, ao término de minhas entrevistas com os ex-ferroviários, que a realização de um trabalho que trata da memória reconstruída pode proporcionar uma reavaliação da própria vida. Assim, observa-se o quanto um documentário interessado em passar as histórias que ocupam a memória dos idosos aos outros pode, nesse processo, devolver, ao mesmo tempo, essas mesmas histórias a quem as contou, possibilitando um contato intrapessoal, como o que o avô de Alex, interpretado por Boris Leskin, teve ao se aproximar, novamente, das coisas do mundo sensível, fotos, lugares e objetos que tinham a ver com sua história de vida.

Nesse mesmo contexto, “Everything is Illuminated” (2005) e outros documentários assistidos na pós-graduação, como “Santiago” (2007), de João Moreira Salles, “Valsa com Bashir” (2008), do israelense Ari Folman, que possuíam um fluxo narrativo tão envolvente

quanto dos filmes de ficção e que, além disso, trabalhavam com a questão da memória, influenciaram sobremaneira para a estrutura e para o conteúdo de meu roteiro, pois anterior a esses conhecimentos supunha que esse gênero estava mais relacionado ao jornalismo do que ao cinema. Atualmente, com a experiência adquirida em audiovisual, observo que a narração é tão importante em um quanto em outro gênero e que alguns elementos de ficção podem ser incorporados como estratégias narrativas, para os que, enfim, forem assistir à produção se sintam mais próximos de determinada realidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BENJAMIN, Walter. O Narrador: considerações sobre a obra de Nikolai Leskov. In: **Os Pensadores**. São Paulo: Abril Cultural, 1975.
- BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: lembranças de velhos**. 4. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CARVALHO, M. De olhos e ouvidos bem abertos. **Revista do NP de Comunicação Audiovisual da Intercom**, São Paulo, v.1, n.2, p. 199-216, ago/dez 2008.
- FERROVIA ocupa memória de ex-ferroviários. **Jornal Cidade**, Rio Claro, 30 abr. 2008.
- GARCIA, L. B. R. **Rio Claro e as oficinas da Cia. Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária - 1930 - 1940**. Campinas: Unicamp, 1992.
- HOGAN, D.; OLIVEIRA, M. C. F. A.; SYDENSTRICKER, J. M. **Café, Ferrovia e População: o processo de urbanização em Rio Claro**. Campinas: Nepo Unicamp, 1986.
- KOSSOY, Boris. Estética, Memória e Ideologia Fotográficas. In: **Realidades e ficções na trama fotográfica**. 2.ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000, p. 19-56.
- MANCUSO, M. I. R. **A cidade na memória de seus velhos**. São Paulo: USP, 1998.
- MEIHY, J. C. S. B. **Manual de História Oral**. 3. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1996.
- RODRIGUES, Nilson. **Cia. Paulista a ferrovia padrão**. São Paulo: Inds. Reunidas Frateschi Ltda, 2001.
- SHAFER, Murray. **O Ouvido Pensante**. São Paulo: Edunesp, 1991.

Filmes citados

- EVERYTHING is illuminated. Direção de Liev Schreiber. Estados Unidos: Warner Bros, 2005. 1 DVD (100 min).
- SANTIAGO. Direção de João Moreira Salles. Rio de Janeiro: VideoFilmes, 2007. 1 DVD (80 min).
- VALSE avec bachir. Direção de Ari Folman. Israel: Arte France, 2008. 1 DVD (90 min).

ANEXOS

Transcrição das pré-entrevistas realizadas com ex-ferroviários

Entrevistas realizadas na União dos Ferroviários Aposentados (UFA), em Rio Claro, São Paulo, no dia 11/01/2010.

Cláudia Seneme do Canto: Como foi trabalhar na ferrovia?

José Luiz Palotta: Era divertido, nós ganhávamos pouco, mas que era divertido era! Este que está sentado aqui do meu lado era ferreiro, lá da Paulista. Mas, que nós sentimos nós sentimos. Homem não chora, mas no dia do desfile aí, todos nós choramos, porque sentimos a falta, nós éramos recebidos e tratados de uma tal forma, tão amoroso, tão carinhoso. Se o ferroviário chegasse lá, você estava no seu cargo, espirrando tal e coisa, o chefe comunicava o escritório: fulano de tal, com gripe, tal e coisa... Dr. Betin, era chefe geral da oficina, ele comandava sozinho, sozinho, uns quinhentos homens. Nós já vestia a camisa e o paletó, porque se precisasse nós já íamos no médico, fazer todos os exames necessários. Ali na prefeitura, era consultório médico da Cia Paulista, só consultava ferroviários e familiares, esposa... A pessoa chegava, entrava, não tinha que marcar consulta, não tinha essa história de ficar esperando, entrava tava lá uma pessoa que abria a porta: vem cá, você mesmo!

José Narciso Vioto (se aproximando): Hã... lá vem ele! (Narciso dá um cutucão em Palotta) - Aí, me deixa sossegado!

Cláudia: E o Sr., trabalhou onde?

Vioto: Eu, na Paulista, depois passou Fepasa, né? Era gostoso, viu, se pudesse voltar eu voltava. Mas não tem mais nada não, quando eu entrei foi em sessenta e cinco, empreiteiro, trabalhei três anos e pouco e depois fui efetivado. Fui efetivado em sessenta e nove e aposentei em noventa e um, faz dezoito anos que sou aposentado, agora em março faz dezenove anos. Era gostoso. Eu colhi o que meu pai plantou lá, eu colhi! Meu pai trabalhava perto de mim lá, ele saiu em sessenta e seis, um ano depois de mim e me dizia: agora você fica aí e faz. Meu pai só trabalhou para a Paulista e eu já cheguei a ver a encampação da Fepasa. O ambiente lá era bom, tinha uns chefes que eram chatos, sabe, mas meu negócio era fazer o meu serviço e boa! Eu tenho uma foto em panorama, é eu e a menina, a menina tá

perto do vagão, ela tinha nove anos (setenta e sete). Era gostoso, mas o que nós passamos ali não foi fácil, no começo, mas depois pega prática, mas passei por serviço ruim, trabalhei na seção de aço lá e tinha aço puro e se deixasse cair no braço já era e se fosse na vista então, ficava cego! Esse daí que trabalhou num serviço mais moleza, viu? Quando era Paulista era melhor, depois passou Ferrovia, daí acabou.

Palotta: Acabou com tudo, com tudo mesmo. Você conheceu o Doutor Betin?

Vioto: Betin Paz Leme?

Palotta: Fernando Betin Paz Leme.

Vioto: Doutor Pelágio. Você conheceu o Doutor Pelágio?

Palotta (apontando para Vioto): Ele não trabalhou lá. Naquela época ele estava na escola Senai, ou estava para rua... Sei lá eu da vida dele! (risos) Vai lá dar uma volta no jardim público...(bate palmas)

Vioto: Ai, ai, ai...Esse homem é fogo!

Palotta: Na verdade, nós temos um grande sentimento e coisa toda. Naquela época, a Cia Paulista, ela não permitia analfabeto na empresa. Ela não permitia analfabeto na empresa, porque ela tinha, centenas de ferroviários, trabalhava ao longo da linha, fazendo manutenção da linha. Ela recolhia para as oficinas, durante o tempo, no curso de, ele ia na escola Senai fazer o curso de alfabetização, depois do curso de alfabetização, fazia um curso que nós chamamos de secundário, para ele se formar a artífice, todos eles se formou. Por isso, qualquer um de nós que trabalhou na Cia Paulista, hoje nós sentimos profundamente o que aconteceu, o que aconteceu com nós!

- A sirene da Paulista, quando ela apitava fora de hora, três apitos em seguida, era desastre na linha. Todos nós tínhamos que correr, era sinal de desencarrilhamento, o trem tombou na estrada de ferro. Quando era dois apitos em seguida, era incêndio, mas já tinha corpo de bombeiros e ficava no pátio das oficinas prontinho. Eu fui fazer socorro, em Duartina, tombou sal grosso que estava indo para as fazendas, no alto da fazenda, e nós tínhamos que erguer

também, tinha guindaste. Não tinha sábado, não tinha domingo e não tinha feriado. Tinha que ir. Não era só eu, quando aconteceu lá em Duartina, logo as duas da tarde chamaram agente para ir embora, nós tínhamos macacão, tínhamos luvas, tinha tudo, tinha tudo. Depois teve um outro, aqui, perto de São Carlos, Campo Alegre, vizinha de São Carlos, do Conde de Pinhal, houve desencarrilhamento ali, tombou os vagões, não era de gasolina, era óleo diesel, mas o óleo diesel ele tinha o óleo grosso nos motores, tombou, e encharcou o leito da estrada, um trator tava junto com nós, soterrou tudo ali. O Dr. Pelágio e o (como chama mesmo aquele grandão. O dono mesmo? Cintra) o Dr. Cintra, nele mudar o passo, atolou o pé, ele estava de bota, e chegou em mim e no outro: pô caramba, é, o negócio aqui é atolador. Eu falei: É Doutor, se o senhor não tomar cuidado se vai bater ai embaixo (risos). Quando chegou na hora de almoçar, fomos almoçar as três da tarde, ele mandou todo mundo pára para almoçar e quando nós paramos para almoçar, ele percorreu o prato de cada um para ver o que cada um tava comendo. Nós estávamos comendo feijão e arroz, carne seca com batatinha, ele disse: vocês estão comendo isso daí, cadê a carne, os bifês? Pra nós num veio nada, todo mundo reclamou. Ele mandou o contador ir lá e avisar o que estava acontecendo, três tava na cozinha comendo, roubando a carne, isso deu inquérito administrativo, não aceitava, de jeito nenhum!

- A Cia Paulista havia importador, exportador era uma exclusiva pessoa da estação, ele saía, ia na casa dele. Hoje, por exemplo, ao meio dia tem que sair, às vezes, se a esposa tava doente, não podia ir, você tem que socorrer sua esposa. Nós levantamos a Santa Casa, quantas vezes eu não fui limpar aquele fogão, fogão de lenha, subia em cima do telhado, você não chegou a fazer esse serviço, chegou?

Vioto: Eu era artífice de freio, antes eu fazia outro serviço, eu fiquei até aposentar, de vagão de freio e vagões. Eu era doador de sangue também. Eu era membro da CIPA também, para prevenção de acidente.

Cláudia: E o que vocês faziam nos fins de semana?

Palotta: Você sabe do que naquela época as moças gostavam? Dos alunos que faziam escola Senai. Mas por que? Por causa disso aqui (\$). Ele saía da escola Senai, o aluno diplomado. Esse último sábado agora, ou melhor, amanhã, era formatura no grêmio recreativo da paulista, os alunos formaram cada um com suas madrinhas. Você tem diploma, já tinha lugar certinho para trabalhar lá dentro e as moças no passeio delas aqui na avenida um, do lado de lá, era a turma que trabalhava de empregada doméstica e do lado de cá, as dengosinhas: as jornalista,

professora, filha de dr. fulano, de dr. sicrano, separados. Nós passávamos no meio da rua e ficava paquerando: iii, joguei o olho do lado de lá: nada, do lado de cá; iiii, dei uma beliscada ai, mas não sei se vai dar certo! Você está com a sua colega, se a sua colega fala, esse ai estuda na escola Senai, daí gostava, porcausa disso aqui (\$). Vou fazer uma comparação de hoje, o aluno que se formava na escola Senai, ele não estava como trabalhador e nem estudantes, mas como meio-artífice, ele hoje tinha salário mínimo e os artífices dois salários mínimos e uma quarta, dava até para casar. Depois de dois anos ele passava artífice, tinha competência, ia pelos exames, se não tivesse não ia. Não tinha distinção, não tinha preto, não tinha branco. Essa era a linha aqui e todo mundo tinha que entrar nessa linha. O Grêmio era porta aberta, eu nunca paguei o Grêmio, mas chegava na portaria: e aí, como é que é? É aqui mesmo! De terças e quintas feiras era ensaio geral, daí aparecia mamãe, vovó, titio, titia, e quem tocava na quinta feira ia fazer o baile no sábado. Era gostoso!

- Quando eu entrei no preparatório do curso ferroviário, a minha intenção era ir para escola militar do exército, eu tinha o gênio forte.

(José Narciso Vioto interrompendo a conversa)

Palotta: Esse débil-mental aí!

Vioto: Esse daí é José Luiz Palotta, O Pancadão!

Palotta: Prazer, prazer!

Vioto: Mas é um Palota mesmo! E aí, você num vai almoçar?

Palotta: No meu relógio ainda é vinte para as dez, para vocês é que é vinte para as onze.

Vioto: Seu relógio tá louco que nem você. No meu é vinte as onze.

Palotta: Eu levo a vida no balança, mas não cai! Em casa é assim, tem uns par de relógio, tudo no horário velho!

- Quando eu nasci, eu vi a primeira vez, o horário de verão, em 31. Quando foi 1945, o Getúlio foi deposto, entrou o Eurico Gaspar Dutra, entrou o horário de verão, olhava no relógio, oito da noite, aquele sol quente, nós de terninho e gravata no centro da cidade, olhava para o céu, aquele clarão, mas as meninas enxergavam melhor nós. Quando foi em 49, o Getúlio Vargas se candidato, o Eurico fez o marmiteiro, apanhou no jardim público. Na época pedimos para o Dutra para não fazer mais horário de verão, e ele disse: eu mando, mas eu não peço! Ele era general.

- A nossa mocidade ficou na história do Brasil, nunca mais nós vamos ter isso, em começando pelo respeito com as mulher, nada de ofender, nada de machucar, nada de aprontar e sim se puder proteger, proteja. Aquela época, dez horas da noite, uma moça andando na noite sozinha, nós tinha direito de mexer com ela, mas nós não fazia isso. A gente perguntava, o que está acontecendo aí, seu pai tá ruim? Então eu vou acompanhar você. Agora acabou o horário de verão, no horário de verão, você dorme uma hora a menos à noite, você vai almoçar e jantar fora do horário, o organismo provoca problema na sua saúde. A chuva, por exemplo, está sempre no horário certo, a própria natureza está se revoltando, ela não está gostando do que está acontecendo.

Cláudia: Mas me conte, como você entrou para a Paulista?

Palotta: Bom, eu sou preparatório, mas na hora de montar a maquininha eu não aceitei, e era fácil, mas eu não quis. Mas rapaz, você tem tudo. - mas eu não queria ir, não queria fazer o gosto do meu pai. Mas o Doutor fez uma consulta e eu disse para ele que não queria ir para o tiro de guerra não, eu queria ir para o exército, daí ele me disse: - você não, você não pode ir para o exército, porque você tem um problema no seu corpo que você não pode. Daí ele me apresentou para o sargento, meu tipo de pessoa, meio jeito de ser. O sargento falou: - você conversa com o médico oculista e ele me disse que eu tinha uma manchinha no olho, essa manchinha que você está vendo aí: - você tá bom de visão tudo, mais na velhice pode aparecer uma catarata e tal. Eu não fui para a Cia Paulista, eu fui para a praça aprender percussão, eu deixei a escola Senai, e aprendi muitas, até que foi muito bom pra mim. Depois trabalhei com desenho e me orientei muito. Na época, montava máquinas para cerâmicas, trabalhando como ajustador mecânico. Daí, a Cia estava precisando de funcionários e, de preferência, quem tivesse na escola Senai. Os que então, meu nome sempre saiu na frente. Mas mais de trinta não quiseram ir, aquela época a praça pagava melhor que a Paulista, mas a Paulista tinha uma vantagem, para quem era casado: lenha, serragem, ou cavaco, e tinha

tábuas de madeira para quem quisesse construir a casa, bambu. Então, daí eu fui para empresa fazer os exames, e nós 150 passaram no exame, os demais erraram, porque não tinha força de vontade. Os que não passaram era porque eram meio burrão, não se dedicava. No tempo da escola Marcelo Schimdt, nós entrava com sete anos completo, mas eu não tinha, então não pude entrar na escola, eu tinha seis. Então, entrei quando começou a guerra e sai quando acabou, eu sai porque repeti, pois no primeiro ano de cara, topei com uma professora antiga, 65 anos de idade, estava esperando a aposentadoria, não tinha mais paciência pra ensinar. Dos 30 alunos, passou 10, porque mamãe é professora...Quando foi no segundo ano, por desgraça, repeti, também, então, sofri conseqüências, repeti dois anos. Depois, eu aprendi a profissão, depois da escola Senai eu fui chamado para a Cia Paulista. Daí: - você, que trabalhou como mecânico ajustador e serralheiro, você vai para o setor industrial metalurgia. Mas fiquei prejudicado muitos anos, porque era muita sem-vergonhice, mas no decorrer dos anos aqueles velhos antigos saíram para se aposentar e chegou a minha vez para o cargo de chefia, mas por desgraça passou pra Fepasa e ela não aceitou por causa da idade, a idade era 45 para ser chefia, então fui recusado, mas já tava na porta para a aposentadoria, então, o meu xodó foi: - Tchau pessoal e me mandei! (risos)

- Meu avô quando veio da Itália entrou na estrada de ferro, depois aqui em Rio Claro o meu pai trabalhou, meu pai, meu irmão, eu, meus cunhados. A Cia Paulista era uma empresa super procurada, ela tinha uma lista enorme de nomes de pessoas que queriam entrar lá. Porque ela pagava, hoje, um salário mínimo e meio e depois de seis meses, há um ano, se ele permanecesse no cargo, ele era efetivado. Daí, no ano seguinte, ele ia para a escola Senai fazer curso, mas um curso preparativo, preparatório, então, ele se preparava para fazer o curso correto de desenho técnico mecânico, geometria, aritmética, português, matemática. Depois de tudo isso aí, aprovado, aí vinha à prática, na oficina, era um dia só, era às oito horas. Por exemplo, para montar um tambor de leite, não tinha hora, era até conseguir montar.

Cláudia: Mas para que servia o tambor de leite?

Palotta: Para provar se a pessoa tinha capacidade de fazer o serviço sozinho, para ele passar a artífice, oficial. A Cia Paulista, tem o Horto Florestal, tinha a fazenda que transportava os leites para a escola Senai, a leiteria que comprava da Paulista, mas ela não vendia. Mas eu não me lembro mais muito bem, eu tenho 32 anos de aposentado.

- Pra começa, não vou falar mais do preparatório, vou falar das oficinas, da oficina fui para a escola Senai fazer curso de tecnologia. Tecnologia, você conhecia os tipos e os sistemas de ferramenta para cada serviço, nos desenhos técnicos, você se baseava quais são as ferramentas. Depois, você executava o serviço e já sabia certinho quais eram as ferramentas. Quem não tinha tecnologia, achava que qualquer ferramenta servia, mas não era assim, por exemplo, para parafuso de fenda, tem chave de fenda. A tecnologia é o estudo das ferramentas.

Cláudia: Você fez escola Senai?

Ferroviário: Quando eu fui fazer o curso, eu fui fazer exame e sai, fui morar em Campinas e trabalhei com o meu pai na praça. Abandonei o Senai. Assim, sem pensar no futuro, depois voltei e entrei na Paulista.

Palotta: O que ele disse ai de ir para Campinas, muitas industria estavam precisando de gente boa, principalmente gente que trabalhava na Cia Paulista, já tinha vaga, entrava direto, não ficava naquele lenga lenga, era só se apresentar .

Cláudia: Você se realizou profissionalmente?

Palotta: Bom, na verdade, meu signo já fala, né? Mecânica. Meu signo é escorpião terceiro decanato. Assim, não to me gabando, não quero subir pro céu não, quero ficar aqui mesmo, mas nós do signo, escorpião terceiro decanato, temos forte paixão pela mecânica. Então, a partir daí, por isso que eu fui, quando entrei na Cia fui para o setor industrial metalurgia, e até hoje se for o caso eu faço qualquer parte de mecânico. Oh, vou explicar, aprendi serralheiro, torneiro, apanhador, serro elétrica acetileno oxigênio, tarraxado, fui para a cerraria para fabricar, mas devido ao calor do fogo não consegui. Sempre fazia com grande entusiasmo, amor, aprender. Não era pessoa assim duvidosa, sempre fui positivo, vou fazer vou fazer, não vou fazer não vou fazer, por isso que eu tenho tantas profissões.

Cláudia: Como era sua rotina?

Palotta: De manhã já levantava com os nervo na flor da pele, naquela época nós entrava 6:30 em serviço e eu acordava 5:15 da manhã e naquela época era fogão de lenha, até acender o fogo, começar a ferver a água já era vinte para as seis. Quando apitava seis horas da manhã eu já tava tomando meu cafezinho com pão, mas eu sempre cheguei com dez, doze minutos de

antecedência no serviço. Até hoje, se marcar compromisso pra mim a uma da tarde, as dez pra uma eu já to lá. Não gosto de fugir de compromisso, a não ser por motivo exterior.

- Tudo que eu fiz, fiz de amor de coração de gosto. Mas tem dia que tenho vontade de chorar, tenho uma saudade da escola Senai, Cia. Paulista, todos nós.

- Nunca fui vagabundo, sempre fui pessoa interessada. Se renascer a Cia Paulista de Estradas de Ferro, eu estou pronto para atender ela, a hora que ela quiser. É lógico que eu tenho idade, não importa, mas se renascer a Cia Paulista de Estradas de Ferro, pode me chamar que eu vou com todo gosto. Esse é meu amor e meu coração, amor, respeito, amizade, se viu aí (aponta os amigos na mesa), isso porque falta uns para chegar aí, mas é fora de sério! Nossa amizade não tinha ignorância, não tinha ignorância nenhuma nenhuma nenhuma, o que tinha era confiança. Quando eu ia conversar com os amigos na casa deles, final de semana, eu não ia por interesse da esposa dele, eu ia conversar com eles: Naquele tempo era amizade, era nossa amizade.

- Para finalizar: Saudoso tempo que nós podíamos sentar na rua de noite, conversava vizinhança com vizinhança, hoje não se pode fazer mais nada disso, hoje agente tá preso atrás das grades por causa de bandido. Infelizmente, a coisa mudou muito, nós temos um profundo sentimento honestamente, tudo mais e tudo mais...

- Eu não posso, honestamente, quase que passar em frente da estação, porque eu recordo, na minha memória, eu vendo o trem chegar, vendo o trem partir. Chefe de estação chegando em serviço, guarda trem saindo com a malinha dele, outro entrando no serviço. Isso aí eu recordo do passado, dizem que recordar o passado não faz bem, mas é gostoso sim e tem muitas senhoras de idade, muito velhas e se ouvir falar da Cia Paulista elas choram. A verdade é essa, o que foi a Cia Paulista, por isso eu digo, se renascer a Cia Paulista, não vai ser eu só, mas ela vai achar centenas de ferroviários que querem ir lá para ajudar.

- Eu venho aqui na UFA de segunda a sexta, agente conversa com os amigos e um dia agente prometeu, se renascer você volta: eu volto, eu volto. Todos voltam!

- Oh, se renascer a Cia Paulista você volta?

Ferroviário: Eu não! Deixava para os nossos filhos, netos etc... (risos)

Palotta: Você trocava engate?

Vioto: Nossa rapaz, que correria! Um vagão atrás do outro, tirar pó, tirar umas coisas do pára-choque!

Palotta: O engate do vagão, mesmo do trem de passageiros, era sistema de ganchos, então os trabalhador tinha que entrar no meio para por pino. Teve trabalhador que morreu esmagado, coitado. Mas daí foi trocado por um engate automático, que nós apelidamos de cabeça de porco, até hoje tá aí com eles, é um sistema assim de meia lua, um engate bate no outro e tá travado, e pode ir, não tem mais esse perigo. Mas isso é quando foi formada a ferrovia. Para destravar tem um varão, aí a máquina sai e vai embora.

Cláudia: Desculpe a curiosidade, mas quantos anos o Sr. tem?

Palotta: Eu entrei na Cia em 5/5/1954. Mas a vida começa aos quarenta anos, então, eu estou com 38 anos! Fizeram uma passeata e encontrei uma senhora e conversando com ela eu disse que eu era, não ainda, que eu estava completando 38 e ela: - como assim? A vida começa aos quarenta. Ela disse: - você tem uma pele lisa bonita. Não quero me gabar não, eu nunca fui putanheiro, ébrio, alcoólatra, sempre procurei conservar a minha saúde, fiz todos os exames, vivo fazendo de tudo. Mas uns anos atrás eu tive infarto do miocárdio, daí eu precisei fazer angioplastia, mas daí eu recuperei. Lá pelos meus 25 e 26 anos de idade o médico me disse para tomar cuidado com a minha saúde de madrugada, pois você vai morrer de repente. Uh, graças a Deus, o médico disse que vai ser fulminante, tomara a Deus: bateu levou, mas dessa eu já escapei umas quatro vezes!

- Dentro da Cia Paulista trabalhei 23 anos, direto, na mesma turma. O governo encampou a Cia em: Oh Ênio, quando foi?

Ênio da Silva Matos: Meia um! Junho de meia um!

Cláudia: E você, trabalhou também na Cia. Paulista?

Matos: Felizmente ou infelizmente, se você quer bem entender. Porque na Cia Paulista, que eu me orgulho de ser ferroviário, da Fepasa não! Eu posso ser drástico, porque foi vergonhoso

o que acontece dentro da ferrovia após a encampação, eu to sendo claro, hein? Vergonhoso, com respeito a salário, valores, bagunça, bagunças generalizadas, a hierarquia que não existe mais, todo mundo tem profissões iguais e salários diferentes. Eu sou formado Marceneiro na escola Senai, empregado complementado 23 anos de Cia e sete de fora.

Matos: Meu salário está uma vergonha, uma vergonha! Eu tenho uma foto da encampação, é uma foto grande, na madrugada de primeiro de junho de 61, na assinatura da encampação.

Matos: Antigamente tinha uma hierarquia que começava na referência três e terminava na dezesseis, então correspondia, profissão do sujeito, cargo do sujeito e os valores salariais, mas era fixo. Hoje não, hoje tem salário de qualquer tipo. Pessoas totalmente iguais com salários diferentes, desde 01, 02, o meu salário está congelado. O sindicato fez um acordo, que o mínimo que o ferroviário deve ganhar é dois e meio salário mínimo, eu estou ganhando isso, e sou profissional técnico formado no Senai. Satisfação profissional eu tenho, mas salarial, totalmente defasado.

Palotta: Vai dando dor no coração né Ênio, o que aconteceu com agente hoje, né?

Matos: Onde já se viu, um Estado da União, o estado de SP considerado o estado pioneiro da união, não ter ferrovia.

Palotta: Se fosse até hoje agente ia estar com a estação enorme ali.

Entrevistas realizadas na União dos Ferroviários Aposentados (UFA), em Rio Claro, São Paulo, no dia 12/01/2010.

Numa brincadeira, o José Luiz Palotta deu um soco na mesa e começou a sangrar.

Palotta: Eu vou passar uma água na mão.

Cláudia: Isso mesmo, vai lavar o seu machucado.

Palotta: Vai lavar esse ácido. Ele trabalhou no ácido. Conta para ela, que você trabalhou com ácido, o serviço seu que o ácido se transformava em energia elétrica dentro carro.

Vioto: Eu trabalhei na cerraria, depois fui para usina e trabalhei um dois anos na usina, que tinha aquele ácido perigoso, depois da usina, eu fui pra os freios. Eu fazia serviço de lavagem de acumulador. Aquele que gerava a força nos carros, gerava energia. Depois de lá eu fui para os freios, que fazia instalação nos carros de passageiro, vagão e é o principal que tem.

- Eu entrei em 65 na ferrovia, como empreiteiro, trabalhei um ano, trabalhei perto do meu pai. Daí ele falou: agora meu filho, você vai procurar honrar o que seu pai fez aí. Eu graças a Deus consegui. Eu gostava da ferrovia, eu me identifiquei lá, as amizades, apesar de que, sempre tem algum meio esquisito, mas que foi legal a minha passagem lá foi. Eu cumpri o que meu pai pediu e até hoje se pudesse voltar lá eu voltava. Precisa gostar do que faz.

Palotta: Conta para ela o que o ácido fazia.

Vioto: Agente sempre tomava uma xícara de leite para rebater.

Palotta: Tem um que está com chumbo no sangue.

Vioto: Esse era chefe da sessão de eletricidade.

- Eu gostava de trabalhar lá. Você lembra quando tinha umas lambretinhas lá dentro? Agente carregava o acumulador nas lambretinhas, aqueles carrinhos. Era legal.

- Eu fui membro da CIPA, Campanha Individual de Prevenção de Acidente. Lá você tem que ver qual lugar perigoso que está precisando de reparação. Eu gostaria de voltar lá, mas até fui convidado, mas não tinha ninguém lá. A hierarquia, o negócio de amizade, era muito bom. E a minha morte foi acabar os trens de passageiros.

- Quando trabalhava no sábado agente fazia faxina. Eu tinha que ir, era novo, tinha que abraçar.

- Mas a parte mais ruim que eu trabalhei lá foi na serraria e na usina, porcausa do perigo, na serraria era uma poeira violenta e no ácido porcausa do perigo. Já me machuquei lá dentro umas duas três vezes, cheguei a ver morte, dois companheiros, um na usina outro no

guindaste que pegou um colega e matou. Na usina o caminhão afastou e prensou o cara no forno onde fazia serviço de acumulador.

Palotta: Você já trabalhava lá na oficina quando por pouco não explodiu três tubos de oxigênio, se tivesse explodido...

Vioto: Eu tava lá, eu tava lá quando isso aconteceu.

Palotta: Quase explodiu três tubos de oxigênio. Dez minutos para nós sair. Se não, já tinha morrido.

Vioto: Foi em setenta e dois, abriu um buraco na vala, levantou tudo.

Palotta: Explodiu tudo que tinha. A sorte nossa que o zelador fechou com dez minutos de antecedência. Caso contrário.

Vioto: Foi feio o negócio.

Palotta: Éramos felizes e não sabíamos. Nós novos não estávamos aceitando greve logo de cara. A Cia sempre tratou muito bem os ferroviários. Se você vê uma pensionista que trabalhou na estação, ela vai chorar.

- Você viu no desfile, 2007, em homenagem a ferrovia. No porta bandeira estava escrito: Saudade da Cia Paulista, aquele lá no meio era eu, de um lado, o chefe de estação da linha e do outro o chefe de manutenção. É coisa triste, nós carregamos muita dor no coração.

Vioto: O que eu gostei também foi que a Maria do Carmo Guilherme, Assistente Social, organizou uma viagem para agente em Jundiaí, nós fomos, a viagem foi inesquecível. Mas que coisa mais linda. Eu estava com doze anos de aposentado, nós fomos até Jundiaí, visitar as oficinas lá, visitar as cidades. E o Carlito, estava esperando nós na Estação, convidaram um funcionário aposentado para imitar o Carlito. Mas foi muito bonito. Estava um monte de gente esperando nós, lá na estação, chefe de trem e nós fomos até as oficinas depois participamos de um churrasco lá e já tinha agendado para nós andarmos de trem, foi fora de sério, gostei muito!

- Eu acho que não tem mais nada a acrescentar, mas gostei da ferrovia, falta de trem, então, não devia ter tirado o trem daí. Eu sai em 1991, muitas saudades. Eu gostaria que voltasse os trens. Você gostaria que voltasse?

Palotta: Eu falei para a jovem que se renascesse eu voltava.

Vioto: Eu também volto.

Palotta: Você não vê mocidade assim!

Vioto: Essa foto é eu, é minha menina, ela tá com 32 anos hoje. Eu trabalhava no vagão.

Palotta: Esses aqui eram fechados inteirinho aqui, para transporte de café, laranja, outros cereais, trigo. Trigo vinha de Mato Grosso em Panorama, descarregava em Panorama, carregava o vagão, panorama é o começo, de lá para cá é o começo, daqui pra lá é o ponto final da Cia Paulista. Já tava projetado, fazia ponte com o rio Paraná, já tava tudo pronto, mas por desgraça.

Cláudia: Mas quando foi essa foto?

Vioto: 1986, transportava soja, isso daqui mexe com agente, isso daqui. Eu tava de férias nós fomos para lá e depois nós passamos em Diamantina que eu tinha parente lá. Minha passagem por lá foi bonita.

Palotta: Seus avós são de onde?

Cláudia: Santa Gertrudes

Palotta: P11, quando parava em Santa Gertrudes, o Conde Platôs descia na estação para ir na fazenda dele, hoje, onde tem festa junina.

Outro ferroviário: Esses dois é igual artista de novela, gosta de aparecer!

Énio da Silva Matos: Eu trouxe uns documentos lendários para você. Eu, viu, sou meio revoltado (risos). Eu sou surdo na rodinha (aponta para a mesa dos companheiros). Mas o que eu falar aqui eu assumo.

- Essa daqui é a assinatura de encampação da Paulista, 1 de junho, de 61, Carvalho Pinto, Gijo, que você conhece bem, e Hary Normanton, presidente do sindicato naquela época. Isso aqui é considerado o atestado de óbito da ferrovia. Foi assinado na calada da noite, as 3 da manhã, a encampação. Inclusive, eu colaborei com isso daí, fazendo greve, partindo para uma determinada meta que era essa daqui (aponta para o papel). O Hary, que era presidente do sindicato, muito bom por sinal, achava que tirar dos donos da ferrovia e colocar nas mãos do governo, era fácil negociar com o governo do que com a ferrovia. Então, foi até culminar com a encampação. Eu tinha que aderir a greve, são fatores que nós somos obrigados. Agente não podia trair a categoria, era bem unida. Foi uma teoria que não funcionou, diferiu do combinado.

- Viu, isso aqui são cartas que eu escrevi, e isso são cartas individuais. Se você quiser ler, é um tanto diplomata, eu sou meio marcante nas palavras.

- Isso aqui é cavaco do ofício, eu como artífice, no topo da carreira, o meu salário tombou, e eu fiquei com o Senai técnico ganhando o piso da carreira, e congelado! Eu to falando aqui: (lendo a carta) Exclusão, sem computar. Isso pra mim é caótico (comenta). Já mandei essa carta para o sindicato, mas o sindicato é dos tontão (comenta). E eu to falando aqui, como seletivo concursado, isônomos torna-se burlesco sustentar no sistema único absoluto uma realidade discriminativa que se preocupa atualizar e efetivar seus valores.

- A hierarquia, a nossa, é uma verdadeira vergonha, não tem hierarquia, antes era absoluta a hierarquia, hoje é uma baderna, uma barafunda de valores. Olha aqui, a hierarquia é absoluta e progressiva, ela sobe, em linha reta. Eu sai no teto da carreira. Olha aqui: A hierarquia é expressa, determinada, coerente e inconfundível. Para confundir o seu significado aflorou de forma contundente e desafiador o encasulamento dos valores e direitos adquiridos atrofiando meus valores no piso da carreira. O jeitinho brasileiro, como diversificar e esmagar os valores e cargos distintos que por definição expressa são direitos adquiridos, vitalício, normativo, inalienável. Eu fiz um negócio aqui, filosófico e universitário. Isonomia são cargos iguais com salários diferentes. Tem que ter uma hierarquia oficial e não tem. Isso daí é mordomia. O

bloqueio salarial ou congelamento para um distinto seletivo confronta e discrimina isônomos com uma sutileza que atinge até os ossos. Como inventar e adotar valores descabidos e injurídicos desacatando até os estatutos do sistema. Como circunscrever engessar e esmagar somente meus valores tratando-se de serviço público e como contra-senso prover os seus. Como submeter ao espatifamento do sistema sem nenhum conhecimento, dando ensejo à validade vencida. Como compelir essa extravagância conceitual retraindo e cassando meus valores distintos em exigüidades.

Como cassar discriminando e isolando valores fundamentais a um isônomo seletivo arranhando o sistema público como um todo.

- Freqüentei cursos e mais cursos. Os tempos mudaram para pior, achataram o meu salário.

Cláudia: Você acha que se tivesse trem hoje, seria melhor?

Matos: É claro que deveria existir o trem, o Estado Pioneiro da União não tem Ferrovia. O que tem é trens de carga, e sem conservação, no leito férreo.

- Em termos de justiça não tem cabimento. É coisa descabida. Eu quero que alguém prove isso que estou dizendo aqui é inverídico, ou seja, coisa de outro mundo e é mesmo, em termos de burrice, coisa sem nexos, é mesmo.

Cláudia: Conte um pouco da ferrovia.

Matos: Quando eu escrevo, eu uso o termo correto, do tamanho da verdade, do tamanho, da altura, do comprimento da verdade. Eu não tenho receio. Tudo o que você leu aqui é fundamentado.

Cláudia: O Senhor era Engenheiro?

Matos: Formado no Senai Marceneiro, o serviço é específico, o marceneiro na cidade faz móveis, cadeira, mesa. Agora, a marcenaria de lá, era a marcenaria de carros, os apetrechos são carros, bancos, manutenção, vigas, construção, reconstrução. É, chega um carro lá ruim, derrubava tudo e fazia tudo de novo. Era carro de madeira, né? Posteriormente, acabou os carros de madeira, daí os marceneiros foram passados tudo para outros cargos. Eu gostava de trabalhar lá, mas entrei lá para vencer na vida e até hoje to picando fumo aqui.

Cláudia: Que ano você entrou na Cia Paulista?

Matos: Treze de Novembro de cinquenta e quatro. Meu pai era ferroviário, era conferente. Não sei se você lembra, lá na cidade nova, pela avenida oito, que tinha aquele portão grande? Lá era carregamento de mercadoria. Então, carregava ali, porcos, laranja, bens de consumo. Os caminhões levavam lá, enchiam os vagões e deixava os vagões para transportar e meu pai era conferente do PAT, ele fazia tudo os andamentos de lá, de material, esse é o serviço de conferente.

- Entrei lá por necessidade e a Cia Paulista deu retaguarda, porque, antigamente gente falava a Cia Paulista, o sujeito era bem requisitado. Mas depois, ficou caótico, podre, apodreceu, deu no que deu.

Cláudia: Como era a rotina?

Matos: Eu trabalhava numa turma que era reparação de vagões, construíamos carros, vagões demolia, tudo no serviço de marcenaria. Mas o serviço de lá era maquinado sabe? Não era feito a mão. Pegava, por exemplo, o vagão, chamava o vagão madrinha, aqueles vagões que ficavam no último carro. Agente organizava toda a madeira, tirava toda madeira. Aqui tem uma janela no vagão e vi, vem todas as tábuas, assim, e todas as tábuas tem que coincidir com o coivo, o coivo daqui tem que coincidir com o de lá, o coivo era o ajustamento das tábuas.

- Agente fazia com gosto, porque quem fazia era considerado. E considerado o que eu fui lá, Senai e outros cursos. Eu sai com distinção de lá. Eu falo bem, eu escrevo bem. Eu tenho distinção, meu comportamento lá era ímpar, ao passo que eu cheguei nessa situação deplorável.

Cláudia: Quando você vê o estado atual das máquinas, como o Senhor se sente?

Matos: Zerado, pra mim a Cia Paulista, tudo bem, até quando durou. Depois da encampação, decompôs, arrasou. To certo?

Cláudia: E o que fica na lembrança?

Matos: Os colegas, os amigos, as amigadas que eu fiz, o que eu aprendi lá, porque, eu entrei lá trabalhador, submetido a qualquer tipo de serviço. E depois, foi subindo, subindo, graças a minha competência, que graças a Deus eu tenho. Fui evoluindo, evoluindo e hoje sou o que sou devido aos obstáculos que eu atravessei que eu pulei. É isso aí da minha vidinha.

Cláudia: Satisfação Profissional?

Matos: Totalmente, absolutamente satisfeito, por extenso, eu estou interado do que eu sou. Não me arrependo de nada. O que eu fico magoado, chateado, aporrinhado, é essa estupidez do que está acontecendo com o nosso salário. Em circunstância nenhuma. Não existe isso no mundo, nunca vi nego voltar para trás no Brasil!?

- Hoje eu usufruo daquilo que eu tenho, e vivo com aquilo que possuo, que dá para eu me virar, pois sou só eu. Mas em questão daquilo que me devem, de justiça, não tenho o que falar.

Cláudia: O que você acha da cidade de Rio Claro hoje?

Matos: A cidade cresceu grande e desordenadamente. O que o ferroviário mais lamenta na vida é a falta do trem. Trem é conforto, é coletivo, econômico. Você pegava um trem das sete e meia, trem azul, quando era dez você tava em São Paulo e pegava outro trem em seguida e vinha. E agente viajava com os passes da ferrovia, era um direito que o cidadão tem. Até isso foi perdido, o passe livre. Lá acontecia muita coisa, também, chegou a 3.300 quando sai de lá. Ali tinha de tudo, louco, tonto, pingüço, ladrão. Era gozado, coisas inusitadas. É ruim citar certas coisas de certos colegas. Da Cia eu me lembro com muito amor, da Fepasa, decompôs total, integralmente.

Cláudia: E se fosse hoje, você voltaria?

Matos: Depois de 77 anos de idade, eu quero uma caminha, viu? Do resultado que deu, to pedindo arrego!

Entrevistas realizadas na União dos Ferroviários Aposentados (UFA), em Rio Claro, São Paulo, no dia 13/01/2010.

Cláudia: Conte um pouco sobre essas fotos

José Luiz Palotta: Essa daqui é conhecida como Maria Fumaça, os antigos tratavam como máquina à vapor, mas é mais conhecida como Maria Fumaça. Ela transportava os carros passageiros da Estação para as oficinas. Fora desse horário, ela também fazia as manobras na linha.

- Essa daqui é uma máquina a vapor muito antiga, eu não me lembro bem a data, sei que é do tempo do Império, do começo da Paulista. Esse é o Engenheiro Chefe, Dr. Pelágio Rodrigues dos Santos. Tem o nome dele na pracinha da 4A com a 32ª, Vila Alemã. Ta lá o nome dele, porque ele ajudou a organizar muita coisa.

- Essas também são máquinas a vapor, carro de passageiro e esse aqui é a parte onde fica o foguista e o auxiliar do outro lado. Correto? Esse é o primeiro trem passageiro. Parece que a Fepasa desapareceu com isso aí.

- Essa daqui era a mais recente, depois daquelas grandonas, veio essa daqui. O que está aí e ta vendo, só modificou a cabine, esse que daqui você está vendo é conhecido como tender. Tender é uma caixa cheia de água para abastecer, a caldeira, para o vapor funcionar e puxar o carro passageiro.

- Essa é a máquina V8, nossa, quando vejo na foto ela (emocionado), uma máquina que transportou milhares de passageiros de Bauru a Jundiaí e vice e versa. Uma máquina grande, possante, chegou a puxar 14 vagões de carro de passageiros. Chegava em Itirapina e dividia em duas partes, quatro para o lado da direita e quatro para o lado da esquerda. Da direita para Bauru e da esquerda para Barretos. Ela chegou aqui em Rio Claro, como na Paulista antiga, era p11, p1, p9, p12, era de 9 a 20 e p11 era três e vinte da tarde. Trazia muitos passageiros de São Paulo que pegava o ônibus aqui para Águas de São Pedro. Por que a estrada de ferro Paulista não funcionava para lá, ali era parte da Sorocabana e na tinha estrada de Ferro para São Pedro e mais tarde a Cia Paulista comprou e fez uma parte.

- V8: Essa é uma das últimas máquinas que a Cia Paulista comprou e funcionou anos e anos, transportou carro R, seus avôs, bisavôs, com certeza vão recordar!

A montanha-russa é idêntica a ela, só que ela é mais potente ainda. A V8 pega o que, hoje, um caminhão de vinte toneladas pega e puxa, a Montanha Russa puxa de vinte e cinco toneladas. Ela é mais possante, mas é o mesmo modelo, só mudou a cor.

Cláudia: Que cor era a V8?

Palotta: A cor dela? É a cor do céu azul, uma cor linda, linda...Tá vendo a cor dela, azul? Aqui é ela puxando os trens, de ferro, passageiro. Aqui, ela tá de cor meio amarronzado, porque da claridade do dia, a cor desaparecia e a Montanha-Russa era mais ou menos dessa

cor. Isso aí nós guardamos de anos e de coração. Isso aí: Agora, quantas máquinas demais que oh (bate uma mão na outra) mas foi a Fepasa, não foi a antiga Paulista. Agora, quantos trens de madeira, depois de aço, depois o carro R. Depois, no final das contas, deixou-nos morrendo de saudades e com dor no coração. Para finalizar. Se você vê ela colorida, você tem uma forte paixão. Mas é muito bonita. Essa é a mesma da outra foto, 382, todos nós aqui, temos dor no coração. Ela está encostada em algum canto, dizem que é em Jundiaí. É triste recordar isso aí! Foi com ela que nós saímos no desfile. Ela transportou muitos passageiros, eu digo, milhares de passageiros de Bauru até Jundiaí, que era o trecho da Cia Paulista. Jundiaí para lá era Cia Inglesa, depois a Estrada de Ferro Central do Brasil comprou aí passou Central do Brasil de Jundiaí até Rio de Janeiro, inclusive via Santos e até agora está funcionando, mas essas questões políticas esculhambou com tudo. Na época que eu era jovem, era uma maravilha, você via trem de tudo jeito, indo em tudo quanto é sentido. Cada empresa tem sua origem de comprar os vagões, umas na América do Norte, outras Alemanha, outros na Inglaterra, só que essa daqui, a V8, eu não tenho recordação, parece que veio da Inglaterra, me parece.

- Agente queria colocar uma exposição dentro da estação para todos verem o que era a máquina que puxava os trens, para todos verem o que era a máquina que puxava os trens de passageiros. Era coisa de louco, de louco mesmo!

- Essa é a oficina de Rio Claro, avenida 22 com rua 24 a. Um prédio bem antigo. Olha, nós entrávamos aqui e daqui íamos para as oficinas. Essa parte que você está vendo aqui, eram várias linhas de trem. Essa aqui era a oficina antiga e desse lado aqui, era a escola Senai Ferroviária. Essa era entrada que agente ia para as oficinas, era outra parte. Na época, nós saía da caldeiraria e ia para a linha lá de carretão, uns carrinhos bem baixinhos. Então, eu puxava ele e levava até a linha lá em cima e soltava ele na linha para a locomotiva despista.