

MEMÓRIAS SOBRE UM TREM

Gabriella Conceição de Almeida Melo*

RESUMO: *Este trabalho procura mostrar um pouco da história do trem do subúrbio ferroviário de Salvador, a importância que ele tem para aquela população que margeia o leito dos seus trilhos e os povoados próximos, que sofrem até hoje com a redução da linha, ocorrida em 1989 na Bahia, após o início do processo de privatização da Rede Ferroviária Federal S/A. A partir da memória oral e da pesquisa com fontes escritas, é possível perceber o quanto estão sendo difíceis as tentativas de reativação da malha ferroviária, assim como a inclusão social de seus agentes construtores e responsáveis pela sua frágil manutenção.*

Palavras-chave: Cotidiano social; Patrimônio histórico; Memória

Devemos notar que o esquecimento é uma ação oposta à memória no conhecimento da história. Mas essas duas ações se completam, pois a memória funciona como um arquivo pessoal que pode, a qualquer momento, descartar fatos ou pessoas que lhe convém. É seletiva, intransferível, e desafiadora.

O que a memória quer esquecer? Por que ela quer esquecer? Os relatos orais de histórias vividas ou ouvidas de ancestrais acendem uma relação do presente com o passado e seus antepassados mais próximos, fortalecendo o sentido de continuidade do grupo social e sua afirmação dentro da sociedade.

Ao estudar a ruptura causada no cotidiano de milhares de pessoas que dependiam do trem de passageiros para trabalhar, passear e se sustentar diariamente, fica clara a relação de esquecimento do Estado e órgãos responsáveis pela ferrovia, e a memória resguardada, geração após geração, pelas diversas pessoas que participaram e participam desse processo por vontade própria, por amor e por necessidade.

A instalação da linha férrea, em uma cidade, sempre causa um impacto, a paisagem ganha nova roupagem, as relações humanas com o espaço, com a cidade e a adaptação a novos empregos e a novas pessoas que chegam para construir e administrar o empreendimento.

Foi em 28 de junho de 1860, com a inauguração do trecho ferroviário que ligava o bairro da Calçada ao subúrbio de Paripe, que tudo começou. Os vagões, naquela época, eram tracionados por locomotivas a vapor, que percorriam o trecho em uma hora de viagem. Hoje não ultrapassam 35 minutos.

Era comum a necessidade de a ferrovia empregar as mais diversas pessoas, de analfabetos a doutores; era comum várias pessoas de uma mesma família serem ferroviários. É o que percebemos na fala do Sr. Pedro Francisco, que atualmente trabalha no ERSAV (Escritório Regional de Salvador) da Rede Ferroviária Federal SA:

Eu sou neto de ferroviário, meu avô era ferroviário, meu avô era vigia, e ele trabalhava vigiando a Ponte Dom Pedro II, uma ponte histórica, eu sou natural de Cachoeira e meu pai era na época carpinteiro da Rede Ferroviária também, e logo após se formou supervisor de obras ali na cidade de São Félix. E na família

* Acadêmica do Curso de História com Concentração em Patrimônio Cultural pela Universidade Católica do Salvador. Orientador: Professor Doutor Charles Santana D' Almeida. E-mail: gabriella_melo@yahoo.com.br.

sempre, na família ferroviária, sempre tem que ter um ferroviário que puxe aos pais, e na minha família eu fui agraciado por ser ferroviário, amo ser ferroviário.

A ferrovia torna-se, com o passar dos tempos, um objetivo: tornar-se ferroviário era na sociedade um grande prestígio, ainda mais se obedecia a uma *herança* familiar.

Meu pai continua aposentado a mais de 14 anos, continua ferroviário parecendo da ativa, olhando estação, reivindicando que a estação tá caída, reivindicando que a ponte não está bem cuidada.

Não é só a ponte que precisa de maiores cuidados, conforme essa passagem da narrativa do Sr. Pedro Oliveira, toda a malha ferroviária do Brasil não está bem cuidada. Muitos devem ser os ferroviários que se deparam com uma situação semelhante a esta retratada. É muito descaso, muita desordem, muitos interesses e pouca ação. A malha ferroviária era composta por dezoito empresas particulares, que foram integradas a partir da criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal SA), hoje, após longo processo de liquidação, sofre processo de extinção. Será um basta na família ferroviária? A herança não poderá mais ser repassada? Ficarão na memória os “causos ferroviários”?

O Sr. Pedro Francisco era apontador, trabalhava diretamente com os peões na via permanente e conta inúmeros “causos ferroviários”. Em seu depoimento ele afirma que,

O peão era uma pessoa que a gente aprendia muito, com a *peãozada* no campo, uma certa vez um peão tava triste no canto e eu perguntei a ele: Ô Leonel, Ô Dionísio, porque tá assim preocupado?. Ele me responde: Rapaz eu tô aqui preocupado mesmo, eu acho que todo mundo aí na turma tá preocupado com aquela palavra que começa com “o”. E eu perguntei a ele: Palavra com a letra “o”?. Ele respondeu: ‘Omento’. Na verdade ele queria falar “aumento”.

O papel social da ferrovia ia além do transporte de passageiros e de uma empregadora, era um motor de inclusão social, era um referencial de tecnologia e desenvolvimento, pois aproximava o Brasil dos países (ditos) desenvolvidos. A ferrovia gerava emprego para muitas classes desacreditadas do sistema, lucro para seus investidores e lazer para população que só de ver passar o trem soltando sua fumaça já fazia uma verdadeira festa de tanta alegria.

Quem era funcionário da Rede Ferroviária Federal podia gozar de alguns privilégios além do status social, como rememora o Sr. Pedro Oliveira:

As pessoas, os pais, tinham realmente esse privilégio, essa liberdade, tinham autorização de trânsito para levar a família para passear de trem, e hoje, já não existe mais porque o trem de passageiro acabou, e isso nos deixa triste porque os nossos filhos, eu hoje, sendo ferroviário, não tive o privilégio de colocar minha filha para andar de trem, isso nos deixa triste e ela sempre fica “meu pai quando é que você vai me levar para passear de trem?”

Quando? Há a promessa do atual governo em reativar mais 7 Km da linha de Salvador até Mapele, ainda neste ano de 2004. Será que esta garotinha esperará muito até a linha chegar a Cachoeira para passear?

A redução do trecho foi uma ruptura nos valores que a população tinha depositado na ferrovia, era um regresso e uma menção de exclusão, pois o que eles viam transportados naqueles vagões que cortavam o sertão era, além de pessoas e cargas, um sonho de ali se instalar o “progresso”. Para o depoente Sr. Pedro Oliveira, o último trem de passageiros da Bahia, o

“Marta Rocha”, que ligava Alagoinhas a Senhor do Bonfim, desativado em 1989, agravou a difícil situação da região sul da Bahia,

A região sul, que é o sertão brabo onde a estrada era de, era pouca transitada, haja vista o seu péssimo estado. E a ferrovia é que fazia o percurso aquelas pessoas que moravam em trechos vizinhos, lugarejos, povoados, e ali passava o trem de passageiro, era, aconteceu o trem unicamente de passageiro ou trem misto, que era o trem levando carga e levando passageiro. Esse transporte a Rede fazia até... os anos de 1983, eu acredito, se não me falha a memória. E depois se encerrou porque não era viável mais esse transporte, haja vista o prejuízo que ele causava. A passagem era muito pouca e não paga o diesel que a locomotiva gastava.

Esse foi o discurso pronunciado e que surtiu efeito, em alguns momentos, pela Rede Ferroviária Federal a fim de validar a desarticulação dos trens de passageiros a longa distância. De acordo com o Sr. Paulo César Ferreira dos Santos:

Na década de 60 mesmo, foi desativado o trecho que ligava o norte de Minas Gerais ao sul da Bahia, trecho Bahia-Minas, a linha da Grota que ligava Iaçu (é um trecho de 380 Km) a Senhor do Bonfim e o Ramal que ligava São Roque do Paraguassú a Jequi.

A Segunda Guerra Mundial desencadeou uma grave crise que nos afetou na medida que os materiais necessários para o reequipamento, quase todo importado, tornou-se de difícil acesso, aliado ao encarecimento do combustível e à concorrência oferecida pelas rodovias e aerovias, sempre crescente, não pôde ser enfrentada pela ferrovia. O Sr. Paulo César avalia que,

O desmantelamento do sistema ferroviário no Brasil se deu a partir da decisão o governo de Juscelino Kubitschek em trazer a primeira indústria automobilística do Brasil na década de 50 quando ele reafirmou uma frase de Wasgniton Luís que diz que governar é construir estradas, então ele com esse slogan começou a construir estradas no Brasil desarticulando vários ramais ferroviários.

Mas a população não perde as esperanças e sonha em poder um dia novamente andar de trem, ou até mesmo andar de trem pela primeira vez. Lembro da minha primeira viagem de trem, no subúrbio de Salvador. Escolhi um lugar onde a grade da janela havia sido retirada, era o melhor ponto para se observar a paisagem. Foi uma realização, chorei, pensei e sei que minha vida mudou a partir daquele dia. Sr. Pedro Francisco relata que sua esposa demonstrou um brilho no olhar ao pedir que lhe colocasse em um carro auto de linha pelo menos pelos 500 m da Ponte Dom Pedro II:

Minha esposa me perguntou se podia andar naquele carrinho da linha, chama o auto de linha, só para atravessar a ponte Cachoeira – São Félix [...] com aquele olho assim como quem queria fazer aquele trecho [...].

É um passeio de descobertas andar de trem, o balanço parece querer nos colocar para dormir, imagino quando era o “café com pão” movido a vapor. Mas o que vemos pelas janelas não é sonho, é a mais pura realidade, de um povo que luta para estar ali naquele espaço, tentando sobreviver dia após dia com o que é possível colher ou pescar.

Mas há uma beleza, sim, contrastante, mas há, referida pelo Sr. Pedro Oliveira:

Eu posso dizer com toda base, todo o afimco que é uma maravilha o perfil, o trecho ferroviário, as paisagens, a natureza, que nós podemos presenciar, são coisas maravilhosas.

O subúrbio ferroviário de Salvador é uma área que se estende do bairro da Calçada ao bairro de Paripe. Em meio às condições desfavoráveis de vida, a violência e outros fatores que degradam aquela área e a distância dos cartões postais da cidade, há associações de bairros, projetos, movimentos que encampam essa luta a favor da reativação da linha férrea. Mostram, através de manifestações populares, como o Grupo Ara Ketu, a Biblioteca Sofia, as cooperativas de costura e doces, entre outras instituições, como é possível preservar o melhor que há na periferia de Salvador, sua gente.

Local de veraneio da elite soteropolitana do século passado e de presidentes como Getúlio Vargas e Fernando Henrique Cardoso, o subúrbio ferroviário de Salvador caiu no descaso. As praias de São Tomé de Paripe e Base Naval já não são tão esplendorosas, por conta do crescimento desordenado de ruas e bairros sem saneamento básico. Com as constantes migrações de grupos mais pobres para essa região, acelerou-se a sua depreciação urbana, reorientando o investimento público e agregando ao cotidiano a insegurança e a deterioração. Mesmo significando momentos expressivos da história da cidade, os estudos e pesquisas acadêmicas não lhes voltam os olhos de uma maneira mais ampla.

Movimento Trem de Ferro, ou Ver de Trem, como muitos insistem em chamar, é o mais conhecido movimento que luta pela preservação ferroviária. Em conversa com um de seus coordenadores, Sr. Paulo César, foi possível perceber por que cativaram a população do subúrbio e amantes da ferrovia,

Nosso maior projeto, entre vários projetos que nos temos envolvendo o transporte ferroviário é o Projeto Ver de Trem que alia a causa social que é o transporte ferroviário e a causa ecológica, então esse projeto foi criado em 1991 em parceria com o grupo ecológico GERMEN, dessa parceria fizemos a nossa maior viagem que foi em 1992 quando saímos daqui de Salvador e fomos até o Rio de Janeiro uma viagem que durou 5 dias, saímos num sábado e chegamos na sexta-feira da semana seguinte para participar da ECO 92.

Neste passeio o nosso atual Ministro da Cultura, Gilberto Gil, participou ativamente, juntamente com outras pessoas conhecidas no meio artístico, o que chamou a atenção dos meios de comunicação e daí por diante o MTF ganhou grande visibilidade.

Por se tratar de uma ONG, o recurso é pouco, mas a boa vontade e espírito de participação são grandes aliados nessa luta que eles travam a favor da reativação.

E ao longo dos anos estamos desenvolvendo outros projetos, envolvendo estudantes como o Projeto Retrilhar Educando que consiste em tirar o aluno da classe de aula para classe de trem, e nesse passeio de trem a gente aborda os aspectos geográficos e históricos.

Quem sabe, em um futuro próximo, o subúrbio ferroviário seja novamente um belíssimo lugar para veraneio? Indústrias, como já foi a Fatibrás, podem se instalar novamente naquela área, respeitando o meio ambiente e de forma responsável. O trem pode vir a ser a gás natural...

Nossa maior busca nesses projetos, nessas idéias e realmente reativar os trens de passageiros, nossas esperanças aumentam agora com a posse do governo Lula, um governo popular, progressista, nossas esperanças reacenderam quando ele

reafirmou várias vezes que a intenção dele é reativar e colocar o Brasil nos trilhos.

Ouvir dos que sofreram diretamente com a privatização ferroviária, os que lutam para reativação da malha, é importante, pois, analisando os fatos, as narrativas, estarei elucidando muitas questões.

A oralidade permite, mesmo que subjetivamente, preencher lacunas que outras fontes deixam em aberto. Pois é a história oral o entrelaçamento da memória e da vida.

Lidar com o cotidiano não é fácil, é estar preparado para descobrir o novo no outro, é aprender a história através da memória, que no meu caso é a memória de um grupo menos favorecido socialmente e da sua relação com um patrimônio que passa despercebido para a maioria da população da cidade.

Pierre Nora (1993, p.09) coloca que “a memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulneráveis a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações.”

Os lugares constituem cidades, significam territórios e são capazes de conferir identidades sociais. A História nos induz a essas identidades de grupo e a procura daquilo que nos é próprio, nos obrigando a registrar a diversidade da natureza humana e reconhecer o outro. Assim participamos de experiências que, mesmo não sendo por nós vividas, com elas nos identificamos.

Buscar registrar essa história é um passo fundamental para que o patrimônio permaneça sempre símbolo de resistência e luta de um povo que conta com o coração aquilo que, aos poucos, torna-se cada vez mais lembranças marcadas na memória... sobre um trem.

REFERÊNCIAS

Almanaque do Trem. JVC, Rio de Janeiro, 1982.

AMADO, Janaína; e FERREIRA, Marieta de Moraes (coord.). **Usos & abusos da história oral**. 3^a ed., Rio de Janeiro, FGV, 2000.

Jornal A Tarde. Bahia documentos: Transportes e energia. N^o 05, cad. 08, 15-05-2002. Págs. 1-3.

NORA, Pierre. “Entre memória e História, a problemática dos lugares”, Projeto de História, São Paulo (10) 93.