



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CAMPUS CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE EDUCAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

**JESSICA KALINE OLIVEIRA SANTOS**

**MEMÓRIAS DOS TRILHOS: CONSTRUÇÃO E VIVÊNCIAS DA ESTAÇÃO  
FERROVIÁRIA NOVA DE CAMPINA GRANDE – PB (1957-1998).**

**CAMPINA GRANDE  
2019**

JESSICA KALINE OLIVEIRA SANTOS

**MEMÓRIAS DOS TRILHOS: CONSTRUÇÃO E VIVÊNCIAS DA ESTAÇÃO  
FERROVIÁRIA NOVA DE CAMPINA GRANDE – PB (1957-1998).**

Trabalho de Conclusão de Curso em forma de monografia apresentado ao Curso de História da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de licenciado em História.

**Orientador:** Prof. Dra. Hilmaria Xavier Ribeiro

**CAMPINA GRANDE  
2019**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S237m Santos, Jessica Kaline Oliveira.  
Memórias dos trilhos [manuscrito] : construção e vivências da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande – PB (1957-1998) / Jessica Kaline Oliveira Santos. - 2019.  
72 p. : il. colorido.  
Digitado.  
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2019.  
"Orientação : Profa. Dra. Hilmaria Xavier Ribeiro, Departamento de História - CEDUC."  
1. Historiografia. 2. Estação Ferroviária Nova. 3. Memória.  
4. Patrimônio histórico. I. Título  
21. ed. CDD 907.2


JESSICA KALINE OLIVEIRA SANTOS


**MEMÓRIAS DOS TRILHOS: CONSTRUÇÃO E VIVÊNCIAS DA ESTAÇÃO  
FERROVIÁRIA NOVA DE CAMPINA GRANDE – PB (1957-1998).**

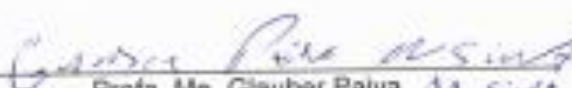
Trabalho de Conclusão de Curso em forma de monografia apresentado ao curso de História da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciado em História.

Aprovada em: 03/12/2019

**BANCA EXAMINADORA**

  
Prof. Dra. Hilmaria Xavier Ribeiro (Orientadora)  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

  
Prof. Dra. Luíra Freire Monteiro  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

  
Profa. Me. Glauber Paiva da Silva  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

A Deus, que em sua infinita graça e misericórdia me sustentou até aqui, aos meus pais pelo apoio incondicional, por todo ensinamento, confiança e amor, dedico.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiro a Deus, meu Criador, guia e protetor, autor da minha história. Sou grata pela dádiva da vida, pela proteção, iluminação e sustentação ao longo da caminhada. A Ele toda honra e toda glória!

Aos meus pais, Aurineide e João Batista, pelo amor inesgotável, por todo o investimento e incentivo na minha educação, por terem sido a minha base e o meu abrigo. A vocês devo quem eu sou.

Aos meus avôs Isaac Santos e José de Oliveira que viveram essa história para que hoje eu pudesse está contando. Sem vocês, meus protagonistas principais, essa pesquisa não existiria. Grata!

Cleofás Brito, não me atrevo a pensar o que seria dessa monografia sem sua contribuição, obrigada por ter abraçado a causa, pelos depoimentos e materiais disponibilizados. A família Brito ofereço os meus sinceros agradecimentos por terem aberto a porta da suas casas e de seus corações, seu “Zé”, Cléofas, Cléa e Marcone, serei eternamente grata.

Agradeço a todos os meus narradores, pelo encanto da fala, graças a vocês pude ver a Estação Nova através do olhar de quem viveu aquela história. Meus sinceros agradecimentos!

A minha orientadora, Hilmaria Xavier, que acolheu a mim e a minha pesquisa prontamente com tamanho carinho, seu profissionalismo me encanta, o ser humano que você é muito mais. Que você continue a ser luz e siga iluminando caminhos, assim como iluminou o meu. Estarás para sempre em meu coração. Obrigada!

Aos meus colegas de turma, companheiros de luta, meu eterno 2015.1, obrigada por terem alegrado todas as minhas noites ao longo desses cinco anos. Em especial, Artenisia, Alex, Adailton, Letícia, e Helaine, para além de amigos, vocês se tornaram meus irmãos, um dos melhores presentes que o curso de história me proporcionou.

A minha amiga Mylla companheira de curso, parceira de TCC, amiga de uma vida toda, agradeço por todos os áudios de desespero e apoio que enviamos uma a outra durante toda a construção das nossas pesquisas, agradeço pelas corridas na esteira acompanhada de muitas lamentações recíprocas e de ajuda mútua, obrigada por está comigo desde nossa infância.

A Pedro Ivo, meu parceiro de infância, deixo meu agradecimento pela ajuda na tradução do abstract desta pesquisa. Sou grata!

Deixo meus agradecimentos também aos meus professores do curso de história da Universidade Estadual da Paraíba, sou grata por todos os ensinamentos, pelas orientações, e pela contribuição em minha vida acadêmica.

A minha banca, professor Glauber e professora Luíra pela disponibilidade e contribuições para com a pesquisa.

*“Lá vai o trem com o menino  
Lá vai a vida a rodar  
Lá vai ciranda e destino  
Cidade e noite a girar  
Lá vai o trem sem destino  
Pro dia novo encontrar  
Correndo vai pela terra  
Vai pela serra  
Vai pelo mar”*

*(FERREIRA GULLAR, EM 'POEMA SUJO).*



## RESUMO

O objetivo do presente trabalho é fazer uma análise dos sentidos de ordem prática, social e sensível da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande, localizada no bairro do Quarenta, com recorte temático que compreende o período de 1957 a 1998. A Estação Nova teve sua construção iniciada no ano de 1957 em comemoração aos cinquenta anos da chegada do trem a Campina Grande. A principal problemática que envolve o patrimônio é a invisibilidade por parte dos órgãos públicos (esfera Municipal e Estadual) desde o período de sua construção, será analisado as tramas políticas e econômicas envolvendo a Estação. As fontes utilizadas para a produção da pesquisa foram jornais, fotografias disponibilizadas pelos antigos ferroviários, leis, e principalmente os relatos orais de memória. Analisaremos a construção da ferrovia e seus aspectos funcionais utilizando como referencial Aranha (2006) e Melo (2007). Abordaremos a sociabilidade em torno do trem a partir dos relatos de oralidade ancorados nas discussões de Pesavento (2008), Halbwachs (2006) E Nora (1993). Por último, abordaremos o processo de privatização da Estação Nova que culminou no fim e esquecimento quase total de um dos maiores Patrimônios Históricos da cidade de Campina Grande, utilizaremos como referencial teórico Nunes (2016), Baer (2002) e Marx (2004).

**Palavras-chave:** Estação; Ferrovia; Memória; Patrimônio.

## **ABSTRACT**

The objective of the present work is to perform an approach in the New Train Station of Campina Grande, located in the Quarenta neighborhood, of a thematic clipping that covers the period from 1957 to 1998. The New Station had its construction initiated in 1957 in celebration for the fiftieth anniversary of train arrival in Campina Grande. The main problem involving the heritage is the invisibility of public agencies (Municipal and State) since the period of its construction, it will be analyzed the political and economic plots involving the Station. The sources used for research production will be newspapers, photographs provided by old railroad workers, laws, and especially oral memory reports. We will analyze the railroad construction and its functional aspects, address the sociability around the train from the oral reports, as well as the new station's privatization process that culminated in the end and almost total oblivion of one of the greatest historical patrimony of Campina Grande city.

**Key-words:** Station; Railroad; Memory; Patrimony.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1:</b> Antiga estação Conde D’Eu na capital paraibana em 1908. A estação em 1881 foi ponto de partida da primeira viagem ferroviária do estado.....	19
<b>Figura 2:</b> Registro da inauguração da Estação ferroviária em campina grande no dia 2 de outubro de 1907. ....	22
<b>Figura 3:</b> Reportagem de Inauguração da Estação Nova publicada no periódico do Diário da Borborema.....	25
<b>Figura 4:</b> Imagens de Satélite do Bairro do Quarenta e da Estação Nova. ....	26
<b>Figura 5:</b> Planta do pátio da Estação Nova. ....	27
<b>Figura 6:</b> A fotografia de 1990 mostra um dos prédios da Estação Nova no estilo arquitetônico Art Decó. ....	29
<b>Figura 7:</b> A fotografia de 1977 do trem Asa Branca mostra através da sua pintura nova e colorida todo o glamour que o expresso oferecia, seu alto custo para funcionamento e manutenção resultava também em um valor final elevado para os passageiros. ....	31
<b>Figura 8:</b> Imagem do expresso Asa Branca em 1975 na Estação Nova, a fotografia registra um grupo de crianças admiradas observando o trem. ....	32
<b>Figura 9:</b> Foto da Associação Atlética Ferroviário de 1986, ao fundo observa-se as casas da Vila dos Ferroviários da Estação Nova. ....	44
<b>Figura 10:</b> A fotografia apresenta os jogadores da Associação Atlética Ferroviário, e ao fundo alguma das casas que constituíam a Vila dos Ferroviários. ....	45
<b>Figura 11:</b> Ferroviário trabalhando na manutenção de uma locomotiva. ....	49
<b>Figura 12:</b> Matéria do jornal O Globo de 04 de maio de 1928 noticiando a inauguração da rodovia Rio- São Paulo.....	52
<b>Figura 13:</b> Mapa da estrada de ferro Vitória a Minas.....	53
<b>Figura 14:</b> Saldo operacional das ferrovias brasileiras correspondente aos anos de 1936 a 1953.....	56
<b>Figura 15:</b> Malhas regionais.....	59
<b>Figura 16:</b> Mapa das superintendências regionais da RFFSA .....	60
<b>Figura 17:</b> Fotografia de uma locomotiva da CFN.....	64

**Figura 18:** Crítica de Eugênio Gudim as ferrovias estatais..... 63

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	13
CAPÍTULO 1. A CONSTRUÇÃO DE UMA ESTAÇÃO: CINQUENTENÁRIO DA VELHA, NASCIMENTO DA NOVA.....	18
1.1 Breve Histórico sobre a chegada do trem na Paraíba.....	18
1.2 Nos trilhos do desenvolvimento: Chegada do trem a Campina Grande .....	20
1.3 Fim da Great Western no Brasil e a Gênese da Estação Nova .....	22
1.4 Transporte de Passageiros e o Asa Branca .....	29
CAPÍTULO 2. FERROVIA E MEMÓRIA: VIVÊNCIAS, HISTÓRIAS E SAUDADES.....	35
2. 1 Entre a memória e a história .....	35
2.2 A Vila Ferroviária da Estação Nova: sociabilidade e espaço de lazer .....	37
2.3 Aspectos negativos da estação nova .....	47
CAPÍTULO 3. DO PÚBLICO AO PRIVADO: IMPACTOS DE UMA PRIVATIZAÇÃO. .	51
3.1 “Governar é abrir estradas”: investimentos nas rodovias.....	51
3.2 O neoliberalismo no Brasil e seus impactos e sociais .....	57
3.3 Governo Fernando Henrique Cardoso e a desestatização das ferrovias brasileiras .....	60
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	67
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	69
FONTES.....	71

## INTRODUÇÃO

Este presente trabalho tem por objetivo realizar uma abordagem acerca da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande, destacando seu processo de construção e as vivências em torno daqueles trilhos, na chamada Vila dos ferroviários, localizada no bairro do Quarenta, na cidade de Campina Grande<sup>1</sup>.

Antes de esmiuçarmos o nosso objeto de pesquisa, precisamos lembrar que a partir do século XIX as cidades tornaram-se um dos grandes símbolos da modernidade, cresciam em ritmo intenso, trazendo transformações culturais, sociais e demográficas. Dentro desse processo de modernidade o trem aparece encurtando as longas distâncias, simbolizando um novo tempo, as máquinas traziam inovação, substituindo o transporte animal lento, pela máquina.

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. (...) A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia<sup>2</sup>.

Em Campina Grande essa modernidade chegou a passos mais lentos, em meados do século XX a cidade começa a experimentar alguns signos do moderno, no dia 2 de outubro de 1907 o trem chega à Campina acompanhado de grande festa, um espetáculo carregado de simbolismo, os trilhos trouxeram para a cidade o impulso econômico e comercial, além da substituição do transporte animal pela máquina<sup>3</sup>. O primeiro ramal ligava Campina a Itabaiana de forma estratégica, nessa área havia grande comercialização do algodão, a empresa inglesa Great Western of Brazil Railway (GWBR) foi responsável pelas ferrovias brasileiras até o ano

---

<sup>1</sup> Campina Grande, município do interior da Paraíba, localizado a 120 km da capital João Pessoa.

<sup>2</sup> HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções* (1789-1848). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 18ª Edição, 2004, p. 72.

<sup>3</sup> ARANHA, Gervácio Batista. Um Século De Estradas De Ferro No Nordeste Do Brasil: As Viagens Inaugurais Como Espetáculo 1858-19570. In: NETO, Faustino Teatino Cavalvante e SILVA, Josinaldo Gomes da. (Org.). *Cidades, Cultura E Fontes Historiográficas: Experiências Urbanas Na Paraíba*. 1ªed.Campina Grande - PB: Editora Da Universidade Federal De Campina Grande - EDUFPG, 2017, v., p. 15-38.

de 1957, no dia 30 de setembro deste mesmo ano a ferrovia foi estatizada e tornou-se a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).

Em comemoração aos cinquenta anos da chegada do trem a Campina Grande, no dia 29 de Janeiro de 1961 às 12:00 horas realizou-se a inauguração da Estação Ferroviária Nova. A nova estação oferecia espaço amplo para as manobras do trem, o prédio produzido no estilo arquitetônico Art Decó contava com estação de passageiros de primeira e segunda classe, instalações sanitárias, bar, correio, salas de agente, telégrafos, 20 casas para funcionários, calçamento com paralelepípedos e rede de esgoto<sup>4</sup>.

Essas 20 casas no entorno da estação formavam a Vila dos ferroviários, essas residências foram construídas pela empresa de forma estratégica, o objetivo era manter seus funcionários próximo ao local de trabalho, e manter seus familiares por perto, sendo assim, caso ocorresse algum acidente de trabalho independente do horário haveria pessoas por perto para prestar o socorro necessário. A sociabilidade em torno dos trilhos geraram memórias na vida dos ferroviários, dos seus familiares, e até mesmo das gerações que não viveram aquele período, mas cresceram ouvindo as histórias daquele lugar.

De acordo com Michel de Certeau “Toda pesquisa historiográfica se articula com um lugar de produção socioeconômico, político e cultural”<sup>5</sup>. Portanto, Observar essa estação, é trazer a tona algumas problemáticas esquecidas e até mesmo silenciadas, para nós a maior delas é por que a Estação Nova de Campina Grande, desde a sua gênese, tem sua história tão silenciada? Analisaremos se essa problemática está atrelada a aspectos políticos, econômicos, ou se a modernidade em sua constante evolução deu espaço ao novo (neste caso as rodovias), silenciando a história do trem.

Devido a esse silenciamento que envolve a história desta Estação a principal fonte aqui utilizada será a oral, as lembranças dos antigos ferroviários constituem fonte fundamental para a construção deste trabalho, o vivido será reconstruído a partir das memórias. Em relação a essas memórias Halbwachs ressalta que lembrar o vivido é trazer a tona lembranças que muitas vezes estavam esquecidas<sup>6</sup>. A história oral permite que os homens se notem como protagonistas de sua própria história, verdadeiros heróis, como nos diz Thompson “É uma história constituída em torno de pessoas.[...] Admite heróis vendo-os não só dentre os líderes, mas dentre a maioria desconhecida do povo. Traz a história para dentro da comunidade e

---

<sup>4</sup> Ver. Matéria publicada do Diário da Borborema de 01 de fevereiro de 1961. Disponível no acervo da Biblioteca Atila Almeida da Universidade Estadual da Paraíba.

<sup>5</sup> CERTEAU, Michel de. *A Escrita da História*; tradução de Maria de Lourdes Menezes. 3. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011, P.56.

<sup>6</sup> Halbwachs, M. (2003). *A memória coletiva*. 2. ed. São Paulo: Centauro.

extraí a história de dentro da comunidade<sup>7</sup>”. Para além da história oral, os recortes de jornal, as fotografias, decretos de lei, e as produções historiográficas compõem o aporte metodológico para esse trabalho.

Iniciar essa pesquisa é evocar a minha origem, é seguir nos trilhos da memória da minha própria história. Nasci, cresci e me criei no bairro do Quarenta, bisneta, neta e sobrinha de ferroviário. O cenário da minha história torna-se meu objeto de pesquisa. Baseado nisso, compactuo com o pensamento de Roger Chartier quando diz que a proximidade do historiador com o objeto de estudo o coloca em uma situação privilegiada, permitindo maior aproximação da realidade estudada.

O pesquisador é contemporâneo de seu objeto e divide com os que fazem a história, seus atores, as mesmas categorias e referências. Assim, a falta de distância, ao invés de um inconveniente, pode ser um instrumento de auxílio importante para um maior entendimento da realidade estudada, de maneira a superar a descontinuidade fundamental, que ordinariamente separa o instrumental intelectual, afetivo e psíquico do historiador e aqueles que fazem a história<sup>8</sup>.

Pesquisar uma história do tempo presente<sup>9</sup> me permitiu ter maior compreensão da realidade estudada, os atores da minha pesquisa foram, amigos, parentes e vizinhos, três gerações foram entrevistadas, com idades entre 80 e 39 anos. Na primeira geração temos o Senhor José Eduardo, meu antigo vizinho, amigo da família há muitos anos, Seu “Zé” como é popularmente conhecido foi ferroviário desde a década de 1950, trabalhou em Patos, Juazeirinho, Soledade e por fim veio trabalhar na Estação Nova de Campina Grande no ano de 1970, trabalhava como supervisor da mecanizada, ainda na primeira geração tivemos como depoente meu avô paterno Isaac Santos ferroviário desde 1968, iniciou na ferrovia na função de manutenção de via, e se aposentou como supervisor. O filho de seu “Zé” Eduardo, José Cleofas, articulou o contato com toda sua família para que pudessem contar suas experiências como ferroviários e moradores da Vila dos ferroviários, Cleofas começou a trabalhar na estação em 1989, além de ferroviário é presidente do SINTEFEP (Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado da Paraíba), o Sindicato foi fundado em 25 de maio de 1989 e tem por finalidade a representação da categoria dos ferroviários tanto em empresas privadas como em empresas públicas. O contato com Cleofas foi feito

---

<sup>7</sup> THOMPSON, Paul, A voz do passado, 3ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002, P.44.

<sup>8</sup> CHARTIER, Roger. A visão do historiador modernista. In: FERREIRA, Marieta de M. & AMADO, Janaína (orgs.). Usos e abusos da história oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, P.10.

<sup>9</sup> DOSSE, François. História do Tempo Presente e Historiografia. In: Tempo e Argumento. Revista do Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, v. 4, n. 1, p. 5 –22, jan/jun 2012.



inicialmente pelo e-mail disponível no blog do sindicato, através de Cleofas conseguimos contato com o seu pai seu “Zé”, sua irmã Cléa que narrou suas experiências como moradora da Vila dos Ferroviários, e seu Marido Marconi que começou a trabalhar na Estação Nova em 1976 como agente de estação. Cleofas, Cléa e Marconi fazem parte da segunda geração entrevistada. Ainda na segunda geração contamos com a entrevista da minha avó Analice que nos conta suas experiências como mulher de ferroviário e moradora da vila, e José de Oliveira, meu avô materno, Ferroviário da Estação Nova de 1983 a 1991, sua função na ferrovia era a de manutenção da linha. Na terceira geração contamos com os depoimentos da minha mãe Aurineide e minha tia Josicleide filhas de José de Oliveira, elas narraram suas lembranças de infância da Estação Nova. Como nos diz o historiador Henry Rousso às memórias narradas fazem parte de uma memória que também é minha, dando-me maior compreensão a cerca da pesquisa.

O historiador investiga um tempo que é o seu próprio tempo com testemunhas vivas e com uma memória que pode ser a sua. A partir de uma compreensão sobre uma época que não é simplesmente a compreensão de um passado distante, mas uma compreensão que vem de uma experiência da qual ele participa com todos os outros indivíduos<sup>10</sup>.

A partir do século XX, especificamente no ano de 1929, surgiu um movimento fundado por Marc Bloch e Lucien Febvre chamado de Escola dos Annales. O objetivo era romper com a história positivista, indo mais além, incorporando o social em detrimento da história hegemônica política que priorizava a reprodução dos fatos e dos grandes acontecimentos. De acordo com a historiadora Hebe Castro de Mattos “propunham uma história problema, viabilizada pela abertura da disciplina às temáticas e métodos das demais Ciências Humanas, num constante processo de alargamento de objetos e aperfeiçoamento metodológico<sup>11</sup>”.

A Nova História deu espaço a novas abordagens historiográficas, uma história com um novo olhar, dessa vez vista de baixo, privilegiando temas que por muitos anos foram negligenciados: cidades, cotidiano, mentalidades, pobres, trabalho e sociabilidade são algumas das abordagens feitas pela História Cultural. De acordo com Peter Burke “Talvez

---

<sup>10</sup> Sobre a História do Tempo Presente: Entrevista com o Historiador Henry Rousso. Concedida a Fábio Macedo e Sílvia Maria Fávero Arend. In. Tempo e Argumento. Revista do Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, v. 1, n. 1, p. 201 –216, jan/jun 2009.

<sup>11</sup> CASTRO, Hebe. História Social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo. Domínios da História: ensaio de Teoria e Metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997, P.45.

fique mais claro dizer que a grande inovação é a incorporação ou, ao menos, a tentativa de incorporar a vida cotidiana na história cultural<sup>12</sup>”.

Sob essa perspectiva as abordagens a cerca dos temas cidade e cotidiano passaram a ser vista pelos historiadores como uma possibilidade de resgate de experiências outrora ignoradas<sup>13</sup>. Músicas, diários, recortes de jornais, leis, memórias, assim como outros documentos, oferecem uma pluralidade de métodos, personagens e histórias para o estudo das cidades. De acordo com Maria Izilda (2002):

[...] Os estudos do cotidiano passaram a atrair os historiadores desejosos de ampliar os limites de suas disciplinas, de abrir novas áreas de pesquisa e acima de tudo de explorar as experiências históricas de homens e mulheres cuja identidade foi tão frequentemente ignorada ou mencionada apenas de passagem<sup>14</sup>.

Diante disso, o recorte temporal aqui apresentado corresponderá os anos de 1957 a 1998. O primeiro capítulo, intitulado: “*A construção de uma estação: Cinquentenário da velha, nascimento da nova*” iniciaremos com um breve contexto sobre a questão férrea na Paraíba, a chegada do trem à Campina Grande e os impactos gerados, assim como a construção da Estação Nova, sua inauguração, ramais, funcionamento, o expresso Asa Branca e o fim do transporte de passageiros nos ramais campinenses.

No capítulo dois “*Ferrovia e memória: Vivências, histórias e saudades*” veremos os relatos de memória dos antigos ferroviários e de seus familiares, abordaremos a sociabilidade em torno do trem, na chamada vila dos ferroviários, as relações de poder, e os aspectos negativos da ferrovia.

Por fim, em: “*Do público ao privado: Impactos de uma privatização*” analisaremos os investimentos nas rodovias e o descaso com as ferrovias, assim como as demissões durante o governo de Fernando Collor de Mello, o processo de privatização da malha ferroviária do nordeste, considerando os impactos sociais do neoliberalismo na vida dos ex-ferroviários e de seus familiares.

---

<sup>12</sup> Publicada na revista Diálogos, BURKE 1997. As ideias discutidas nessa palestra estão diluídas no livreto BURKE 2008, P.5.

<sup>13</sup> CERTEAU, M. *L’Invention du quotidien*. Paris: [s.n.], 1980; A escrita da História. Rio de Janeiro: Forense, 1982. LEFEBRE, H. *critique de la vie quotidienne*. Paris: [s.n.], 1946-81. 3 v. WACHTEL, Nathan. *La vision des vaicus*. PARIS: Gallimard, 1972.

<sup>14</sup> MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e cultura: História, cidade e trabalho*/ Maria Izilda Santos de Matos. Bauru, SP: EDUSC,2002, P.24.

## CAPÍTULO 1. A CONSTRUÇÃO DE UMA ESTAÇÃO: CINQUENTENÁRIO DA VELHA, NASCIMENTO DA NOVA.

*“Um trem de ferro é uma coisa mecânica, mas atravessou à noite, a madrugada, o dia, atravessou a vida inteira, virou só sentimento.”*  
(Adélia Prado)

### 1.1 Breve Histórico sobre a chegada do trem na Paraíba

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador, Atendendo ao que requereram o conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, o Bacharel Anizio Salathiel Carneiro da Cunha e o Engenheiro André Rebouças, Ha por bem Conceder-lhes autorização para organizarem uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro economica entre o porto da Parahyba do Norte e a Alagôa Grande, com ramificações, e de accôrdo com as clausulas que com este baixam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor, e Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar<sup>15</sup>.

Em 15 de dezembro de 1871 a princesa Isabel concede a concessão das linhas férreas paraibanas aos deputados Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque e Anizio Salathiel Carneiro da Cunha, assim como ao engenheiro André Rebouças. Em homenagem ao esposo da princesa à ferrovia deveria chamar-se de Conde D’Eu. A construção das ferrovias paraibanas, assim como as do norte<sup>16</sup>, foram marcadas por intensos interesses econômicos e políticos, seja ele por parte da elite, da classe política ou da imprensa. Construídas sob a fabricação de dois discursos, um vitimista, utilizando-se do drama, do discurso do sofrimento, da seca e da pobreza, acreditava-se que o trem neste caso iria diminuir a miséria, gerando fonte de renda para os flagelados. O outro discurso era o progressista, disseminando-se a ideia do progresso, da prosperidade econômica e do encurtamento das longas distâncias<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Decreto nº 4.838 15 de dezembro de 1871.

<sup>16</sup> A divisão regional do país em cinco regiões geográficas (Norte, Nordeste, Sul, Leste e Centro-Oeste) ocorreu pela resolução de 14 de julho de 1941, durante o Estado Novo, quebrando a ideia regional Sul/Norte. O nordeste configurou-se imagetivamente, como uma região de miséria, seca, e pobreza. De acordo com o historiador Durval Muniz “O Nordeste é uma produção imagético-discursivo formada a partir de uma sensibilidade cada vez mais específica, gestada historicamente, em relação a uma dada área do país. E é tal a consistência desta formulação discursiva e imagética que dificulta, até hoje, a produção de um nova configuração de ‘verdades’ sobre este espaço”. (ALBUQUERQUE JR, Durval Muniz de. A invenção do Nordeste e outras artes. 4ª ed. Recife: FJN; Ed. Massangana; São Paulo: Cortez, 2009.p. 49).

<sup>17</sup> Aranha, Gervácio Batista, Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925). Campina Grande: EDUFPG, 2006.



**Figura 1:** Antiga estação Conde D'Eu na capital paraibana em 1908. A estação em 1881 foi ponto de partida da primeira viagem ferroviária do estado<sup>18</sup>.

Não vingando a concessão de 1871 em 1880 iniciou-se a construção da estrada de ferro e em 1881 é inaugurado o trecho que liga Parayba (hoje João Pessoa) a Entroncamento (Estação de Paula Cavalcante). Em 1873 a empresa inglesa Great Western Brazil Railway (GWBR) recebeu a concessão das ferrovias do Brasil, a empresa realizava tanto o transporte de passageiros quanto de cargas. O soar do trem significava a chegada do avanço, da modernidade, a euforia da população era tamanha que ao chegar o trem era recebida com grandes festas, verdadeiros espetáculos. As ferrovias impulsionaram a expansão demográfica e econômica do nordeste, no caso do açúcar, por exemplo, o trem era fundamental em toda a etapa da produção, desde a lavoura até os engenhos e usinas, da mesma maneira com o algodão. Em 1901 a Great Western construiu os ramais de Itabaiana, de Guarabira a Nova cruz, e de Pilar a Timbaúba, e em 1907 o trem chega à cidade de Campina Grande vindo do ramal de Itabaiana.

Apesar das ferrovias terem sido introduzidas no Brasil dentro dos princípios neocolonialistas, isto é, um sistema de trilhos ligado aos centros agrícolas aos portos de cada província, elas causaram certo crescimento espacial e urbano, não só nas capitais, mas principalmente no interior, onde engenhos viraram vilas e depois cidades. As ferrovias puderam sobreviver ao declínio da exportação açucareira (para o exterior) e a queda do algodão, após o boom dos anos 1860 [...] <sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Disponível em: <<http://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2009/09/o-inicio.html>>. Acesso em: 17 Set. 2019.

<sup>19</sup> MELO, Josemir Camilo de. Ferrovias Inglesas e mobilidade social no nordeste- Campina Grande: EDUFCG, 2007. Pág. 42.

## 1.2 Nos trilhos do desenvolvimento: Chegada do trem a Campina Grande

A inauguração oficial da Estação Ferroviária de Campina Grande ocorreu no dia 2 de outubro de 1907, porém os trens da Great Western trafegavam na cidade desde o mês de setembro<sup>20</sup>. A notícia da chegada do trem deixa a população campinense entusiasmada, um marco carregado de simbologia e expectativa, que significava o sinal de novos tempos, o despontar do progresso e da modernidade. A Solenidade de inauguração contou com a presença do prefeito Cristiano Lauritzen<sup>21</sup>, e de outras personalidades, a exemplo, Assis Chateaubriand Bandeira de Melo, Clementino Procópio, Monsenhor Sales, Afonso Campos, Lino Gomes, entre outros. A cerimônia de inauguração ocorreu às seis horas da tarde, com cerca de quatro mil pessoas a espera da locomotiva que chegou enfeitada com duas bandeiras do Brasil e folhas de palmeiras. O primeiro ramal da cidade interligava Campina a Itabaiana, passando por Galante, ligando as cidades de Recife a Natal.

Campina Grande deve muito a ferrovia, porque em 1907 quando foi inaugurada a Estação Velha, esse setor da Paraíba, do Rio grande do Norte pra aqui produzia muito algodão, eu mesmo sou do tempo da cultura do algodão, era o ouro branco que a gente falava, e esse transporte do algodão pra vim pra cá que era onde tinha as usinas, que descaroçava o algodão, vinha tudo de burro, era um sacrifício maior do mundo, mas quando chegava aqui juntava tudo, ai tinha aqui a usina que descaroçava algodão, quando era pra embarcar os produtos do algodão ai o trem foi que fez tudo isso, ai era trem direto daqui pra cabedelo, levando a produção do algodão, ai depois ia com algodão e trazia açúcar. A evolução foi muito fantástica com a chegada do trem<sup>22</sup>.

O trem possibilitou grande crescimento econômico, cultural, demográfico e industrial à cidade de Campina Grande, transformando-a em um grande polo comercial, com destaque no cenário nordestino. Segundo Melo (2007): “Em 1907 tinha apenas 731 casas, passaria a 1.216, em 1913, um crescimento de 66%, o que daria uma média de quase 70 casas por ano”

<sup>20</sup> CÂMARA, Epaminondas, Datas Campinenses. João Pessoa: Departamento de publicidade, 1947.

<sup>21</sup> Cristiano Lauritzen nasceu na Dinamarca e veio para o Brasil aos 21 anos de idade, chegou a Campina grande por volta de 1880, sendo prefeito da cidade por 19 anos. O prefeito foi um dos grandes responsáveis pela construção da ferrovia campinense, para que o trem chegasse à Campina Lauritzen fez duas viagens até a cidade do Rio de Janeiro para pressionar o governo federal a liberar recursos para a construção da linha férrea. “Cristiano foi seguramente o responsável pela chegada do trem de ferro em nossa cidade. Defendeu o traçado da estrada partindo de Itabaiana em contraposição aos comerciantes da capital do Estado, que defendiam o prolongamento partindo de Alagoa Grande. Embora o trecho de Alagoa Grande a Campina fosse mais curto, exigia obras mais dispendiosas. Enquanto o traçado de Alagoa Grande atravessa os brejos de Alagoa Nova e Serra Redonda, o de Itabaiana atravessava os centros algodoeiros de Mogeiro, Ingá e Fagundes”. (SOUSA, 2007. Maria Fumaça: O sonho de Cristiano In: Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça. / Maria José Silva Rodrigues e José Edmilson Rodrigues (orgs). – Campina Grande: Editora Agenda, 2007, pág.53).

<sup>22</sup> Entrevista concedida por José Eduardo Brito em 24 de agosto de 2019.

<sup>23</sup>. A exportação de produtos para outros países, principalmente os europeus, possibilitou uma troca cultural que influenciou a sociedade campinense e seu modo de viver. Essa influência é visível na forma de se vestir, nos espaços de lazeres criados, na arquitetura, assim como na iluminação da cidade. Aranha (2001) em sua obra relata a recordação do cronista Cristino Pimentel :

(...) eu me transportei ao palco da minha infância, quando o vapor chegou a Campina (...) houve música, e vivas ao gringo (referencia a Cristiano Lauritzen), a quem se devia aquela iniciativa. De fato na inauguração do trem em Campina Grande foram muitos ‘vivas ao gringo’, o prefeito da terra. Na ocasião, uma quarta-feira, 02 de outubro de 1907, milhares de pessoas marcaram presença no grande acontecimento, cujo registro fotográfico mostra que uma verdadeira multidão, composta por homens, mulheres e crianças, com trajés típicos da época, aglomerava-se na plataforma da estação para esperar o trem inaugural<sup>24</sup>.



<sup>23</sup> MELO, 2007, O trem e o crescimento de Campina Grande In: Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça. / Maria José Silva Oliveira e José Edmilson Rodrigues (orgs). CampinaGrande: Editora Agenda, 2007, pág.21.

<sup>24</sup> ARANHA, Gervacio Batista. Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925). 2001, p.385. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280684>>. Acesso em: 20/10/2019

**Figura 2:** Registro da inauguração da Estação ferroviária em Campina Grande no dia 2 de outubro de 1907<sup>25</sup>.

A inauguração não foi vista com bons olhos por todos, o Diário de Pernambuco enviou um de seus repórteres de nome não revelado, incumbido de acompanhar a primeira viagem do trem, o repórter se manteve atento em cada detalhe e descreveu a viagem como sendo a “pior possível”, para ele não ofereceu nenhum conforto, de acordo com o relato, a multidão que correspondia a cerca de quatro mil pessoas estavam aos empurrões admirados para ver o trem, o que lhe causou dificuldade para locomover-se.

Sua inauguração no dia 2 do corrente. Serviço mal feito. Incomodos e desgostos dos passageiros.[...] A impressão que trouxemos da abertura desse tráfego foi a pior possível, e somente quem teve ocasião de assistil-a, figurando entre o grande número de ex-maratonistas, poderá ajuizar-a, reconhecendo não haver exagero nestas nossas palavras, que escrevemos desapaixonadamente, sem um desabafo qualquer. [...] Impossível se torna nesse momento uma descrição exacta do que foi a parada do trem em Campina, pois somente com dificuldade, aos empurrões, pudemos abandonar o nosso carro de viagem<sup>26</sup>.

Em Campina Grande o novo dividia espaço com o velho, o século XX no Brasil foi marcado por grandes transformações, principalmente no setor urbano, porém, a modernização e a urbanização em Campina se contrapunham com os resquícios da tradição, o trem dividia espaço nas ruas com os transportes animais. Como diria Cabral Filho: “Ritmos opostos constituindo um mesmo cenário que, por sua vez, vai se ampliando a luz da emergência de novas tradições<sup>27</sup>.”

### 1.3 Fim da Great Western no Brasil e a Gênese da Estação Nova

O plano criado pelo presidente Juscelino Kubitschek<sup>28</sup>, conhecido como plano de Metas previa um conjunto de medidas que tinha por objetivo a modernização e

<sup>25</sup>Disponível em:< <http://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2010/06/facsimile-da-reportagem-da-chegada-do.html> >. Acesso em: 19/09/2019.

<sup>26</sup> Reportagem divulgada no Diário de Pernambuco, no dia 6 de outubro de 1907. Disponível em: <<http://cgretalhos.blogspot.com/2009/10/facsimile-da-reportagem-da-chegada-do.html#.XYQI7C5KjIU>>. Acesso em: 19 Set.2019.

<sup>27</sup> Cabral Filho, Severino. A cidade Revelada: Campina Grande em imagens. Campina Grande, UFCG, 2009.pág.52.

<sup>28</sup> Juscelino Kubitschek de Oliveira foi empossado presidente do Brasil em janeiro de 1956 e governou o país até janeiro de 1961, o principal slogan da sua campanha foi “50 anos em 5” seu objetivo era gerar 50 anos de desenvolvimento em apenas 5 anos. O plano de metas criado em seu governo pretendia investimento em alguns setores, principalmente nas indústrias de base, na energia e no transporte, destacando-se os investimentos nas

industrialização do país, o plano foi dividido em setores, e os recursos principais foram destinados à infraestrutura e as indústrias de base. As rodovias tiveram um aumento estimado em 13.000 quilômetros, enquanto as ferrovias 3.000 quilômetros, prevendo-se um investimento no material rodante do trem, o carvão cedeu espaço para a dieselização, a troca do carvão pelo diesel significou um grande avanço, essa substituição culminou na diminuição do desmatamento e na redução dos custos do trem<sup>29</sup>. Relatos apontam que por vezes os passageiros chegavam ao seu destino final com as camisas queimadas devido às fagulhas lançadas pelo trem movido a carvão, essa situação tornava-se mínima comparada à sensação que o trem trazia; o transporte considerado “rápido” para a época fazia esses pequenos contratempos valerem a pena, o trem acaba modificando as sensibilidades em relação à noção do tempo.

No ano de 1951 a Great Western encerrou suas atividades no Brasil e a malha ferroviária foi estatizada, assim a RFN (Rede Ferroviária do Nordeste) assumiu as 18 estradas de ferro até o ano de 1957, totalizando 37.000 km de linhas espalhadas pelo país. A lei de número 3.115 no dia 16 de março de 1957 criou a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima)<sup>30</sup>.

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA – RFFSA – era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. A RFFSA foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, pela consolidação de 18 ferrovias regionais, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Durante 40 anos prestou serviços de transporte ferroviário, atendendo diretamente a 19 unidades da Federação, em quatro das cinco grandes regiões do País, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional)<sup>31</sup>.

Em uma série de duas reportagens publicadas no dia 22 de Janeiro de 1958 pelo Diário da Borborema as ferrovias foram consideradas “O veículo de penetração na marcha para o oeste, seguindo o tradicional meio de civilização que se dava do litoral para o interior”. Todas

---

rodovias e indústrias automobilísticas, inúmeras fábricas de foram instaladas, entre elas a Mercedes Benz, Volkswagen, General Motors, Ford e Willis Overland.

<sup>29</sup> RUTHES, J. et.al. O sistema ferroviário brasileiro ao longo da história: das origens à retomada dos investimentos. Revista ciências sociais em perspectivas. v. 15, n. 28, p.1-21, 2016.

<sup>30</sup> Informações do DNIT, disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>>. Acesso em: 20 Set.2019.

<sup>31</sup> Informações da RFFSA, disponível em:<<https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em: 20 Set.2019.



as cidades conheciam os benefícios da estrada de ferro, desde o menor povoamento até o centro urbano, do agreste ao sertão, do cariri ao agreste<sup>32</sup>.

No ano de 1957, em comemoração aos cinquenta anos da chegada do trem a Campina, a Estação Nova foi construída na Avenida professor Almeida Barreto no bairro do Quarenta<sup>33</sup>. A Estação contava com um espaço amplo que possibilitava as manobras do trem, o novo ramal correspondia ao trecho Campina-Patos. A inauguração aconteceu no dia 29 de janeiro de 1961, às 12 horas. Enquanto a solenidade de inauguração da Estação Velha foi um verdadeiro espetáculo, reunindo um público de milhares de pessoas, a solenidade de inauguração da Estação Nova representou o oposto, “revestindo-se da maior simplicidade”, na década de 50 o trem já estava cedendo espaço para o transporte rodoviário, desde sua gênese percebe-se que a Estação Nova não teve tanto enfoque midiático. A inauguração contou com a presença do então prefeito Severino Cabral, de alguns engenheiros, como Djalma Ferreira Alves Maia, diretor da divisão de planos e obras, e José Carlos de Godoy e Filho, diretor da divisão de administração, além de altos dirigentes da DNEF, generais e coronéis. A construtora responsável pela obra foi a Camillo Collier Ltda. que na ocasião ofereceu Champagne para o escol social que fazia-se presente ao evento. Ao longo de toda a reportagem de inauguração divulgada pelo Diário da Borborema nada se comenta a cerca da população curiosa em ver a inauguração, como que um complexo tão grandioso como o da Estação Nova passou despercebido pelos populares desejosos em conhecer esse novo patrimônio? As manchetes divulgadas nos jornais com o intuito de elitizar a inauguração da estação deixa a presença dos curiosos oculta ressaltando apenas a presença da alta sociedade, nota-se que nas manchetes de inauguração da primeira estação Campinense a presença dos populares incomoda a elite, portanto, restringir a inauguração da Estação Nova apenas para alta sociedade diminuiria a grande movimentação, a coletividade gerava incômodo na elite, a reunião simples e pequena, era vista como algo elegante, requintado<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> Ver matéria publicada do Diário da Borborema de 22 de Janeiro de 1958. Disponível no acervo da Biblioteca Átila Almeida.

<sup>33</sup> De acordo com o censo de 2010 do IBGE o bairro do Quarenta corresponde a um dos 52 bairros da cidade de Campina Grande. O bairro conta com 45 ruas, e 106 empresas. Dados disponíveis em: <<https://applocal.com.br/bairro/quarenta/campina-grande/pb>>. Acesso em: 19 Set.2010.

<sup>34</sup> Ver matéria publicada do Diário da Borborema de 1 de fevereiro de 1961. Disponível no acervo da Biblioteca Átila Almeida.

de sr. Gloryston de Holanda. automóveis, bicicletas e luminárias deixou a sua residência. Afonso Aloy, Josué Pereira, Severino Lima e Mario B. Cont. na pag. 4 — Letra C

## D. N. E. F. entregou a Rede Ferroviária Federal S/A nova estação de C. Grande

A solenidade realizou-se no dia 29, nesta cidade — Presente altos dirigentes do DNEF e RFFSA além de altas patentes militares —

Realizou-se no dia 29, por volta das 12 horas, o ato de entrega, pelo Departamento Nacional de Estrada de Ferro, à Rede Ferroviária do Nordeste, da nova estação de passageiros e da nova esplanada ferroviária de Campina Grande.

A solenidade revestiu-se da maior simplicidade, contando com a presença dos engenheiros Djalma Ferreira Alves Maia, diretor da Divisão de Planos e Obras e José Carlos de Godoy e Filho, diretor da Divisão de Administração, altos dirigentes do DNEF, do Rio de Janeiro, e, também, da comissão de entrega do DNEF, constituída pelos engenheiros Inaldo de Farias Neves, Bartolomeu Moraes de Vasconcelos e Gláucio Benévolo, que passaram aquelas obras à jurisdição da Rede Ferroviária Federal S. A., por intermédio da Comissão de Recebimento integrada pelos engenheiros Mário Chiezza, Antonio Mercedes e Alvaro Barbosa.

Foi especialmente convidado o sr. general Augusto Frazão, que se fez representar pelo coronel Arilo Ozório de Souza, chefe do Estado Maior do 1.º Grupamento de Engenharia.

Também estiveram presentes o coronel Clóvis Alexandrino de Souza, coronel Manoel Paes de Lima, do 1.º Grupamento de Engenharia e tenente-coronel Otávio Ferreira de Queiroz, comandante do Batalhão de Serviços de Engenharia.

O prefeito Severino Cabral fez-se representar na pessoa do seu secretário, sr. Afrânio Araújo.

A reportagem ainda anotou entre os presentes, os senhores engenheiro Aurício de França Costa, diretor da DPFI, engenheiro Pedro Collier, dr. Abdias Praxedes, além de funcionários da Rede Ferroviária do Nordeste e da Empresa Construtora Camillo Collier Ltda.

O engenheiro Djalma Ferreira Alves Maia fez uso da palavra e, após saudar as autoridades presentes, fez um breve retrospecto da importância das modernas instalações para o benefício do tráfego de cargas e passageiros pela RFN.

Finalmente, convidou o coronel Arilo Ozório de Souza, o engenheiro Inaldo de Farias Neves para, em conjunto, cortarem a fita simbólica.

Ao champagne, oferecido pela Empresa Construtora Camillo Collier Ltda., contratante das obras da esplanada, falou o sr. Afrânio Araújo, em nome da Municipalidade, agradecendo ao DNEF pela realização dessa iniciativa que é mais um marco de progresso na nossa cidade.

Os serviços executados que integram a nova esplanada ferroviária constam de: a) — Estação de passageiros, com salas de espera de 1.ª e 2.ª classes, salas de agente, telefone, correio, bar, armazém de bagagem, instalações sanitárias e está dotada de moderno sistema de relógios elétricos; b) — Dois amplos armazéns para mercadorias; c) — Seis desvios, sendo três para manobras e estações, montes de vagões, dois para carga e descarga nos armazéns e um para carga e descarga diretamente, pela parte interessada; d) — Uma casa para agente, uma casa para mestre-de-linha, uma casa para feitor, uma casa para guardafios e dezesseis casas para trabalhadores; e) — Drenagem da esplanada por intermédio de uma galeria principal com seiscentos metros de extensão, além das galerias secundárias e de uma rede de esgotos de manilhas para coletar águas pluviais; f) — Calçamento com paralelepípedos, no total de quinze mil metros quadrados, no pátio de estacionamento de caminhões e automóveis.

A nova esplanada, que mede quinhentos metros de comprimento por duzentos de largura, vem atender às necessidades da RFN, em face do progresso e do desenvolvimento da nossa cidade, ponto de convergência de uma vasta zona produtora.

Após as solenidades, os engenheiros Djalma Ferreira Alves Maia e José Carlos de Godoy Filho regressaram ao Rio de Janeiro, tendo o ato de entrega, realizado no dia 27 de janeiro, pelo DNEF, do trecho ferroviário Serra Talhada-Mirandiba, com sessenta quilômetros de extensão, à RFN, no Estado de Pernambuco.

## Carnaval em João Pessoa na posse do Governador

Fofo delirou nas ruas da Capital — Até os serroteiros foram absorvidos pelo fervor cívico dos pessoenses —

J. PESSOA, 31 (Da Escural, pelo telefone) — Tomada de verdadeiro delírio cívico, a população desta capital ganhou as ruas desde as primeiras horas da manhã, permanecendo a toda alta hora da noite — em plena folia, no centro da Cidade.

Verdadeiro carnaval, está se verificando aqui na rua Duque de Caxias, com a exibição de blocos, ranchos e escolas de samba em homenagem ao governador Pedro Gondim e vice-governador André de Paiva Gadelha.

É inédito nos fastos da história paraibana, esse entusiasmo do povo de João Pessoa. Nem mesmo em 1930 quando o bravo presidente João Pessoa galvanizou a opinião pública da Paraíba, com o seu famoso "Nôgo", foi visto nesta Capital um espetáculo das dimensões do que estamos presenciando nesta noite histórica de 31 de janeiro.

Pessoas de todas as classes, constituída a mais perfeita amalgama social, confundem-se no mesmo entusiasmo, comemorando a posse do sr. Pedro Gondim no Governo do Estado.

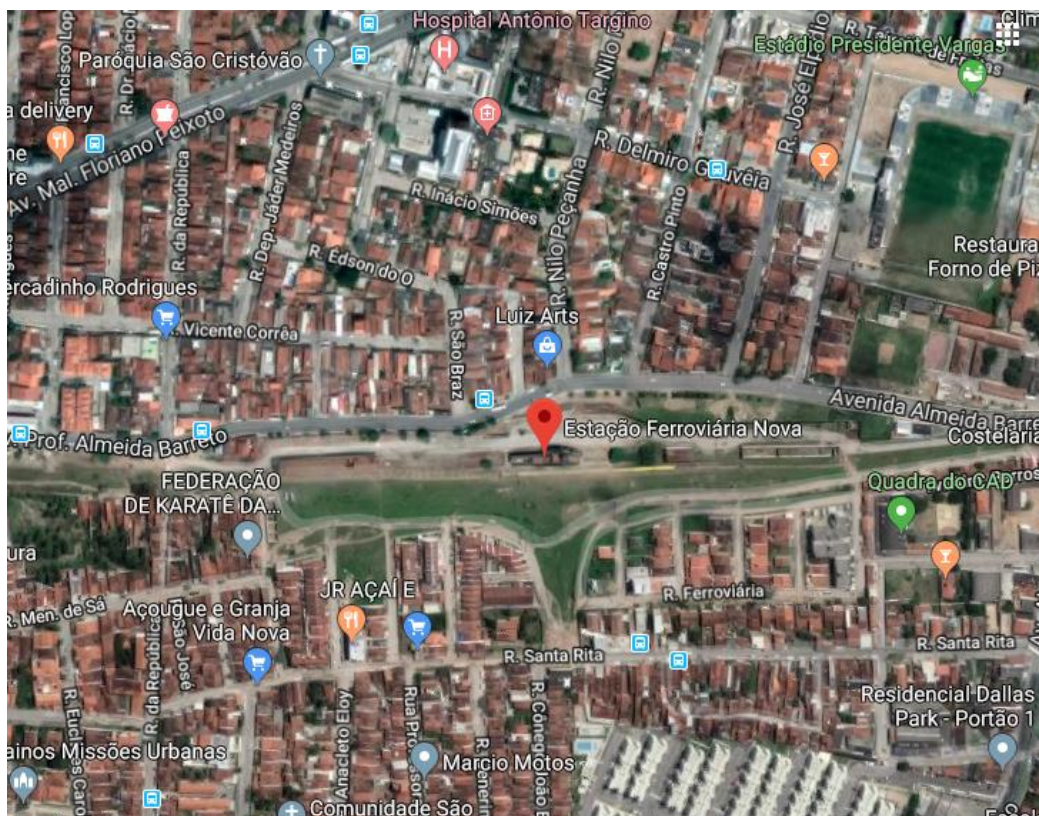
Até mesmo serroteiros desconfiados, vindos dos mais longínquos rincões paraibanos, contagiados pelo fervor cívico da massa pessoense, estão caindo no frevo, como se fossem velhos habitantes desta metrópole labrajara.

## Maratona Carnavalesca (hoje)

Carnaval, exclusivamente Carnaval — Ba talha de Serpentinhas — Chuva de

Figura 3: Reportagem de Inauguração da Estação Nova publicada no periódico do Diário da Borborema<sup>35</sup>.

<sup>35</sup> Matéria publicada do Diário da Borborema de 1 de fevereiro de 1961. Disponível no acervo da Biblioteca Átila Almeida.

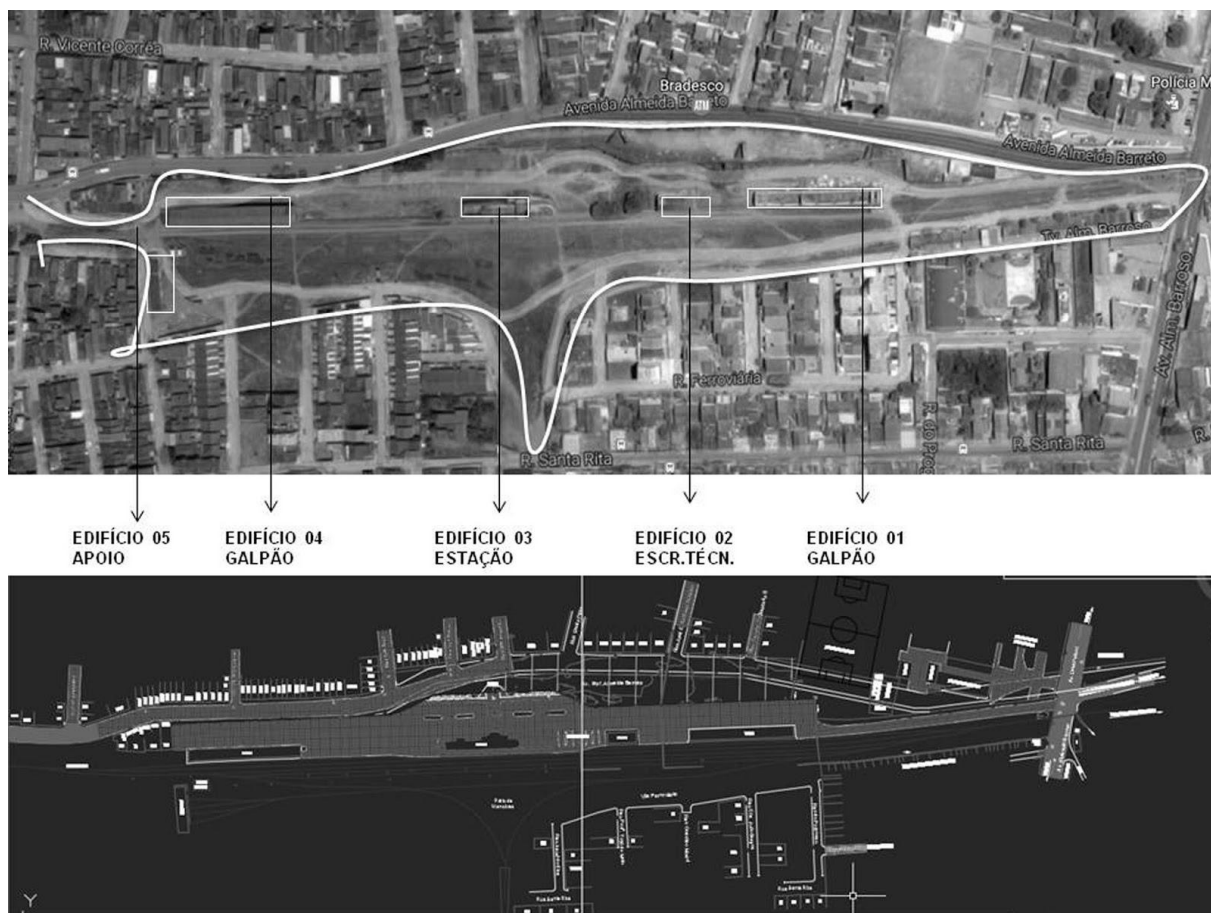


**Figura 4:** Imagens de Satélite do Bairro do Quarenta e da Estação Nova<sup>36</sup>.

O complexo ferroviário da Estação Nova contava com salas de espera para passageiros de primeira e segunda classe. Salas de agente, correios, telégrafos, bar, correio, armazém de bagagem, sistema de relógios e instalações sanitárias. Além de dois armazéns para mercadorias, seis desvios, sendo dois para carga e descarga nos armazéns, um de carga e descarga diretamente pela carga interessada, e três para manobras e estacionamento de vagões. A nova esplanada contava também com calçamento com paralelepípedos, rede de esgotos, além de 20 casas, sendo 16 para trabalhadores, uma para agente, uma para mestre de linha, uma casa para feitor, e outra para guarda-fios<sup>37</sup>.

<sup>36</sup>Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/search/esta%C3%A7%C3%A3o+nova+campina+grande/@-7.2300676,-35.893162,3111m/data=!3m1!1e3>> Acesso em: 20 Set.2019.

<sup>37</sup> Ver. Matéria publicada do Diário da Borborema de 1de fevereiro de 1961.



**Figura 5:** Planta do pátio da Estação Nova<sup>38</sup>.

O pátio ferroviário é composto pelos seguintes edifícios: 1) edifício 1- era usado como depósito de transbordo/ triagem- encontra-se destelhado; edifício 2- edificado somente na década de 70, e foi projetado para abrigar o setor de engenharia e administração/ a 8ª residência de engenharia. Nele trabalhavam os técnicos tais como engenheiros, topógrafos, setor de segurança; edifício 3- é o edifício destinado à estação nova- prédio em estilo Art Dèco, onde se realizavam os embarques e desembarques de passageiros, e de pequenas mercadorias. Sediava também o sino da estação, o relógio, e o castelo do maquinista; edifício 4- galpão grande- galpão da via permanente; ferramentaria (trilhos, dormentes, grampos), oficina, posto de abastecimento- edifício dos mais antigos, antes mesmo da estação; edifício 5- depósito de via permanente<sup>39</sup>.

<sup>38</sup> Material disponível pelo projeto #ocupaestação, coordenado pelo grupo de pesquisa Arquitetura e lugar, vinculado ao curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), com participação da secretaria municipal de planejamento e obras da Prefeitura Municipal de Campina Grande, de líderes comunitários do bairro do Quarenta, representantes do sindicato dos trabalhadores em empresas ferroviárias no estado da Paraíba, assim como alunos e professores do curso de arquitetura e urbanismo da UFCG. Disponível em: <<http://arquiteturaelugarcg.blogspot.com/2017/03/patio-ferroviario-da-estacao-nova-de.html?view=timeslide>>. Acesso em: 26 Set.2019.

<sup>39</sup> AFONSO, Alcilia. Pelas linhas do trem. Pelas linhas do tempo. O pátio ferroviário da Estação nova de Campina Grande. Anais do IV Seminário Internacional da Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa. Belo Horizonte: 2017. Disponível em: <<http://arquiteturaelugarcg.blogspot.com/2017/03/patioferroviario-da-estacao-nova-de.html?view=timeslide>>. Acesso em: 26 Set.2019.

A arquitetura da Estação Nova contava com o estilo modernista Art Decó, a estrutura lembrava o antigo Lyceu Paraibano<sup>40</sup>. Em Campina Grande a partir do século XX o estilo Art Decó fez parte da arquitetura da cidade, inspirado nos moldes franceses. Durante a gestão do prefeito Vergniaud Wanderley<sup>41</sup> a cidade passou por grandes mudanças urbanas, igrejas, ruas, becos, casas, foram destruídas para dar espaço ao novo, a reforma urbanística foi justificada pelos discursos de progresso, modernidade, embelezamento e sanitarismo. O projeto Vergniaudiano não temeu em derrubar ou marginalizar aquilo que estava ofuscando o “moderno”. O Cine Teatro Capitólio, a Biblioteca Municipal, a sede dos Correios e o Telégrafo, assim como a Estação Nova embelezaram a cidade de Campina Grande com suas construções modernistas de estilo Art Decó durante a segunda metade do século XX. Em relação ao Art Decó os autores Rocha e Queiroz (2006) comentam:

Sua inserção no cenário local aconteceu em meio a um processo de renovação da paisagem urbana campinense que se iniciou na década de 1930 (principalmente da sua região central), atravessou os anos 1940 e chegou aos 1950 com o mesmo intuito e discurso de construção de uma cidade moderna, civilizada, burguesa, pronta para o livre desenvolvimento do capital. Almejava-se edificar uma urbe sadia, arejada, fluida, bela e disciplinada, projeto utópico no qual a modernização da arquitetura ocupava um lugar de destaque, e era considerado o ‘instrumento’ ideal para combater o dito arcaísmo das construções térreas e acanhadas, cuja implantação no lote e organização espacial era ainda colonial<sup>42</sup>.

Toda essa modernização culminou na elevação do êxodo rural, a “urbe” atraía cada vez mais os migrantes em busca de empregos, a industrialização, o comércio, o trem, aguçava a esperança daqueles que tanto sofriam assolados pelas secas e pelas péssimas condições empregatícias, seja na agricultura, ou nas usinas. O trem nesse caso além de transportar cargas e passageiros transportou também à esperança de um emprego digno, bem remunerado, a estabilidade de um vínculo empregatício federal, a oportunidade de um teto digno, e até mesmo convênios de descontos em escolas privadas, empresas e serviços. Os anos de funcionamento da Estação Nova significaram anos de glória para aqueles que pouco tinham,

<sup>40</sup> O antigo Lyceu Paraibano foi uma escola fundada em 1836 em João Pessoa no estado da Paraíba, localizada na Avenida Presidente Getúlio Vargas, no bairro do Centro. O Lyceu representa um dos grandes símbolos educacionais e cultural da Paraíba.

<sup>41</sup> Vergniaud Borborema Wanderley foi prefeito da cidade de Campina Grande por duas gestões, correspondendo aos anos de 1936 a 1937 e de 1940 a 1945. De acordo com o historiador Josemir Camilo: “Em 1940, o prefeito Vergniaud Wanderley iniciou a reorganização urbanística, levando em consideração o “código de obras” elaborado anteriormente, com o objetivo de calçar ruas e abrir avenidas, entre estas a conhecida avenida chamada Floriano Peixoto. Mesmo preocupando-se em dotar a cidade de um aspecto cada vez mais moderno, ele vai criar novos espaços e destruir velhos espaços sociais. Vergniaud Wanderley inspirava-se no processo de urbanização do Rio [de Janeiro] e São Paulo tentava colocar em prática seu modelo de —urbes| moderna”. Disponível em: <<http://cgretalhos.blogspot.com/2009/08/vergniaud-wanderley.htm>>. Acesso em: 27 set. 2019.

<sup>42</sup> QUEIROZ, M. e ROCHA, J. Caminhos da arquitetura moderna em Campina Grande: emergência, difusão e a produção dos anos 1950. Recife: 1º Seminário DOCOMOMO Norte-Nordeste. 2006, p.02.

dessa forma, para os antigos ferroviários é impossível desassociar a história desta Estação de suas próprias histórias, de forma que uma não existiria sem a outra. O antigo ferroviário José Eduardo nos diz: “Ganhavam bem, o caba sai das usina ganhando uma desgraça, esses mais velho, não tinha carteira assinada não tinham nada, ai chegava na Rede (RFFSA) o salário bom daquele tempo, que naquele tempo o salário era bom, né? Ai se empolgavam!”<sup>43</sup>



**Figura 6:** A fotografia de 1990 mostra um dos prédios da Estação Nova no estilo arquitetônico Art Decó<sup>44</sup>.

#### 1.4 Transporte de Passageiros e o Asa Branca

O transporte de passageiros na Estação Nova foi extinto na década de 1980, a concorrência com o transporte rodoviário tornou-se desleal, sendo assim, o trem de transporte considerado “rápido” desvalorizou-se diante do conforto e da velocidade que os transportes rodoviários ofereciam. Os símbolos do moderno foram se modificando. Se em 1907 o trem foi motivo para grandes espetáculos públicos, gerando um verdadeiro estopim de emoções, na

<sup>43</sup> Em relação ao número de funcionários da Rede Ferroviária José de Oliveira durante a entrevista concedida no dia 29/10/2019 rememora: “Na mecanizada em Galante tinha 105, porque a mecanizada foi uma renovação que foi feita no ano de 1984 para mudar toda aquela linha de Galante a Itabaiana, ai lá tinha 105 homem só na mecanizada, só na mecanizada, ai tinha a turma de Galante que tinha mais 12 homens, e a turma de Itabaiana que tinha mais 15 homens, em cada cidade tinha uma turma, a turma de Campina tinha mais 35 homens , a turma de Pocinhos tinha 15 homens, e a turma de Solidade tinha 18 homens, e Juazeirinho 20 homens”.

<sup>44</sup> Fonte:< <https://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/campina.htm>>. Acesso em: 27 Set.2019.

década de 1980 em Campina Grande o trem já estava em desuso, cedendo espaço para os transportes rodoviários. Em entrevista, José Eduardo nos diz:

Vou lhe dizer por que o transporte de passageiros acabou, o transporte de passageiros acabou porque teve a concorrência do transporte rodoviário, porque de Campina Grande a Patos não era asfaltado, a estrada rodoviária era de terra, de barro, aí as viagens daqui pra Patos era muito ruim, Patos, Sousa, pra esse meí de mundo do sertão todim, mas quando foi em 1968 pra 1970 aí foi asfaltado de Campina Grande a Cajazeiras, quando veio o asfalto o pessoal que andava de trem, que a melhor opção era o trem, aí começou ir pra o transporte rodoviário, eu me lembro que eu morava em Patos nesse tempo, trabalhava lá perto, o trem de passageiro passava em Patos de sete e pouco da manhã aí enchia de gente, aí quando foi em 68 que asfaltaram aí mudou tudo, mudou pelo seguinte, enquanto um trem levava de Campina a Patos 4 horas, 4 horas e meia o percurso, o ônibus levava duas horas e meia, e com muito mais conforto. Eu me lembro muito que Hardman Cavalcante que era um empresário lá em Patos, ele colocou um ônibus saindo de Patos de 4:30 da manhã pra trazer os comerciantes que vinha fazer compras aqui em Campina, 4:30 da manhã aí gastava duas horas e meia que ele era expresso direto, aí quando era 7:30 ele tava aqui em Campina, aí o pessoal vinha fazia seus negócios e quando era de 9 horas saía daqui pra Patos e chegava 11 horas lá, aí isso o povo foram se afastando do trem<sup>45</sup>.

Com o impulso industrial automobilístico, o trem passou a ser visto como algo ultrapassado, lento, desconfortável, para alguns a coletividade tornara-se incômodo, já não importava mais se estava de primeira ou segunda classe, o coletivo não era mais bem visto pela elite que via com grande glamour os automóveis. A sociedade reformula-se e passam a ver nos transportes rodoviários a agilidade que o trem não mais oferecia.

Ai botaram um Asa Branca na década de 70 esse trem era de Fortaleza a Recife aí era gente demais andando nesse trem, o caba no restaurante com uma sanfona tocando lá, todo mundo gostava do trem, tinha um restaurante lá, aí começou, esse trem só durou até a inaugurar a pista, quando inaugurou aí o povo esqueceu o trem, porque de qualquer maneira demorava muito, né? Chegou ao ponto do trem sair de Recife e chegar em Fortaleza com 2 passageiros, aí tirou o trem, não tinha condição<sup>46</sup>.

Para tentar movimentar as Estações o Trem Asa Branca (ganhou esse nome em homenagem a Luiz Gonzaga) foi criado, na Estação Nova fazia a linha Recife-Fortaleza, o trem oferecia atrativos especiais que os transportes rodoviários não proporcionavam, como apresentações de grupos de forró, restaurante, garçons, banheiros, poltronas confortáveis, além de oferecer um percurso em um tempo reduzido em relação a um trem tradicional, de Campina a Recife o trem chegava a uma média de 5 horas. Porém, a euforia durou poucos anos, o Asa Branca foi o último trem de passageiros a utilizar os trilhos de Campina Grande. A partir da década de 1980 os trens da cidade realizariam apenas o transporte de cargas, as

---

<sup>45</sup> Entrevista concedida por José Eduardo dia 24 de agosto de 2019.

<sup>46</sup> Idem

cargas transportadas eram: Tijolos, álcool, milho, óleo diesel, gasolina, minério de ferro, milho em grão, arroz, dormentes, madeiras, cimento, e etc.



**Figura 7:** A fotografia de 1977 do trem Asa Branca mostra através da sua pintura nova e colorida todo o glamour que o expresso oferecia, seu alto custo para funcionamento e manutenção resultava também em um valor final elevado para os passageiros<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup>Disponível em: <[gretalhos.blogspot.com/2010/08/memoria-fotografica-expresso-asa-branca.html#XZAEYIVK](http://gretalhos.blogspot.com/2010/08/memoria-fotografica-expresso-asa-branca.html#XZAEYIVK)  
JIU>. Acesso em: 28.Set. 2019.





**Figura 8:** Imagem do expresso Asa Branca em 1975 na Estação Nova, a fotografia registra um grupo de crianças admiradas observando o trem<sup>48</sup>.

Outro motivo que contribuiu para o fim do transporte de passageiros foi o acidente ocorrido em Galante no dia 13 de janeiro de 1970, o trem saiu da Estação Velha de Campina Grande as 13:05 horas com o objetivo de chegar as 13:40 no seu destino final, porém cinco minutos antes de chegar ao distrito de Galante um trágico acidente aconteceu na curva chamada “Maria cabocla”, o trem conduzido pelo maquinista José Gomes de Melo desencarrilhou dos trilhos e caiu de uma altura de cerca de dez metros, gerando o maior e mais grave acidente ferroviário ocorrido na Paraíba, como o trem não possuía cintos de segurança o impacto para os passageiros foi grande, principalmente para os que estavam nos últimos vagões do trem, o acidente contabilizou mais de 150 feridos e 17 mortos, 10 morreram na mesma hora. O incidente ocorreu por motivos desconhecidos, mas de acordo com antigos ferroviários o acidente aconteceu por problemas na máquina, a empresa

---

<sup>48</sup> Disponível em: <<http://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2011/06/expresso-asa-branca.html>> Acesso em: 28.Set. 2019.

responsável pelas linhas férreas prontamente se esquivou da culpa e jogou a responsabilidade para o motorista, porém, até hoje nada foi comprovado em relação à culpabilidade do desastre. A imprensa paraibana logo lança diversas reportagens denunciando os perigos da estrada de ferro, a população temerosa começa a ver o trem com um novo olhar, o imaginário de glória difundido pelo trem foi substituído pela atmosfera do medo e do perigo<sup>49</sup>.

O trem modifica as sensibilidades com relação à noção do tempo, a modernidade permitiu novos pensamentos, comportamentos, hábitos, para além de um transporte, configurou-se como um objeto de sociabilidade e sensibilidade, as emoções geradas pelo trem foram se modificando ao longo do tempo, se outrora narramos que mesmo os passageiros chegando ao seu destino final com as camisas chamuscadas das faíscas lançadas pelo trem movido a carvão aquele trajeto era visto como algo inovador, glorioso, a solução para o encurtamento da distância, tempos depois as sensações se transformam e esse mesmo meio de transporte passa a ser visto como algo ultrapassado, perigoso e lento. Em relação à sensibilidade Pesavento (2003) nos diz:

As sensibilidades seriam, pois, as formas pelas quais indivíduos e grupos se dão a perceber, comparecendo como um reduto de representação da realidade através das emoções e dos sentidos. Nesta medida, as sensibilidades não só comparecem no cerne do processo de representação do mundo, como correspondem, para o historiador da cultura, àquele objeto a capturar no passado, à própria energia da vida. Sensibilidades se exprimem em atos, em ritos, em palavras e imagens, em objetos da vida material, em materialidades do espaço construído. Falam, por sua vez, do real e do não real, do sabido e do desconhecido, do intuído ou pressentido ou do inventado. Sensibilidades remetem ao mundo do imaginário, da cultura e seu conjunto de significações construído sobre o mundo. Mesmo que tais representações sensíveis se refiram a algo que não tenha existência real ou comprovada, o que se coloca na pauta de análise é a realidade do sentimento, a experiência sensível de viver e enfrentar aquela representação. Sonhos e medos, por exemplo, são realidades enquanto sentimento, mesmo que suas razões ou motivações, no caso, não tenham consistência real<sup>50</sup>.

Para Sandra Pesavento a cidade possui três dimensões: a da materialidade, da sociabilidade, e de sensibilidade. Podemos pensar a Estação Ferroviária Nova sobre essas três dimensões, como um espaço de materialidade, pois é material e foi criada pelo homem.

---

<sup>49</sup> Fonte: <<http://cgretalhos.blogspot.com/2010/03/tragedia-de-maria-cabocla-em-1970.html#.XZQQxVVKjIU>> Acesso em: 02Out.2019.

<sup>50</sup> PESAVENTO, Sandra Jatayh. História e história cultural. Belo Horizonte: Autêntica, 2003, p. 58.

Configura-se também como espaço de sociabilidade, com personagens, histórias, relações, afetividades, festas, solidariedade e lazer. Apresenta-se também como espaço de sensibilidades, cheio de sentimentos naturais ao ser humano, como: paixões, repulsas, ódios, esperanças, medo, individualidades, coletividades, as estações ferroviárias assim como as cidades configuraram-se como ethos, ou seja, espaços coletivos cheios de costumes socialmente construídos<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> PESAVENTO, Sandra Jatay. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. In. Revista Brasileira de História, vol. 27, nº 53, p. 14-15.

## CAPÍTULO 2. FERROVIA E MEMÓRIA: VIVÊNCIAS, HISTÓRIAS E SAUDADES.

*“Tem muita coisa boa da ferrovia, e hoje ficou só a saudade”<sup>52</sup>.*

*(Cléa Brito)*

### 2. 1 ENTRE A MEMÓRIA E A HISTÓRIA

Compreende-se por memória a capacidade de guardar, conservar e evocar informações passadas armazenadas no cérebro. A partir da nova História cultural as memórias tornaram-se fontes importantes no processo da pesquisa histórica, a palavra documento foi resignificada, permitindo que as fontes fossem múltiplas. As cidades podem ser consideradas espaços de memória uma vez que são dotadas de simbologias, tramas e personagens, cada personagem carrega consigo uma memória individual, de forma que um espaço coletivo é constituído de diversas histórias que varia de acordo com cada sujeito. Segundo Sandra Pesavento:

Os lugares de memória de uma cidade são também lugares de história. História e memória são, ambas, narrativas do passado que presentificam uma ausência, reconfigurando uma temporalidade escoada. São representações que dão a ver um “acontecido” que, a rigor, não é mais verificável ou sujeito à repetição. Mas o tempo passado não é irrecuperável, uma vez que, através do imaginário, se faz presente no espírito, dando-se a ler e ver através de discursos e imagens. Uma cidade é, pois, detentora de história e memória, assim como também o é desta comunidade simbólica de sentido a que se dá o nome de identidade. O centro de uma cidade foi, por muito tempo, o cartão de visitas de uma cidade. Mesmo que tais espaços tenham sofrido degradação, deixaram marcas, que funcionam como padrões de referência identitária para uma cidade<sup>53</sup>.

A memória utiliza-se do tempo passado sobre o presente, dessa forma, o vivido é ressignificado e interpretado a partir das lembranças. O sociólogo Maurice Halbwachs, apresenta relação entre os conceitos de memória individual e memória coletiva, para o autor a memória sempre será coletiva, mesmo que um fato ocorra individualmente, ele precisa do testemunho do outro, pois sozinho a lembrança não consegue ser guardada por muito tempo. Segundo o autor:

Nossas lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que se trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente

<sup>52</sup> Em conversa com Cléa Brito durante a entrevista realizada no dia 24 de agosto de 2019.

<sup>53</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, Memória e Centralidade Urbana. In: Revista Mosaico, v. 1, n. 1, pp. 3-12, jan./ jun., 2008. Disponível em: <<http://seer.ucg.br/index.php/mosaico/article/view/225/179>>. Acesso em: 05 out.2019.

nós vimos. Isto acontece porque jamais estamos sós. Não é preciso que outros estejam presentes, materialmente distintos de nós, porque sempre levamos conosco certa quantidade de pessoas que não se confundem<sup>54</sup>.

A sociedade estabelece padrões que são impostos aos sujeitos, o indivíduo é formatado para seguir essas imposições, ou seja, o que deve ser guardado, reconstruído, silenciado, ou deletado depende desses símbolos socialmente construídos. As memórias variam conforme o meio em que o sujeito está inserido seja ele social, familiar, religioso ou profissional, desse modo, um mesmo fato pode possuir diversas versões<sup>55</sup>. O historiador Francês Pierre Nora diz:

A memória é 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, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações<sup>56</sup>.

Este capítulo será dedicado a narrar às memórias de antigos ferroviários e de seus familiares, seus testemunhos, lembranças, emoções e saudades puderam ser expressas através dos relatos orais de memória. A oralidade não deve ser reduzida apenas ao dizível, mas é também os gestos, o olhar, o silêncio, essas emoções devem ser interpretadas, pois também expressam lembranças trazidas pela memória. Para analisar tais relatos orais de memória, lançaremos mão da metodologia da história oral; que compreendemos, assim como Alberti que se apresenta como uma:

Metodologia de pesquisa e de constituição de fontes para o estudo da história contemporânea surgida em meados do século XX, após a invenção do gravador à fita. Ela consiste na realização de entrevistas gravadas com indivíduos que participaram de, ou testemunharam acontecimentos e conjunturas do passado e do presente<sup>57</sup>.

As fontes orais permitem que sujeitos comuns se reconheçam como heróis de sua história, saindo do anonimato que a oficialidade lhe impunha e tomando espaço de atores principais. A história oral é uma ferramenta metodológica que se utiliza da memória para narrar acontecimentos contemporâneos vividos. A oralidade fábrica através dos testemunhos fontes que são utilizadas no processo de pesquisa histórica, as entrevistas recuperam informações que só quem presenciou tal processo é capaz de oferecer. Salientamos que é

<sup>54</sup> HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Ed. Centauro, 2006, p.30.

<sup>55</sup> RIOS, FÁBIO; “Memória coletiva e lembranças individuais a partir das perspectivas de Maurice Halbwachs, Michael Pollak e Beatriz Sarlo”. In: Revista Intratextos, 2013, vol 5, no1, p. 1-22. DOI: <http://dx.doi.org/10.12957/intratextos.2013.7102>.

<sup>56</sup> NORA, Pierre. Entre história e memória: a problemática dos lugares. Revista Projeto História. São Paulo, v. 10, 1993, p.9.

<sup>57</sup> ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). Fontes históricas. São Paulo: Contexto, 2005, pg.155.

dever do pesquisador investigar, indagar e problematizar tais fontes, visto que a fonte oral pode variar de acordo com cada sujeito, o papel do pesquisador neste caso é confrontar os relatos orais com outras documentações. De acordo com Garrido: “É necessário, pois, trabalhar com os dois registros sem que isto signifique que sejam complementares. Há coisas que nunca poderemos saber a partir apenas do documento escrito, e também há coisas que a pesquisa oral não permite sequer que sejam colocadas<sup>58</sup>”.

## **2.2 A VILA FERROVIÁRIA DA ESTAÇÃO NOVA: SOCIABILIDADE E ESPAÇO DE LAZER**

Os núcleos populacionais próximos às indústrias surgiram na Europa no período pós-revolução industrial, o objetivo era manter os trabalhadores próximos ao seu local de trabalho, dessa forma o empregado ficaria próximo a sua família, caso houvesse algum acidente noturno teriam a quem recorrer, além do controle sobre o empregado, a proximidade com o local de trabalho permitiria que o funcionário ficasse sobre constante vigilância, ajudando também na pontualidade dos trabalhadores, pois não precisariam gastar tempo no percurso de casa para empresa. José Cleofás nos diz:

A importância de morar na vila era a seguinte, como só existia esse modal, existia muitos acidentes, essas vilas eles fizeram proposital, não era porque eles gostavam dos ferroviários, é que eles queriam os trabalhadores perto do trabalho, se acontecesse algum acidente tinham a quem recorrer, sempre existiram vilas não só de ferroviários, mas começou com os ferroviários, isso já veio dos ingleses desde quando a Great Western chegou aqui e encampou a ferrovia do Brasil. Era um precinho simbólico, 3% do salário que a rede cobrava, praticamente de graça.

As vilas ferroviárias no Brasil foram construídas durante a primeira metade do século XIX e segunda metade do século XX, as vilas são constituídas por um conjunto de casas, no caso das vilas ferroviárias eram construídas em pontos estratégicos da ferrovia, como a quantidade de casas era insuficiente para todos os funcionários, teoricamente tinha prioridade nas casas os trabalhadores cuja função era primordial para o funcionamento da estação, tais como: agente de estação, chefe de estação, manobreiro, auxiliares, telegrafistas e etc. Dessa forma, as terras que margeavam as estações eram compradas pelas companhias ferroviárias para construção de casas para seus operários, o investimento na construção das casas propiciava as empresas à economia de não precisar pagar pelo transporte de seus funcionários,

---

<sup>58</sup> GARRIDO, Joan del Alcàzar I. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. In: Revista brasileira de história, São Paulo, ANPUH/Marco Zero, vol.13, n. 25/26, set.92/ago.93.p. 39-40.

e tê-los por perto a todo instante. A implantação destes complexos residenciais ferroviários como bem colocou José Cléofas seguia interesses maiores. Em relação às vilas operárias Margareth Rago (1948) nos diz:

Na verdade, muito mais que uma maneira de morar, as vilas representam a vontade de impor sutilmente um estilo de vida. Através da imposição das vilas operárias, vilas punitivas e disciplinares, estabelece-se todo um código de condutas que persegue o trabalhador em todos os espaços de sociabilidade, do trabalho ao lazer. As vilas, antítese dos cortiços permitem que o poder disciplinar exerça um controle fino e leve sobre o novo continente das pequenas relações cotidianas da vida do trabalhador. Eliminando todos os intervalos que separam a vida e trabalho do dia a dia do operário a forma burguesa de habitação designada para o pobre instaura um novo campo de moralização e vigilância<sup>59</sup>.

Desse modo, o operário tem sua intimidade violada pela vigilante observação de quem está no poder, o objetivo então é sutilmente fabricar trabalhadores submissos, moldados a partir das regras de conduta e os padrões ditados pelos poderosos, essa normatização ocorre de forma tão sutil que o próprio operariado não se dar conta, percebemos que apenas um dos depoentes, José Cleofas, obteve essa criticidade em relação à moradia, os demais narram com satisfação as experiências com a moradia. De acordo com Rago:

Através da organização do espaço urbano, a classe dominante pode vigiar e cercar o trabalhador minuciosamente, desde o momento mais íntimo de sua vida diária. Todos se conhecem, dos proprietários aos vizinhos, e se observam, e se espinham, se controlam. As preocupações se deslocam para os aspectos mais corriqueiros do dia a dia e instala-se a concorrência mesquinha entre os moradores das casas vizinhas: quem tem o jardim mais transado, qual a casa é mais limpa, com quem conversam as /esposas, quais os problemas dos casais, quem tem o filho mais comportado na escola, quem casa ou “se perde”, com quem...<sup>60</sup>

Um conjunto com cerca de 20 casas formavam o complexo da Vila Ferroviária da Estação Nova, para ter uma das casas era necessário que os funcionários não possuíssem casa própria, ao manifestar interesse o ferroviário entraria em uma lista de espera e aguardaria até que uma das casas desocupasse. A vila é lembrada pelos depoentes como a melhor época de suas vidas, as memórias ruins foram anuladas, sobressaindo apenas os bons momentos, em todos os depoimentos a frase que mais sobressaiu foi: “Era uma época muito boa!”. Para Paul Ricoeur (2007) a memória é seletiva, dessa maneira, apaga-se da memória os momentos traumáticos de dor, sofrimento, e constrangimento e privilegia-se os bons momentos. De

<sup>59</sup> Rago, Margareth, 1948. Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar: Brasil 1890-1930/Margareth Rago. 4. - Ed. – São Paulo: Paz e Terra,2014.p.233.

<sup>60</sup> *Ibidem*. 239.

acordo com o autor: "É, então, pela seleção da lembrança, que passa essencialmente a instrumentalização da memória<sup>61</sup>".

O valor cobrado pelas casas era um desconto irrisório de 3% do salário mensal<sup>62</sup>, para aqueles que vinham do campo, em condições de miséria, com pouco ou nenhum grau de escolaridade, ter um emprego federal e uma moradia digna significava um verdadeiro sonho. As formas de ingresso ocorriam através de indicação, um ferroviário saía e indicava um outro para ocupar o seu cargo, a partir da lei de número 9.620, de 2 de abril de 1998 os ingressos a cargos públicos passaram a ocorrer mediante concursos públicos. José de Oliveira nos conta que seria vetado o ingresso na Rede Ferroviária de sujeitos menores de 18 e maiores de 25 anos de idade, que possuíssem tatuagens, deficiência física ou problemas de saúde, de acordo com o antigo ferroviário a maioria dos trabalhadores da Estação Nova eram migrantes da zona rural. Oliveira nos conta que:

A maioria era tudim de lugar pequeno, porque esse pessoal daqui da cidade não queria pegar aquele serviço, serviço pesado, naquele tempo não tinha negócio de concurso público nem nada, ai pronto bota gente na Rede, por exemplo o cara trabalhava e se aposentava ai tinha a CLT na época dava direito do cara colocar outra pessoa, se o pai se aposentou tinha direito de colocar um filho, ai quem ele apontasse botava, ai no meu caso eu entrei no lugar do meu sogro, ele aposentou-se ai ia indicar um sobrinho dele, mas deram uns conselho pra ele me botar ai ele me levou, levou o filho dele pra colocar mas o filho dele já tinha 32 anos não podia, só podia entrar até 25, num tinha concurso público mas tinha essa exigência, só podia entrar de 18 a 25 e tinha que passar pelo um exame médico rigoroso parecia um exame do exército, o cara ficava todo pelado numa sala lá em João Pessoa, se tivesse uma tatuagem não entrava, se tivesse feito cirurgia ou qualquer coisa não entrava, porque se o serviço era pesado tinha que ser um cara resistente pra o trabalho, passava por todas essas exigências, ai a maioria do pessoal que era pegado no sítio era através do supervisor, no caso de Zé Eduardo que é de Soledade do sítio ele trazia os sobrinho tudim pra colocar, pronto vai entrar gente na rede, tá precisando de 100 homens por exemplo pra espalhar daqui pra Recife, ai ele ia lá pelo sítio arrumava vinte ou trinta daqueles sobrinho dele uns cabinha novo, ai trazia tudo, ai ele como era chefe indicava e encaixava eles, e gente mesmo dá cidade não queria porque o serviço era pesado e não guentava o serviço, tinha caba que entrava e com três dias corria do serviço.

As casas da vila dos ferroviários da Estação Nova ofereciam um espaço amplo, arborizadas com diversas árvores frutíferas, para muitos, foi à primeira moradia digna, as casas se dividiam em: sala, corredor, dois quarto, cozinha, banheiro, área, quintal e jardim. O

---

<sup>61</sup> RICOEUR, Paul. A memória, a história, o esquecimento. Tradução: Alain François. –Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2007. P.12.

<sup>62</sup> O menor salário de um ferroviário da Estação Nova correspondia ao valor de três salários mínimos, nos cálculos atuais um ferroviário com uma função de manutenção pagaria o valor de 88,92 mensal pela moradia. Os cálculos foram realizados baseado no valor do salário mínimo referente ao ano de 2019 que correspondia a 988 reais.



diálogo entre as irmãs Josicleide e Aurineide atesta a satisfação que tinham em ser moradoras da vila:

-Na época as casas eram muito confortáveis, era um terreno imenso, a gente tinha um quintal enorme com muitas árvores, era pé de manga, era pé de goiaba, e tinha na frente também, e na frente tinha um campo de futebol, então a gente se sentia muito confortável lá na casa e na vila, e também muito seguro porque dava de frente ao quartel da polícia, então na época a gente sentia uma certa segurança, né? Porque não tinha trânsito. [...] Para vida que nós tivemos foi a melhor fase em termos de conforto, moradia, segurança, foi lá pra gente.

- A gente vivia dignamente, tá entendendo?

- É realmente! Foi a primeira vez que nos sentimos em uma moradia digna mesmo, pra condição que a gente morava.

- Porque era uma casa confortável, próximo do centro, sabia que tinha uma renda certa<sup>63</sup>.

Morar próximo a um quartel da polícia<sup>64</sup> trazia aos moradores das proximidades uma sensação de segurança, as crianças brincavam soltas na rua sem nenhum receio dos pais em relação a sua segurança, saíam e voltavam para casa sem nenhum ressentimento, a violência e a criminalidade de acordo com os relatos pareciam pequenos.

José Cleofás relembra:

Como só podia morar ferroviário, aqui era como se fosse uma família de ferroviário mesmo, o ferroviário ele tinha essa coisa bastante intrínseca dele mesmo, porque a gente era criado solto feito “animais”, entendeu? Ninguém mexia com a gente porque era tudo murado, todo murado mesmo, só entrava pessoas de outras famílias se fosse permitido pelos pais e pelas mães, entendeu? Era o regime militar na época, 1964, o regime militar tava bastante forte na época no país, e só podia entrar na Vila com a permissão de Mãe ou Pai ferroviário, a gente brincava de todo tipo de brincadeira que você imaginar, brincadeira de criança mesmo, a gente era criado solto, e era muito bom essa convivência, saía de dia, chegava de noite, e nossos pais não se preocupavam com a gente. [...] a vila era muito bonita. [...] Aqui era muito bom quando a gente era criança, muito tranquilo, era uma maravilha. A gente ia pras festas, voltava e era tudo tranquilo.

O antigo ferroviário José de Oliveira nos conta que essa segurança narrada pelos depoentes se dava pelas relações de poder, o engenheiro da Estação Nova impedia que policiais e viaturas entrassem na vila, a segurança narrada pelos entrevistados se dava pela relação de poder que o engenheiro tinha, provavelmente o objetivo do engenheiro era mostrar aos seus superiores e a população local que as ordens impostas pela sua administração resultava na ausência de conflitos na Estação Nova. Dessa maneira, quando algum ferroviário se metia em encrenca se refugiava na vila para driblar a polícia. Oliveira nos diz:

[...] Dr. Sérgio que era um engenheiro residente aqui, um engenheiro residente aqui naquela época era como um prefeito de uma cidade, mandava em tudo, mandava fechar tudo, carro de nada entrava ali, uma vez Antoin Caboclo, ele era muito

<sup>63</sup> Entrevista concedida dia 20/08/2019.

<sup>64</sup> A Vila dos ferroviários fica próxima ao 2º BPM – PMPB, o batalhão localiza-se no bairro do São José, na cidade de Campina Grande.

perturbador, gostava de confusão, ai uma vez o povo chamou a polícia pra prender ele e os engenheiro não deixava a viatura entrar, quando chegava ali eles botava logo a mão e dizia “ai não!”, Antoin Caboclo sempre bagunçava e corria pra casa e a polícia não ia lá porque o engenheiro não deixava entrar. Naquele tempo ele botava essa orde ai, polícia não podia entrar na área da ferrovia, ali na vila ferroviária que era federal e não queria policia ali, o engenheiro na época que era dr. Sergio não aceitava viatura nenhuma ali, o caba podia matar um que ele não aceitava a polícia entrar, quando a polícia tentava entrar ele ligava lá pra o comandante lá e dizia retire imediatamente essa viatura de lá se não eu chamo a polícia federal. Tinha ferroviário que bebia e aproveitava, bebia, bangunçava, batia em mulher, entendeu?

Oliveira relembra que o poder dos engenheiros residentes era tamanho que as casas da Vila dos Ferroviários também eram submetidas aos mandos e desmandos deles, como vimos anteriormente, na teoria as casas das Vilas Ferroviárias deveriam ser ofertadas aos ferroviários cuja função era primordial para o funcionamento da ferrovia, porém, as casas da Estação Nova estavam submetidas às ordens dos engenheiros, a preferência era ditada por quem tinha mais poder na estação, neste caso o engenheiro residente. José de Oliveira rememora sua mudança para vila e como conseguiu a casa:

A moradia lá era muito bom, a casa tinha um sitio dentro, era muito boa ia de uma rua pra outra, e todo mundo queria uma casa daquela lá, pra conseguir eu não tinha peixada porque os chefe não gostava de mim, o engenheiro me chamou uma vez botou um cara lá na casa dele pra ser vigia, ai ele disse bota um trabalhador lá da turma e bote pra ser vigia lá em casa que eu vou viajar, ai passou uns 4 ou 5 dias, ai eu tava acidentado que eu tinha machucado o dedo ai recebi alta, ai o mestre de linha disse como é que você recebeu alta e vai trabalhar em um serviço pesado desse jeito, ai eu disse é o jeito o medico me deu alta e eu vou ter que trabalhar com o dedo doendo ainda, ai foi que o cara do escritório disse, oh faça o seguinte bote ele pra tirar o vigia lá na casa de Dr. Sergio, ai fiquei lá uns três ou foi quatro dias trabalhando de vigia lá, ficava o dia todinho lá, ai o véi trancava a casa e eu ficava do lado de fora, não tinha acesso a casa não, ele trancava tudo e a pessoa ficava do lado de fora, ai tinha um quartozinho assim do lado de fora com um rifle, ai ele dizia chegou ai pode atirar que eu respondo, era como um prefeito, queria mandar em tudo, era ditador, sabe? Ai deu uma chuva grossa ai molhou tudo, ai fui lá na caixa de carta ai tinha umas correspondência, um bocado de correspondência dele tinha que mandaram do Rio de Janeiro, ai eu tirei, guardei as correspondência, no outro dia botei tudo no sol quente pra enxugar que tavam molhada, ai pronto, ai quando ele chegou ai disse como é que foi ai, ai eu disse foi tudo normal, não teve problema nenhum, o único problema que teve foi as correspondência do senhor que molhou ai eu botei aqui pra enxugar, ai ele disse mar rapaz, home isso é tudo documento importante rapaz, mas se você não tivesse botado pra enxugar eu ia perder essas informações, naquele tempo não tinha celular, não tinha essas coisa, não tinha nada, ai pronto, por conta disso foi que eu consegui a casa da vila, ai desocupou uma casa na vila, ai ele disse ao supervisor, oi essa casa ai é pra aquele moreno morar, ai o cara disse não Dr. Sergio mas já tem fulano na frente, ele disse eu não quero saber quem tá na frente, tô dizendo que a casa é pra ele, ai ele disse, onde é que ele tá? Ai disseram ele tá trabalhando pra o lado de Pocinhos lá no trecho, ai ele disse olhe quando ele chegar do trecho pegue uma caminhonete ai e dois home a disposição pra pegar a mudança dele lá e trazer pra cá hoje ainda, é orde que eu tô mandando! Ai rapaz eu morava num quartim, na casa de Fabiano, ele tinha uns quartim e eu morava naquele bequim, o bequim tinha um quartim desse lado, oto desse, e eu morava no de cá, ai pronto, quando eu cheguei foi uma surpresa, nem sabia, eu não tava nem pensando em ganhar casa lá porque sabia que o mestre de linha não gostava de mim, quando eu cheguei, Zé Ailto que era o motorista da época lá ai ele disse prepara ai que Dr. Sergio mandou pegar teus troço lá, ai eu disse que conversa

é essa? Ele disse passe logo pra lá pra você não perder a vez da casa porque se você não for hoje você vai perder a vez pra outro, tem um bocado na fila ai, vamo simbora! Do jeito que eu vinha não tirei nem a farda nem o capacete entrei no carro tinha mais dois home pra me ajudar ai vinhemo peguemo os troço aqui levemo pra vila ai os troço da gente era muito fraquim eu com vergonha de entrar pela frente da vila porque tinha muito curioso, ai eu com vergonha de entrar pela frente entrei por trás, ali pela rua Santa Rita, ai botei os troço por cima do muro, era tão poquim que levemo numa caminhonete, ar Maria fiquei muito feliz, uma casona boa, as menina correno, um sitão dento, tinha goiaba, tinha manga, tinha pé de banana, caju, ave Maria o caba sair do bequim num quartim pra ir pra um canto daquele, lá a gente tava no céu home, ai fiquemo, esse período durou quatro anos.

De acordo com Pimentel (2011) “lembrar um passado feliz é avivar a saudade daquilo que está dentro de nós, guardado”<sup>65</sup>. Nos relatos orais dos antigos ferroviários e moradores da Vila dos Ferroviários notamos que esse passado feliz é lembrado, um passado que jamais será esquecido por aqueles que viveram, a saudade ressalta estampada nos olhares, e são lembradas através da fala. Como afirma Aranha (2014) não é possível “construir um objeto histórico sem considerar rastros e/ou testemunhos produzidos pelos atores sociais numa experiência dada do passado”<sup>66</sup>.

A Estação Nova configurou-se também como um espaço de sociabilidade, fortes laços foram criados por aqueles que ali habitavam, para além de vizinhos e amigos, consideravam-se irmãos, não hesitavam em formar redes de apoio para ajudar uns aos outros, seja olhando o filho de um, ajudando financeiramente o outro que estava precisando, ou até mesmo em uma palavra de conforto, juntos, formaram uma verdadeira família, cujo os laços criados até hoje se eterniza. Cléa rememora:

A vila ferroviária quando a gente chegou aqui em 74, era uma amizade muito boa, a gente tinha um relacionamento mais de família do que de amigo, só tinha essa vila aqui, era só essa vila, tudo pessoas simples, pessoas humildes, a maioria deles não tinha muito estudo, né? E era assim um pessoal muito amigo, que aqui era de tá um na casa do outro, fazia aqueles assustados no final de semana, tinha a história daqueles assustados, né? E era assim uma amizade muito sadia, muito pura, a gente não tinha esses negócios de droga, né, era uma paz excelente, acho que foi uma das melhores fazes da minha vida. Na época eu tinha uns 17 anos e foi uma fase muito boa, é tanto que as pessoas que a gente conviveu naquela época nunca deixou a amizade, hoje eu tenho pessoas que foram minhas amigas naquela época, que são minhas amigas ainda, a gente tem contato, a gente conversa a gente relembra o tempo da amizade aqui. O vizinho assim quando precisava um do outro, até de um dinheiro, um transporte um negócio assim a gente era muito solidário sabe, e hoje a gente já nota que a coisa é diferente, mas na época assim, era muita amizade mesmo, de tá procurando saber um do outro, onde é que tava, tudim, hoje as pessoas são muito isoladas, cada um é na suas casas, cada um toma conta da sua vida e as vezes nem toma, né? Mas na época a gente era muito amigo, o relacionamento era muito bom, era família mesmo, foi uma das melhores épocas que eu passei essa época de

<sup>65</sup> PIMENTEL, C. (2011) *Abrindo o Livro do Passado* (2a. ed.). Campina Grande [PB]: EDUFPG, pg. 19.

<sup>66</sup> ARANHA, G. B. (2014). Retratos urbanos: o cotidiano da cidade na ótica dos cronistas. *Revista Humanidades*. Fortaleza, 20 (2) p. 391, julho/dezembro. e-ISSN 2318-0714.

74 até 78 quando eu casei e continuei ficando por aqui porque pai morava aqui, e a gente essa amizade continuou por muito tempo. Eu acho que foi uma época boa[...].

As estações ferroviárias foram locais de “intensa sociabilidade<sup>67</sup>”, verdadeiros espaços de lazer, tanto para os passageiros que cotidianamente frequentavam aquele espaço, quanto para os moradores locais, mesmo a Estação Nova sendo construída em um momento em que a ferrovia já estava cedendo espaço para a rodovia o trem era visto como uma grande atração por aqueles populares.

[...] O prazer que a gente tinha de ver quando chegava o trem, dos interior, de Patos, Solidade, a gente já sabia mais ou menos o horário que o trem vinha, muitas vezes a gente corria pra estação só pra ver o trem passando, aquele pessoal chegando com frutas e com coisas do interior ai pra cima, animais, traziam animais também, eram muito bom<sup>68</sup>.

Cléa de Brito chegou para residir na Vila dos Ferroviários em 1974, já no período de sua adolescência, o seu depoimento a cerca do simbolismo do trem foi confirmado na entrevista de Josicleide e Aurineide que chegaram à vila ainda crianças, o trem chamava atenção de crianças a adultos que viam aquilo como um grande espetáculo. Josicleide e Aurineide nos contam:

- Por onde o trem passava era a frente da casa da gente, entendeu? Passava na frente de casa, foi uma coisa que nunca me acostumei, sempre que ele passava na frente de casa e apitava eu ficava olhando até ele passar, eu achava bonito a manobra, às vezes vinha umas coisas voando não sei se era milho, se era palha, eu achava muito interessante, era um meio de transporte muito diferente.  
- E sempre as crianças faziam diversão quando ele ficava parado, ia pulava o trem, brincava em cima do trem, era uma diversão.

Se para as crianças o lazer estava em pular os vagões de trem, para os adolescentes o lazer estava nas partidas de baleada<sup>69</sup> aos domingos, ou nas festas que ocorriam na vila, chamadas popularmente de assustado, o termo assustado passou a ser usado a partir da década de 1970 para designar festas adolescentes que ocorriam de surpresa, o objetivo era preparar uma festa de modo que o aniversariante ficasse boquiaberto com a surpresa. Os assustados da vila dos ferroviários eram diferentes, eram festas que ocorriam semanalmente, cada semana era combinado previamente em que casa iria acontecer a próxima festa, era uma forma de sociabilidade adolescente. Cléa relembra esses momentos:

<sup>67</sup> ARANHA, Gervácio Batista, Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925). Campina Grande: EDUFPG, 2006.

<sup>68</sup> Entrevista concedida por Cléa de Brito Costa, realizada no dia 24/08/2019.

<sup>69</sup> O jogo infanto-juvenil tem por objetivo a formação de dois times, com uma bola cada time deve atingir a maior quantidade de pessoas do time oponente para elimina-las da partida. O nome pode variar de acordo com a região, alguns nomes são: barra bola, bola queimada, cemitério, mata-mata, mata-soldado, queimado, caçador, carimba.

Era uma fase muito legal mesmo, sem contar as paqueras, os assustados eram nas casas, cada final de semana o assustado era marcado e a gente já combinava durante a semana, sabe? Próximo final de semana vai ser na casa de seu Chico Caboclo, que era um senhor que tinha aqui, então era lá, a gente já marcava e já ficava tudo certo, sábado logo cedo a gente já começava a se organizar e pronto, dançava até onze horas meia noite, depois cada cá ia pra o seu canto, quando não, quando terminava o assustado a gente ficava na frente de casa batendo papo até uma, duas horas da manhã, quem é que faz isso hoje? Ninguém faz né? Porque a violência não colabora, né? E já se ficava planejando o próximo final de semana aonde era. O domingo era sagrado uma baleadazinha, a turminha dos adolescentes da rua, já se organizava e tinha o horário programado, eu mesmo só podia sair depois das nove quando a casa tivesse arrumada e tudo prontinho, ai tinha marcado a baleada que era de dez até uma hora da tarde, era nossa programação do domingo, era sagrado.

Os ferroviários também eram conhecidos pelo futebol, o campo da vila se tornou pequeno para o talento do time dos ferroviários, torneios eram organizados, nos finais de semana e nos feriados os rachas eram sagrados. A Associação Atlético Ferroviário revelou grandes talentos do futebol amador<sup>70</sup>. Marconi relembra: “Tinha o campo do ferroviário, e a bola rolava no domingo e nos feriado, e a paquera ficava do lado de fora só de olho [risos]”.



**Figura 9:** Foto da Associação Atlético Ferroviário de 1986, ao fundo observa-se as casas da Vila dos Ferroviários da Estação Nova<sup>71</sup>.

<sup>70</sup> Disponível em: <http://cgretalhos.blogspot.com/2010/08/memoria-esportiva-time-daliga.html#.XaPjD1VKjIU>. Acesso em: 13/10/2019.

<sup>71</sup> Fotografia do acervo pessoal de José Cleofas.



**Figura 10:** A fotografia apresenta os jogadores da Associação Atlética Ferroviária, e ao fundo alguma das casas que constituíam a Vila dos Ferroviários<sup>72</sup>.

A ideia de progresso ligada ao trem também se manifestava no meio social e pessoal, ser ferroviário na época significava status, a fama dos ferroviários como homens boêmios era generalizada, poucos fugiam a regra, a estabilidade financeira que o emprego federal oferecia ajudava os antigos ferroviários a abrirem contas nos bares e botecos do bairro, as dívidas com bebidas eram altíssimas, as noites eram regadas a muita bebida, a mulheres e muitas histórias carregadas de vanglória. Passar noites em claro nos bares do bairro, e faltar o serviço no dia seguinte era prática comum entre alguns trabalhadores da estação, Analice relembra sua experiência como mulher de ferroviário:

No tempo que ele era ferroviário ele recebia o dinheiro juntava mais os amigos chegava no outro dia, eu ia falar mas sempre a pessoa que bebe tem razão, entendeu? ai logo quando fumo morar na vila foi bom demais, foi maravilha entendeu? Mas depois quando ele ia receber o dinheiro com os amigos chegava no outro dia, ai as

<sup>72</sup> Idem.

vez chegava até três quatro hora da manhã, eu ia chamar ele pra trabalhar e ele chéi de mé não ia, num sabe? Ai ele dizia as coisa ai a pessoa que bebe só quer ter razão.

Seu “Zé” Eduardo quando questionado sobre os lazeres que tinha logo foge a regra de seus amigos, para ele sua vida resumia-se a ir à missa aos domingos e trabalhar, mas logo aponta o estilo de vida esbanjador e farrista dos seus colegas de trabalho.

Trabalhar e dormir, no domingo saia as vez, ia pra Missa essas coisa, negócio comum, tudo um povo comportado, uns bebiam, né? Como seu Milton mesmo, Chico Caboco, [...] os ferroviários eram muito boêmio, tinha uns que tinha a ilusão que o caba só era bom mesmo se tivesse duas mulher, e eu fui sempre contra isso, não é contra, é que eu não tinha condição, como é que eu ia fazer isso com oito filho? Se eu fosse pegar meu dinheiro e dá pra mulher assim, farrá e bebe, eu num bebia já levava essa desvantagem, ai eles gostava dessas aventura, ir pra os canto e arrumar namorada, mesmo casado.

A ideia da boa remuneração dos ferroviários é rebatida por José Cléofas:

Assim que implantaram as ferrovias no Brasil esse pessoal que vinheram, muita gente da agricultura mesmo, a maioria, principalmente do norte, do suldeste mesmo, vinheram das fazendas, acabou-se a escravidão, né? A ferrovia é antiga [...], e esse pessoal se encantavam com a ferrovia [...] o ferroviário nunca ganhou bem, ele tinha o glamour que achava que ganhava bem, mas ele nunca ganhou bem, tanto que quando privatizou a realidade foi nua e crua, meu pai mesmo quando ele conseguiu a aposentadoria, ele tinha um salario e hoje o salario dele declinou muito devido a privatização que foi o colapso de tudo no setor ferroviário tanto dos aposentados como do pessoal da ativa, com a privatização veio esse avalanche de demissões e o abandono de toda a malha ferroviária.

A década de 1950 em Campina Grande foi marcada por um grande número de migrantes vindos da zona rural, em um período de grande seca, a urbe parecia à solução para os que ansiavam ter uma vida melhor. Infelizmente a dificuldade de encontrar emprego e moradia transformou o sonho dos migrantes em verdadeiro pesadelo<sup>73</sup>. Portanto, para o nível de instrução escolar que os ferroviários apresentavam, para aqueles que viviam em condições de miséria, o salário do ferroviário para época era considerado satisfatório, veremos que com a privatização da rede ferroviária os salários defasaram e as regalias acabaram. Josicleide comenta:

Na época painha tinha um salário que dava direito a convênios na época, por exemplo, ele tinha um ticket alimentação que fazia uma compra muito grande, dava pra fazer as compras do mês inteiro, tinha convênios com farmácias, com padaria, com escola, tinha muitos convênios que ele utilizava.

<sup>73</sup> XAVIER, Hilmária. A invenção de um lugar: vivências e memórias da favela da cachoeira. Campina Grande:EDUFCG, 2015.

### 2.3 ASPECTOS NEGATIVOS DA ESTAÇÃO NOVA

Os entrevistados responsáveis pela manutenção da malha ferroviária narram às dificuldades de trabalhar na ferrovia, José de Oliveira relata que os acidentes eram recorrentes, era comum ferroviários terem mutilações no corpo devido algum acidente de trabalho, o convívio com insetos peçonhentos também era comum, além dos altos ruídos que prejudicava a audição dos trabalhadores. Oliveira rememora os pontos negativos do trabalho:

Os pontos negativos são as exposições a todos os agentes nocivos, exposição, por exemplo, a ruído muito alto de máquinas, exposição a inseto, todo tipo de inseto, cobra, toda essas coisa ai que a gente ia mudar madeira e a madeira podre tinha cobra tinha tudo dentro, isso era os pontos negativos, entendeu? Muito perigoso! Acidente, já vi acidente lá de caba que tava descarregando trilho e um trilho daquele escapular e quebrar a perna de dois ou três home de uma vez, acidente dava muito, eu mesmo perdi um pedaço de um dedo oh, carregando dormente dento de um vagão o dormente pegou e torou um pedaço de um dedo, entendeu? Sempre o pessoal que trabalhava na via a maioria era mutilado, esse pessoal que não trabalhou na via não sabe disso, mas quem trabalhou na via em serviço pesado tinha todos esses pontos negativos. Outro ponto negativo você saia pra trabalhar, por exemplo, a gente ia fazer um serviço aqui em Pocinhos, saia daqui de 6:30 da manhã pra ir pra Pocinhos ai quando chegava em Pocinhos trabalhava o dia todo pra quando fosse quatro horas a gente retornar pra sede ai soltava um trem em Juazeirinho por exemplo e a gente não podia retornar, tinha que deixar o trem passar ai ia chegar em casa seis sete horas da noite, isso era os pontos negativo que muitas vezes passava do horário. Agora a rede pagava todas as horas extras tudinho.

O ferroviário nos conta que o serviço na manutenção dos trilhos era pesado, e que era comum a desistência de homens que não aguentavam o ritmo intenso da via permanente, os artífices de via permanente trabalhavam na manutenção da malha, o serviço era braçal, expostos a sol e chuva, eram responsáveis pelas trocas dos trilhos, dormentes<sup>74</sup>, construção e capinagem da via e carga e descarga dos vagões. Oliveira nos diz:

A gente que trabalhava lá chamava artífice de via permanente, artífice quer dizer o que, quer dizer auxiliar de manutenção, a função era via permanente, era essa função de trocar madeira, trocar trilho, renovar, conservar a via permanente. [...] Enchia um vagão daquele de dormente, dormente pra quem não conhece é aqueles pau que coloca debaixo pra prender o trilho, um vagão cheio de dormente ai botava dois home dentro pra descarregar, dois home de dentro, uma quintura muito grande, um calor muito grande e o home imprensando, vamo vamo pra descarregar, pra pegar um trilho era 5 home pra pegar um trilho daquele de 12 metros, 5 home pra botar na carroça e transportar o trilho, serviço era pesado, ai era esse o trabalho, mas era

<sup>74</sup> Os dormentes são peças de madeira colocados de forma transversal aos trilhos. Atualmente os dormentes de madeira tem sido trocados por dormentes de aço ou concreto.



muito recompensado, eu gostava, me acostumei, mesmo assim pesado ainda era bom, era muito bom porque tinha os ponto negativo e os positivo.

Aurineide de forma cômica relembra um episódio ocorrido na sua infância que nos mostra a dificuldade em trabalhar na manutenção da malha ferroviária, de acordo com o relato em um descarregamento de piche durante um dia de sol escaldante seu pai sofreu queimaduras no rosto. Ela relembra:

Lembro de uma vez quando eu era criança, ai ia passar as férias em Taperoá com minha vó, a mãe do meu pai, né? Ai ele chegou lá para nos buscar e ele tava com o rosto todo descascado, ai eu perguntei “painha o que é isso?” ele disse eu fui pra João Pessoa, pra Cabedelo, ai ele pra se pabular lá na frente dos amigos disse eu fui pra João Pessoa lá em Cabedelo, bom demais, aproveitei muito, tomei banho de praia. E eu disse não acredito que o senhor foi, eu doida pra ir numa praia e não podia ir, ai os amigos lá achava que ele era o máximo, funcionário federal, achava que ele vivia ostentando, de lazer, quando eu voltei pra casa eu disse, mas mainha painha foi pra praia e não levou a gente, ai ela disse é conversa menina, ele tava era mentindo pra se amostrar no sítio [risos] tava mentindo pra se amostrar e o povo pensar que ele era cheio de dinheiro, ai ele ouvindo a conversa disse é realmente eu inventei aquela história rapaz, minha cara tava toda descascada do trem que eu tava descarregando de piche no sol quente, ai descasquei todinho, juntou o piche com a quintura ai fiquei daquele jeito, ai pra eu chegar lá e me amostrar eu disse que tava na praia.

Os ferroviários relatam também ressentimentos em relação aos seus superiores, às relações de poder se dava de forma autoritária e exploratória, Isaac Santos nos conta que o transporte dos trabalhadores responsáveis pela manutenção era feito através do trole manual, depois de um dia exaustivo de trabalho os artífices de via permanente eram obrigados a empurrar o trole<sup>75</sup> com o supervisor em cima. Isaac nos conta:

Repara, nós saia de 6:30, meu amigo quando era na hora de voltar largava de 4 horas o sem vergoim do feitor escanchado em cima do trole, o trole manual cheio de ferramenta e o feitor mai muntado, chovendo, ai nós reversava era dez home e reversava de dois em dois, e o caba sem vergoim em cima, ele dizia que era o coração do trole [risos] era o cara muntado em cima do trole e dois cara empurrando ele, o trole cheio de ferramenta, o feitor mais ruim do que terra quente, naquele tempo queria ser o dono da estrada de ferro, era a turma trabalhando e ele no pé do trabalhador com a setenta [...]. Eu sei que quem trabalhou na estrada de ferro, na conservação, trabalhou mermo por mais preguiçoso que ele fosse [...]. Na conservação não tinha uma barraca, era o tamborete perto do trilho, quando chovia a marmita ficava meia de água. Ai depois veio o trole motor e a lona pra nós comer em baixo ai melhorou mais.

---

<sup>75</sup> Trole: conhecido também como trolley carro pequeno que se movimentava sobre os trilhos, eram utilizados principalmente pelos ferroviários responsáveis pela manutenção da ferrovia.



**Fotografia 11:** Ferroviário trabalhando na manutenção de uma locomotiva<sup>76</sup>.

Outro ponto negativo narrado pelos depoentes foram os desvios de alimentos, mais uma vez a relação de poder se explicita, Oliveira nos conta que a Rede Ferroviária enviava 300 gramas de carne para cada ferroviário, porém acontecia que alguns supervisores desviavam os alimentos, principalmente as carnes, devido às inúmeras denúncias recebidas a Rede Ferroviária troca os alimentos por ticket alimentação, dessa forma cada ferroviário ficaria responsável por levar seu alimento para o trabalho. Oliveira relembra:

Outro ponto negativo também era sobre a alimentação, muita das vezes a rede ferroviária comprava comida e tinha uns chefes que roubavam a comida, a comida boa eles botavam quando vinha os engenheiros, mas pra gente a rede não tinha essa fiscalização esses chefes, feitor na época tinha uns que desviava a comida, sabe? Era feito uma tabela pra ser 300 gramas de carne pra cada homem ai vinha os engenheiros a rede dava comida, tinha arroz, feijão, macarrão e a carne ai no lugar deles botar as 300 gramas de carne pra cada um eles desviavam 200 e deixava 100 ai o resto eles desviavam, era esses ponto negativo assim.

Tendo em vista os aspectos observados vimos que o trem uniu histórias, vidas, e memórias que perpetuarão por gerações e gerações, homens e mulheres simples, que em meio às dificuldades da urbe traçaram táticas de sociabilidade, sobrevivência e de lazer. Sobre a familiaridade da classe ferroviária Flores (2007) aponta:

<sup>76</sup> Imagem com datação desconhecida disponibilizada pelo ferroviário José de Oliveira.

Isso ficou comprovado no decorrer do estudo, seja pela competência e superação de adversidades demonstrada no campo profissional, seja pela capacidade de articular, criar e consolidar meios de sobrevivência material, ou mesmo de afirmação de cidadania. Experiências cotidianas e duradouras que criaram o perfil de “ser” ferroviário, cuja identidade se anunciou em todos os atos que envolveram suas experiências no trabalho ou nos espaços sociais onde interagiram<sup>77</sup>.

Se eram agentes de estação, chefes de estação, manobreiros, auxiliares, dentre tantos outros postos, não importava, todos eram ferroviários e carregavam consigo a satisfação de exercer a profissão, como uma verdadeira família a socialização da classe ferroviária ultrapassavam os limites do trabalho.

---

<sup>77</sup>FLÔRES, João Rodolpho Amaral. Fragmentos da História Ferroviária Brasileira: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a cidade ferroviária. Série Estudos Ferroviários I. Santa Maria: Pallotti, 2007, p.544.

## CAPÍTULO 3. DO PÚBLICO AO PRIVADO: IMPACTOS DE UMA PRIVATIZAÇÃO.

*A privatização caiu como uma bomba na vida da gente.*

*(Josicleide Araújo).*

### 3.1 “Governar é abrir estradas”: investimentos nas rodovias

Neste capítulo abordaremos a desestatização da Rede Ferroviária Federal, assim como o desmonte das ferrovias brasileiras, para isso faremos um breve passeio na história política do país para entendermos como se iniciou este processo de sucateamento das ferrovias. Assim como nos capítulos anteriores também utilizaremos os relatos de memória para discutirmos a situação dos antigos ferroviários da Estação Nova diante deste processo de privatização.

Em 1920 durante um discurso o governador de São Paulo Washington Luís afirmava que: “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas"! As rodovias já eram uma política de estado de Washington Luís, ao tornar-se presidente criou a primeira rodovia asfaltada do Brasil em 1928, a rodovia Rio-Petrópolis, também construiu a rodovia Rio-São Paulo, criou a Polícia Rodoviária Federal (PRF) com objetivo de garantir a segurança nas rodovias, e o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais. Porém, com uma população majoritariamente rural o trem ainda fazia-se necessário para o transporte de produtos primários, a exemplo, o algodão e o café<sup>78</sup>.



<sup>78</sup> Fonte: <<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/por-que-brasil-adotou-utilizacao-das-rodovias-ao-inves-.htm>>. Acesso em: 31/10/2019.

**Figura 12:** Matéria do jornal O Globo de 04 de maio de 1928 noticiando a inauguração da rodovia Rio- São Paulo<sup>79</sup>.

Durante a década de 1930 o modal rodoviário continuou a ser privilegiado em detrimento ao ferroviário. Em 1934 durante o governo de Getúlio Vargas foi criado o Plano de Viação Nacional, O decreto de número 24.497 de 29 de Junho de 1934 previa a construção e o melhoramento das vias de transportes visando à ligação rodoviária e ferroviária do nordeste ao sudeste. Em relação às rodovias o objetivo era a criação de sete troncos e 50 estradas, e a construção de três ferrovias uma pelo litoral, que nunca foi construída, outra pelo sertão, e a terceira no sentido Leste-Oeste.

Em 1937 é criado mais um órgão para coordenar e gerenciar o sistema rodoviário, O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a partir dos recursos levantados o objetivo era construir e conservar rodovias federais, não obteve êxito, pois em 1940 apenas 423 km de rodovias foram pavimentadas. Em 1941 através do acordo de Washington o Brasil se alinha aos Estados Unidos na segunda guerra mundial, os EUA ofereceu um empréstimo de 200 milhões de dólares ao Brasil, através deste empréstimo a companhia Vale do Rio Doce foi criada em 1942, em troca o Brasil se comprometeu em fornecer minérios para os norte-americanos. A partir desse acordo em 1942 foram enviados técnicos especializados e industriais norte-americanos para o Brasil chefiados por Morris Llewellyn Cooke com o objetivo de realizar uma missão técnica para analisar a economia brasileira e seus principais problemas. A Missão Cooke como ficou conhecida diagnosticou uma série de fatores considerados obstáculos para o crescimento do país, entre eles o transporte foi considerado um sistema inadequado e retrogrado, a solução seria estimular a união das esferas municipais, estaduais e federais para construção e manutenção de rodovias já existentes<sup>80</sup>. Em 1942 ainda no governo de Getúlio Vargas foi criada a companhia Vale do Rio Doce, foram construídas estradas de ferro com o objetivo de transportar minério e carga geral para terceiros (carvão e produtos agrícolas), a malha ferroviária interligava a região metropolitana de Vitória-ES a Minas Gerais- BH<sup>81</sup>. Em 1948 é realizada uma nova missão, dessa vez conhecida como Missão Abbink sob a direção de John Abbink, baseado nos resultados desse relatório foi criado o Plano SALTE no governo do presidente Eurico Gaspar Dutra.

---

<sup>79</sup> Ver. Matéria disponível no acervo online do Jornal O Globo. Fonte:< <https://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/washington-luis-inaugura-primeira-rodovia-asfaltada-do-pais-rio-petropolis-8849272>>Acesso: 31/10/2019.

<sup>80</sup> BAER, Wener. A economia brasileira/ Wener Baer; tradução: Edite Sciulli- 2.ed..rev e atual- São Paulo: Nobel, 2002.

<sup>81</sup> A extensão da estrada de ferro de Vitória e minas compreende a extensão de 905 quilômetros



**Figura 13:** Mapa da estrada de ferro Vitória a Minas<sup>82</sup>.

O plano SALTE objetivava o investimento nos setores da saúde, alimentação, transporte e energia. Dutra criou a rodovia Presidente Dutra que ligava o Rio a São Paulo e devido ao fim de seu mandato e a falta de recursos financeiros esse plano estendeu-se até o governo de Getúlio Vargas. Os investimentos rodoviários em detrimento aos ferroviários cada vez se fortalece, o trem perde espaço diante do investimento maciço nos modais rodoviários, com o crescimento industrial da década de 40 a rodovia torna-se o transporte considerado mais adequado para as necessidades do país por garantir rapidez, segurança, e maior flexibilidade, pois o transporte rodoviário é capaz de pegar as cargas em seu ponto de origem e levar até o destino final, diferente do trem, que nem pegava em seu ponto de origem nem deixava o produto no destino final, em relação a isso José Eduardo aponta:

[...] Resumindo quem acabou com a ferrovia foi o transporte rodoviário, porque o transporte rodoviário é mais rápido, e pega na fonte onde produz e leva pra onde vai consumir, aí o transporte de trem no lugar de ser barato se tornou mais caro e mais difícil, é o fator tempo, né? Se você precisa de uma mercadoria, vai passar 15 dias esperando? Resolve em 10 horas, 8 horas, que é o tempo de Cabedelo pra cá, aí não tinha porque ficar dependendo do trem, porque o transporte rodoviário evoluiu, quem faz o transporte rodoviário evoluir é a estrada, quando asfaltou aí, porque daqui de Campina Grande pra João Pessoa era também uma estrada de terra, mas depois asfaltaram. [...] O posto São Luís mesmo, saia um vagão de Cabedelo pra vim pra cá pra abastecer, chegava em Itabaiana ficava esse vagão esperando pra que

<sup>82</sup> Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/railways/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 09/11/2019.

um trem trouxesse ele pra aqui, as vezes passava 8 dias pra chegar um vagão de gasolina de Cabedelo a Campina Grande, o que acontece é o seguinte, quando asfaltaram daqui pra João pessoa não precisou mais, saia daqui de 4 da manhã chegava em João pessoa de 7 abastecia e de 11 e pouco tava aqui, quem é que ia esperar um vagão de gasolina passar 8 dias para chegar? Dando maior trabalho, ainda tinha uma coisa, o vagão não chegava no posto, chegava na estação, aí deixava no deposito, e o cara tinha que ter um transporte pra carregar de lá para os postos, aí é atraso né? É a questão da evolução!

O estímulo de políticas que privilegiassem os transportes rodoviários refletem a tentativa de transformar um país subdesenvolvido em um país desenvolvido, como já relatamos anteriormente, essa substituição tratava-se de uma política presente como proposta de governo de vários candidatos. A modernização em países desenvolvidos permitiu novas formas de transporte, porém, o trem continuou a ser um dos principais meios de transporte, o novo não substituiu o anterior, eles se conectaram, nos Estados Unidos e em países europeus os transportes de mercadoria são transportados pelas ferrovias ou pelas hidrovias, ao contrário dos países subdesenvolvidos que utilizam majoritariamente a rodovia para o transporte de cargas<sup>83</sup>. Baseado nisso, o economista Albert Hirschman em um estudo realizado na Nigéria constatou que a comodidade do transporte rodoviário contribuiu para que ao invés da população reivindicar melhorias nos transportes ferroviários, abandonassem o trem e privilegiassem os transportes automotivos.

A presença de uma fácil alternativa ao transporte ferroviário faz com que as falhas das ferrovias devam ser combatidas ao invés de perdoadas. Devido à existência de ônibus e caminhões para transporte, a deterioração do serviço ferroviário não é tão grave quanto seria se as estradas de ferro tivessem um monopólio do transporte entre grandes distâncias. Dessa forma, o público a suporta sem provocar as pressões difíceis e explosivas necessárias à reforma da administração. Pode ser essa a razão pela qual o empreendimento público, não só na Nigéria, mas também em muitos outros países, tem seu ponto fraco em setores como educação e transporte, onde está submetido à concorrência. Em vez de estimular um desempenho melhor ou um desempenho máximo, a presença do substituto acessível e satisfatório para os serviços oferecidos pelo empreendimento público priva-a de um precioso mecanismo de retorno, cuja efetividade máxima requer a ligação de clientes à firma. Isso porque a direção garantida pelo Tesouro Nacional é menos sensível a prejuízo na renda, causado pelas saídas dos clientes para um concorrente, do que aos protestos de um público revoltado, que não tendo outra alternativa, além da dependência, provocará um tumulto<sup>84</sup>.

Com o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, o rodoviarismo e as indústrias automobilísticas tiveram cenário privilegiado, o investimento em rodovias de acordo com o presidente atrairia as indústrias automobilísticas e indústrias ligadas ao ramo, e possibilitaria

<sup>83</sup>Fonte: <[https://www.educabras.com/enem/materia/geografia/transporte\\_comunicacao\\_e\\_turismo/aulas/transportes\\_meios\\_de\\_transporte](https://www.educabras.com/enem/materia/geografia/transporte_comunicacao_e_turismo/aulas/transportes_meios_de_transporte)>. Acesso: 03/11/2019.

<sup>84</sup> HIRSCHMAN, Albert O. Saída, Voz e Lealdade - Reações ao declínio de firmas, organizações e estados. Trad. de Ângela de Assis Melim. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1973, p.53.

uma integração nacional. O plano setorial previa o investimento em trinta setores selecionados com o objetivo de implantar indústrias, executar ou orientar obras visando o crescimento econômico do país. As indústrias de automóvel em território nacional possibilitaram o acesso, o que antes só era possível através da importação, às ferrovias passam a ser vista pela elite de forma pejorativa, ter um transporte só pra si era sinônimo de glamour, as sensibilidades mudam e o trem já não mais atende aos interesses da elite. O historiador Joel Wolf afirma que: “Para as elites, o carro era a ferramenta perfeita para conseguir o progresso com ordem. O automobilismo, nesse contexto, criaria um Brasil moderno e sem conflitos. Era um ícone do crescimento de um Estado democrático, desenvolvido e moderno<sup>85</sup>”. As experiências do trem de segunda classe narradas pela autora Zélia Gattai em seu livro *Anarquistas, Graças a Deus* é vista por ela de forma cômica, porém para elite imaginar um cenário como este era sinônimo de atraso, de desordem, até mesmo os vagões de primeira classe, não importava mais, a individualidade no transporte passou a ser sinônimo de status.

Mamãe só viajava de 2ª classe. Nesse caso não era por economia e sim por ser “muito mais divertido...”. Nos vagões de segunda, era permitido o transporte de volumes grandes e de animais. Viviam sempre apinhados de gente, de bichos e de mercadorias. Todo mundo se atropelava, ao entrar no trem, na ânsia de conseguir sentar — havia o costume de marcar lugar pela janela antes de subir ao vagão —, tropeçando em jacas de frutas e de verduras, em trouxas de roupas, em bujões de leite, em cestas de ovos e em gente mesmo. Certa vez, não conseguindo equilibrar-se a um solavanco do trem, vovô Eugênio ia visitar os filhos em São Caetano, pisou em cheio no pé de um indivíduo de maus bofes. Não adiantou nada desculpar-se, foi obrigado a desembarcar na primeira estação, desistir da viagem, para evitar que o enfurecido cavalheiro concretizasse a intenção e a ameaça de furar-lhe os olhos com a ponta do guarda-chuva. Em menos de uma hora de viagem chegávamos a São Caetano, sujos de fuligem, cheios de novidades e piadas para no regresso contar aos que não tinham sido escalados naquele dia<sup>86</sup>.

Ainda durante a década de 1950 o governo brasileiro estatiza as malhas ferroviárias, o sistema reunia 22 empresas férreas deficitárias, défices operacionais, sucateamento, excesso de pessoas nas folhas de pagamento e saldos negativos. Em 16 de março de 1957 foi fundada a RFFSA, a rede ferroviária neste período recebe altos investimentos públicos, entre 1956 e 2001 o BNDS concedeu 55 bilhões para a RFFSA<sup>87</sup>.

<sup>85</sup> Trecho retirado da reportagem realizada Por Camilo Rocha, Thiago Quadros e Caroline Lopes em 30 de Janeiro de 2019, com título “Os trens que o Brasil perdeu” para o Jornal Nexo. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/especial/2019/01/30/Os-trens-que-o-Brasil-perdeu>>. Acesso em: 03/11/2019.

<sup>86</sup> GATTAI, Zélia. *Anarquistas, graças a Deus*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

<sup>87</sup> NUNES, I. . Rede Ferroviária Federal S/A: uma empresa passageira. In: FALEIROS, Rogério Naques; NUNES, Ivanil. (Org.). *Sistemas de transportes e formações econômicas regionais: Brasil & Argentina*. 1ed. Vitória ES: EDUFES, 2016.



Ferrovias	saldo	saldo	saldo	saldo	saldo	saldo	saldo
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
	1936	1937	1938	1939	1940	1947	1953
V. F. F. Leste Brasileiro	17,3	6,3	-3,9	-118,5	-134,5	nd	-428,9
Rede de Viação Cearense	12,9	0,9	-2,3	10,1	14,2	nd	-410,4
E. F de Goiás	15,9	29,4	30,8	11,0	24,2	nd	-249,7
Rede Mineira de Viação	-3,7	-12,8	-13,7	-16	-10,7	-48,8	-148,2
Leopoldina Railway	17,1	16,1	13,3	13,6	12,4	-3,4	-142,9
E. F Noroeste do Brasil	-18,1	-25,2	-5,3	-8,6	-11,6	-2,5	-130,5
E. F Central do Brasil	-29,7	-50,5	-41,4	-39,9	-29,9	-1,0	-100,4
V F Rio Grande Sul	13,2	-6,4	-1,8	3,9	1,6	nd	-88,4
Rede Paraná-Santa Catarina	1,8	4,4	1,5	13,8	15,4	-17,6	-68,2
Companhia Mogiana	26,6	24,6	29,5	21,3	21,7	nd	-41,0
E. F. Araraquara	31,1	30,3	35	21,3	26,3	nd	-36,1
Rede F Nordeste	18,8	6,5	13,4	27,6	28,6	10,5	-2,6
E. F Sorocabana	24,6	25,2	14,3	20,6	20,4	nd	1,4
E. F. Vitória-Minas	4,0	-0,9	-2,4	9,6	8,2	nd	6,4
Companhia Paulista	41,5	43	37,3	37	31,8	nd	7,4
São Paulo Railway	32,7	28,1	27,9	27,3	26,5	-0,6	9,9

**Figura 14:** Saldo operacional das ferrovias brasileiras correspondente aos anos de 1936 a 1953<sup>88</sup>.

No ano de 1970 com a portaria de número 665 do ministro dos Transportes agrupa as ferrovias em quatro sistemas regionais, um no Nordeste com sede em Recife, outro no Centro com sede no Rio de Janeiro, o terceiro no Centro Sul com sede em São Paulo e o último no Sul com sede em Porto alegre. Em contrapartida o trem de passageiros apresenta baixa produtividade e decaiu pouco a pouco, com essa baixa algumas estações foram sendo extintas e os funcionários dessas ferrovias desativadas iam sendo alocados em outros departamentos ou ficavam disponíveis para os órgãos federais de sua região. Em relação aos ramais extintos, em entrevista o presidente da RFFSA fala que: “quando se procura fechar um ramal antieconômico ou uma estação desnecessária, que nada arrecada - afirmou - é um Deus nos acuda. Surgem as pressões dos srs. Prefeitos, deputados, associações comerciais, etc<sup>89</sup>”.

A década de 1980 no Brasil e em outros países da América Latina foi marcada por grande crise financeira com alta na inflação, desemprego, declínio do PIB, dívidas externas, queda no consumo, entre tantos outros reflexos. Essa crise também respingou nas ferrovias brasileiras, para controlar as taxas de inflação as empresas públicas do Brasil utilizaram o preço dos seus produtos como forma de controlar a economia, com isso os transportes realizados pelas ferrovias eram muito abaixo do valor real. Em 1984 foi criada a CBTU

<sup>88</sup> *Ibidem.*, P. 2.

<sup>89</sup> Entrevista de Antonio Adolfo Manta à Revista dos Transportes: Lucro da ferrovia deve ser indireto. Rio de Janeiro, jul. 1967, p. 28

(Companhia Brasileira de Trens urbanos), a empresa ficaria responsável pelo transporte de passageiro, a necessidade de geração de lucros fez com que a RFFSA a partir da década de 1980 se dedicasse apenas ao transporte de cargas, dessa forma, funcionários e equipamentos da RFFSA foram cedidos para CBTU.

### **3.2 O neoliberalismo no Brasil e seus impactos e sociais**

Fernando Collor de Melo assume a presidência do Brasil em 1990, o presidente herdou altas taxas inflacionárias do presidente anterior José Sarney, com o intuito de recuperar a economia brasileira Collor criou um pacote de medidas prevendo o enxugamento da máquina pública, sua política neoliberalista tinha por objetivo a intervenção mínima do estado nesse plano. O Plano de Reconstrução Nacional previa o congelamento de preços e taxas de juros, privatização de empresas estatais, cortes e demissões de funcionários públicos, essas medidas causaram enorme descontentamento nos brasileiros. Cleofas nos diz que:

Em 1991 o governo federal na época Fernando Collor começou o processo que chamou PNDA Programa nacional de desestatização. Em 1991 a gente já sabia que o governo federal na época já queria iniciar o processo de privatização, e o processo de privatização só veio acontecer oito anos depois, porque teve o impeachment de Fernando Collor aí deu uma parada, em 1994 FHC assumiu, em 1996 ele começou o processo de privatização de toda malha ferroviária do país, inclusive a Vale do rio Doce, porque a Vale não é só uma ferrovia, o pessoal acha que A Vale era só uma ferrovia, mas ela é uma mineradora e ela é uma siderurgia, ela já tem seu próprio frete que é o minério de ferro, e tem seus próprios navios, privatizou a Vele, depois privatizou e Rede Ferroviária Federal, a malha Nordeste que inclui a Paraíba, foi à última malha a ser privatizada.

Como Cleofas nos fala a desestatização das ferrovias ocorreu oficialmente a partir de 1996 no Governo de Fernando Henrique Cardoso, porém as demissões ocorreram desde 1991 durante o governo de Collor vimos anteriormente que quando uma ferrovia era desativada seus funcionários eram realocados para outros setores federais de suas regiões, porém durante a década de 90 esse cenário foi diferente, milhares de ferroviários tiveram seus direitos violados e foram demitidos mesmo com a estabilidade de funcionários públicos, essas demissões instauraram o caos na vida dos trabalhadores que se viram desempregados, sem casa, visto que a casa que residiam pertenciam a Rede Ferroviária Federal, e sem nenhuma

esperança no horizonte, essa situação caótica se potencializou ainda mais com a privatização das linhas férreas. O antigo ferroviário da Estação Nova José de Oliveira nos conta sua experiência de demissão:

A privatização veio no governo de Collor, quando veio à privatização eu já havia sido demitido [...] ai quem foi demitido antes não teve o direito ao retorno, quem foi demitido no governo Collor como foi o meu caso teve direito a anistia, mas tem muita gente ai sofrendo até hoje sem emprego, não consegue se aposentar porque saiu na chamada PDV, Plano de Demissão Voluntaria pra quem assinasse e quem não assinasse era demitido mesmo de qualquer maneira ai esse pessoal foi prejudicado por que não foram anistiados, muitos já morreram, outros tão ai tentando se aposentar e foi um desmantelo total, acabou tudo, privatizou tudo, [...] quando botou pra fora ai pronto, quando eu cheguei em casa ficou tudo chorando, já tinha os boato das demissão que Collor tava privatizando as empresas, vendendo, botando o povo pra fora, ai foi uma tristeza muito grande, ai começaram a chorar, e eu dizia não rapaz mas a vida continua, comecei a ajeitar, e tudo chorano. Ai foi o seguinte, fui pra Recife receber as conta, recebi o fundo de garantia, ai comprei uma casinha lá no Pedregal que o dinheiro não dava pra comprar por aqui, ai comprei a casinha no Pedregal e deram o prazo de seis meses pra eu desocupar a casa depois que eu fui demitido, [...] mas eu com medo de pressão eu sai, vou logo entregar essa merda e sair mesmo ai entreguei e sai e fui pra o Pedregal, ai fiquei um ano desempregado, gastei o restim do dinheiro que tinha, ai comecei a beber desesperado, e a gente passemos uma crise muito grande, passemos até fome, mas graças a Deus recuperemos, eu dexei de beber, criei o meus filho e a vida foi essa ai minha situação, nessa situação minha teve muita gente, teve gente que não resistiu chegou até a morrer, teve um cara amigo da gente que suicidou-se Ciço o apelido dele era Boi Véí, matou-se revoltado por causa dessa demissão, e a vida foi assim.

Na prática o Plano de Demissão Voluntária obrigou os funcionários a deixarem seus empregos, as demissões permitem a economia para o governo, mas ao mesmo tempo geram sequelas sociais jamais esquecidas, a tristeza estampa o olhar dos entrevistados, nos relatos percebemos as chagas deixadas pelas injustas demissões. Aurineide nos conta:

E apartir daí as pessoas que foram demitidas como não tinham escolaridade, antigamente não tinha concurso, era um parente que se aposentava e indicava alguém pra ficar, então saíram assim sem profissão sem estudo, e sem perspectiva, muitos mergulhavam no alcoolismo, sabe? Outros ficaram tomando remédios psicotrópicos, porque não tinha, não tinha profissão, não tinha estudo pra arrumar outro emprego, foi uma destruição, terrível!

Josicleide complementa:

Foi uma coisa assim que tirou nosso chão, além de tirar o emprego, o ganha pão, não só do nosso pai mas da família toda, porque mainha não trabalhava, a gente era criança, tirou tudo que a gente tinha, então quer dizer, o ganha pão, a moradia, a gente não tinha casa própria, a casa era da empresa, [...]a gente era de classe media

baixa e ficamos praticamente na miséria, com pouco tempo o dinheiro acabou, depois disso acho que foram os piores anos da vida da gente, que entrou naquela fase de recessão o país no governo Collor e foram tempos muito difíceis, e assim eu lembro da lembrança de painha chegando em casa e contando o chororô que foi, Neide correndo pra dentro do quarto se trancando, porque painha disse a gente vai sair da casa [...] eu lembro assim da cena, eu era pequena mais eu lembro assim o clima dentro de casa, triste, triste, e o pior a gente não tinha uma esperança no horizonte, era tempos difíceis entendeu? Assim, foi uma coisa cruel, cruel!

Com o impeachment de Collor em 1992, Itamar Franco assume a presidência e cria a Lei 8.878/94 que prevê a anistia para os funcionários federais demitidos injustamente durante o governo de Collor, porém durante o governo de FHC a medida foi suspensa. Os ferroviários anistiados passaram quase duas décadas a espera da reintegração de seus cargos, a falta de escolaridade, associada à idade avançada de alguns representou grande dificuldade para encontrarem novos empregos, alguns continuaram desempregados, outros tentaram abrir seus pequenos negócios na tentativa de sobreviver ao desemprego, e os que conseguiram um trabalho foram empregos exploratórios e com pouco ou nenhum direito, como foi o caso do nosso entrevistado José de Oliveira, após o longo tempo de desemprego conseguiu um serviço em uma empresa privada, em um trabalho desumano e exploratório, onde era obrigado a trabalhar todos os dias da semana no turno da noite, longas horas de trabalho sem direito a folgas, direitos trabalhistas, descanso ou hora extra. Ainda em relação à demissão Josicleide relembra:

A gente chorava, eu lembro que Neide era maiorzinha, ele pegou o dinheiro e disse só sobrou isso e só vai dá para comprar uma casa no pedregal e a gente sabia que era uma favela, que ia ser longe de toda a família da gente, né? A gente não queria de jeito nenhum, mas tivemos que ir, foi uma situação muito difícil pra mim, saímos de um bairro próximo do centro, que tinha um certo conforto, e fomos pra um casebre em uma favela, então assim, foram os anos mais difíceis da nossa vida, com pouco tempo o dinheiro acabou, minha mãe teve que ir atrás de emprego de empregada doméstica, mas não durava muito, painha procurou emprego por muito tempo, a gente só sobrevivendo desse dinheiro e o dinheiro acabou, ele mergulhou no alcoolismo, bebia muito, um dia comia em uma casa, outro dia comia na outra, ai foi que Neide com 15 anos pela primeira vez teve que procurar um emprego de doméstica .

Aurineide completa e nos conta à situação que sua família passou e a dificuldade de encontrar emprego devido ao preconceito e a discriminação que a sociedade tem em relação aos moradores de periferias<sup>90</sup>:

A gente na família era uma das pessoas que tinham o melhor emprego, painha tinha um dos melhores empregos da família, funcionário federal, e de repente a gente deixou de ser a filha do empregado federal, pra ser a filha do desempregado,

---

<sup>90</sup> O bairro mencionado pelos entrevistados intitulado como Pedregal de acordo com o IBGE é a maior favela da Paraíba em termos populacionais.

alcoolista e favelado, então assim, pra gente aquilo foi algo muito forte, muito forte, e a gente viveu uma vida de miséria ali no Pedregal, no começo quando a gente chegou lá, a favela de Nego Borges, muita morte, muita discriminação, se você morasse na favela ninguém queria lhe dar um emprego, você tinha que omitir isso, porque se você dissesse que morava no pedregal não conseguiria emprego.

Para Josicleide o período de demissões e privatizações da década de 90 pode ser resumido em uma lamentável cena que jamais sairá da sua cabeça, através do seu depoimento carregado de emoções podemos perceber tamanha sequela social deixada pelas políticas neoliberalistas.

Eu lembro de uma cena, logo depois que a gente foi morar no Pedregal que o dinheiro acabou, enquanto tinha dinheiro a gente ia comprando o básico feijão, arroz, teve um tempo que carne a gente quase não via, pão essas coisas era luxo, teve uma hora que o básico acabou, aí a gente começou a fazer rodízio na casa dos familiares porque a gente não queria que eles soubessem a situação que estávamos passando em casa, então a gente dividia, um dia um ia pra casa de um tio, outro pra casa de um avô e a gente ia passar o dia, inventava que ia visitar, mas a gente ia pra comer mesmo, chegou um dia que eu já tava com vergonha, eu já tava uma mocinha com uns 12 pra 13 anos e eu não aguentava mais ter que ir pra casa da família comer, aquela visita desagradável que as pessoas já tavam se enchendo, e teve um dia que eu disse não vou mais sair [lágrimas] aí minha mãe disse não tem o que comer em casa, mesmo assim eu disse não vou, eu vou ficar, a única coisa que tinha era um pedaço de cuscuz de uns 10 centímetros, um cuscuz duro dentro da cuscuzeira, não tinha gás, quando minha mãe ou meu pai conseguia alguma coisa uma faxina ou um bico eles compravam carvão e faziam um fogo não tinha gás [lágrimas], aí eu fiquei dormindo, e quando eu acordei de estômago vazio muita fome não tinha nada, aí eu lembro que eu lembrei que tinha esse pedaço de cuscuz que tinha sido de manhã cedo, e isso era quase de noite, todo mundo tinha ido comer na casa da família e eu com vergonha fiquei aí fui atrás desse cuscuz só que ele tava cheio de formiga, e eu senti na cozinha, tinha uns degraus assim parecendo um buraco, eu senti e tirei as formigas e comi o cuscuz com água chorando, eu chorava e comia o cuscuz e tomava água, acho que foi a pior cena, a pior coisa, a pior cena da minha vida, eu lembro muito disso e sempre quando eu lembro eu choro, é uma dor terrível porque eu revivo o momento, então eu acho que esse foi o símbolo da crueldade que é a privatização de tirar um emprego de um trabalhador, de vários homens, como foi o caso do meu pai, que não tinham condições de passar em um concurso e passaram muitos anos nesse emprego e foram jogados fora como se não valessem nada, por uma política cruel, uma política de privatização. Eu tenho muito medo que isso volte, eu tenho muito medo que trabalhadores passem pelo que a gente passou, porque a gente passou na pele o que é a privatização, a gente sabe das consequências e do sofrimento que trás.

### **3.3 Governo Fernando Henrique Cardoso e a desestatização das ferrovias brasileiras**

As privatizações iniciadas no governo de Collor se intensificaram durante o governo de Fernando Henrique, o objetivo das privatizações seria enxugar a máquina pública e recuperar o Brasil da intensa crise econômica, assim a responsabilidade do estado seria transferida para empresas privadas, utilizam-se alguns discursos para habilitar tal proposta, um é relacionado ao aspecto econômico de que as privatizações ajudariam a diminuir o déficit orçamentário, e o

outro é que as empresas privadas são capazes de ofertar um serviço de melhor qualidade para população em comparação aos serviços prestado pelo estado. Na ótica do presidente o País estava se desenvolvendo em seu governo.

Nas últimas décadas, o país tem-se transformado em pelo menos três dimensões fundamentais. E em todas as três houve consequências importantes para a política interna. Em primeiro lugar, o Brasil passou de um regime autoritário à democracia. Em segundo, abriu seus mercados de forma significativa, reduzindo tarifas e cortando barreiras não-tarifárias. Por fim, foi capaz de estabilizar sua moeda, após décadas de inflação fora do controle. (...) Em virtude dessas mudanças, a relação do Brasil com o sistema internacional é hoje consideravelmente diferente do que era há quinze ou vinte anos<sup>91</sup>.

A privatização da RFFSA ocorreu por concessões, dessa forma a empresa privada ficaria responsável por controlar a infraestrutura, a operação e a comercialização, por um prazo determinado. No caso das ferrovias brasileiras os 22 mil quilômetros de ferrovia foram divididas em seis malhas e leiloadas junto com objetos de baixo valor pelo período de 30 anos. As malhas foram divididas, em: Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Tereza Cristina<sup>92</sup>, cada uma seria autossuficiente, o acordo também estabeleceu que as dívidas que a empresa tinha não iria passar para o titular da concessão.

<b>Malhas regionais</b>	<b>SR</b>
Oeste	SR-10
Centro-Leste	SR-2, SR-7, SR-8
Sudeste	SR-3, SR-4
Tereza Cristina	SR-9
Sul	SR-5, SR-6
Nordeste	SR-1, SR-11, SR-12

**Figura 15:** Malhas regionais<sup>93</sup>.

<sup>91</sup> CARDOSO, Fernando Henrique. A política externa do Brasil no início de um novo século: uma mensagem do Presidente da República. Revista Brasileira de Política Internacional, Brasília, v. 44, n. 1, 2001.p.5.

<sup>92</sup> A estrada de ferro Tereza Cristina foi construída por ingleses entre os anos 1880 e 1884, situada em Santa Catarina foi designada especialmente para o transporte de carvão mineral.

<sup>93</sup> Fonte: TALVIK, Luiz Fernando de Figueiredo. Modelo de Concessão Ferroviário: uma análise do impacto no desenvolvimento pós-desestatização. 2014. 51 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2014, p.27.



**Figura 16:** Mapa das superintendências regionais da RFFSA<sup>94</sup>.

Em março de 1996 ocorreu o leilão da primeira malha a malha Oeste que correspondia aos trechos do Oeste de São Paulo e o Mato Grosso do Sul. Em seguida em junho deste mesmo ano a malha Centro-Leste que operou nas cidades de Campos (RJ), Belo Horizonte e Salvador. Em Setembro foi leiloada a terceira malha a do Sudeste correspondente ao trecho de São Paulo e Juiz de fora (MG). Em novembro foi à vez da malha Tereza Cristina com os trechos correspondente a Tubarão (SC). A malha Sul foi à quinta a ser leiloada em Dezembro com os trechos de Curitiba e Porto Alegre. A última malha a ser leiloada foi a do Nordeste em janeiro de 1997 com os trechos de Recife, Fortaleza e São Luís. O dinheiro oriundo dos leilões das malhas ferroviárias foi destinado à redução das dívidas da empresa.

De acordo com Cleofas:

[...] Depois privatizou e Rede Ferroviária Federal, a malha Nordeste que inclui a Paraíba, foi à última malha a ser privatizada, e ai começou o declínio, porque o empresário brasileiro só visa, uma coisa, o lucro, quando ele viu que não tinha lucro na malha, ele começou a abandonar, apesar que no contrato de concessão ele tinha

<sup>94</sup> Idem.

que manter a malha operando, mas uma coisa é assinar contrato nesse país, outra coisa é cumprir, foi isso que aconteceu, não honraram com o contrato, nem também foram penalizados.

Com a privatização o quadro de funcionários da ferrovia caiu consideravelmente, o salário e os direitos diminuíram e as exigências aumentaram, as empresas privadas operavam pela ótica do lucro, Aurineide nos conta sobre uma conversa que teve com um antigo ferroviário que permaneceu trabalhando na Estação Nova após o período da privatização.

Depois da privatização ele teve que continuar na nova empresa privada exercendo a mesma função de antes que era de maquinista, sendo que ele se encontrava doente porque tinha sido vítima de um acidente de carro onde nesse acidente faleceu a cunhada dele e vinha ele a esposa duas filhas e uma cunhada, ele ficou com sequelas gravíssimas na coluna tendo que fazer tratamento e ficou recebendo auxílio doença pelo INSS quando ele voltou teve que trabalhar na nova empresa na mesma função, mas agora doente, fisicamente e emocionalmente porque ele tinha desenvolvido uma depressão. Ele falou que depois da privatização ficou muito difícil trabalhar na Estação, ele me disse que diminuíram salário, perdeu o ticket refeição e direitos que outrora tinha, a exigência com o trabalho aumentou muito, ele me disse que chegou a um ponto que não aguentava mais e faltava o trabalho só para ser demitido porque ele não aguentava mais, ele disse que ficou um sistema escravo, só que como ele tava perto de se aposentar o pai dele que também já tinha sido ferroviário e deu conselho dizendo não meu filho, segure até você se aposentar, mas ele disse que mudou muito e que era muito difícil, ele falou que só aguentou porque tinha sofrido um acidente e foi botando atestado e terminou se aposentando mas que a vontade dele após a privatização era pedir demissão.

A empresa responsável pela concessão da Estação Nova assim como toda malha do Nordeste foi a CFN (Companhia Ferroviária do Nordeste) a malha da empresa correspondia à extensão de 4 238 quilômetros, correspondentes ao estado da Paraíba, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Recife, e Alagoas.





**Figura 17:** Fotografia de uma locomotiva da CFN<sup>95</sup>

Havia também aqueles que eram favoráveis à privatização das ferrovias, em entrevista publicada pelo Diário da Borborema no dia 4 de março de 1961 Eugênio Gudin já defendia a privatização, sob o discurso da prestação de melhores serviços, segundo o mesmo o que distingue uma empresa privada de uma empresa do estado é que o emprego privado depende do consumidor e da qualidade do serviço prestado compreendendo que enquanto mais fizer melhor<sup>96</sup>.

---

<sup>95</sup> Fotografia de ano desconhecido disponibilizada pelo entrevistado José de Oliveira.

<sup>96</sup> Ver. Matéria publicada no período do Diário da Borborema do dia 04 de março de 1961, disponível no arquivo da biblioteca Atila Almeida.

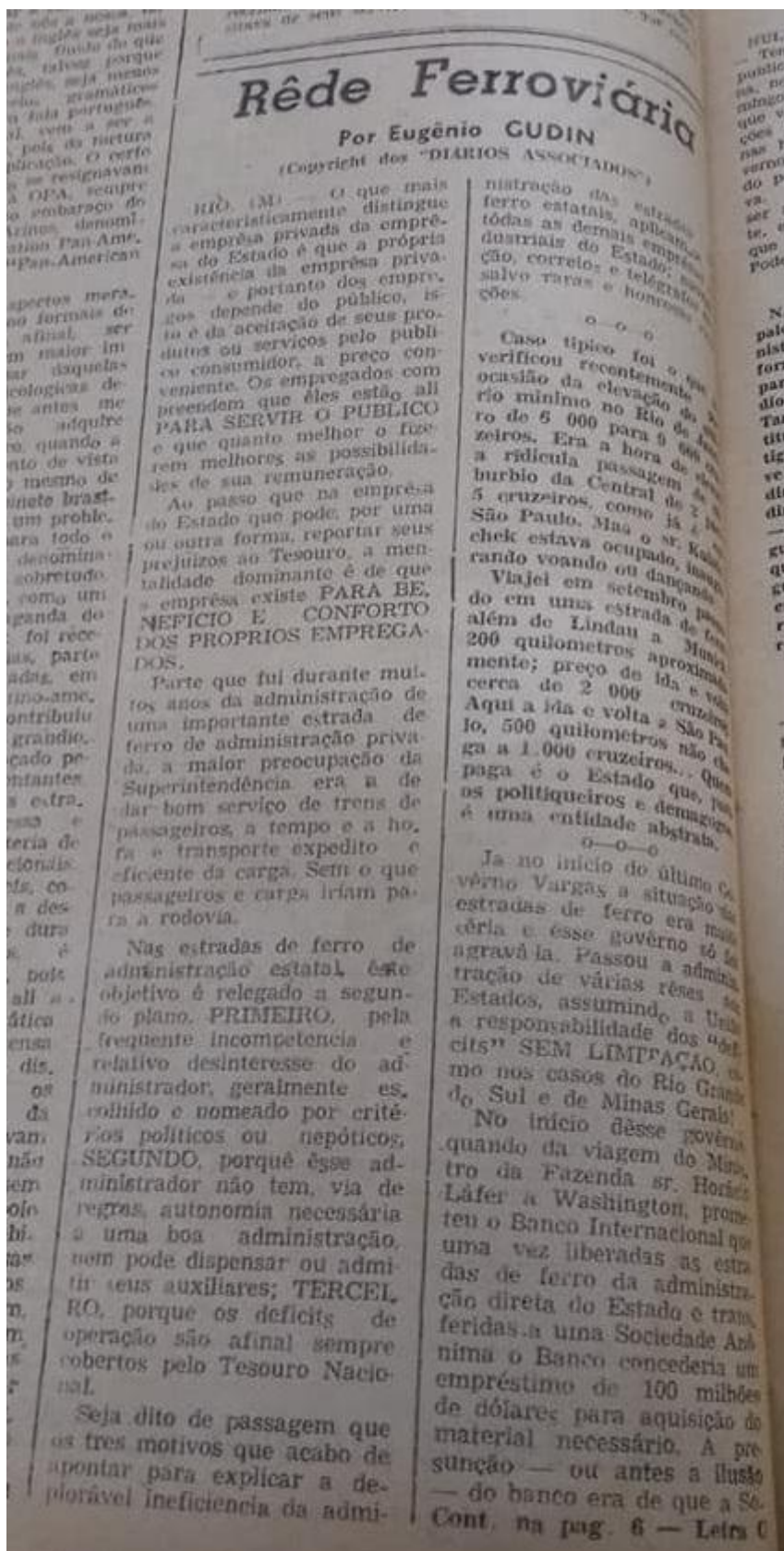


Figura 18: Crítica de Eugênio Gudín as ferrovias estatais<sup>97</sup>.

<sup>97</sup> Ibidem.

Dado ao exposto, através dos depoimentos dos entrevistados podemos ressaltar que as sequelas sociais causadas pela onda neoliberal da década de 1990 permanecem até os dias de hoje, as dores, tristezas, desemprego, os sofrimentos, jamais poderão ser esquecidos por aqueles que viveram na pele as consequências de uma privatização, para além do fator econômico existe o social que é olvidado em meio a uma política de capital e de lucros. De acordo com Karl Marx, “a valorização do mundo das coisas, aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens<sup>98</sup>”. Sendo assim, em uma sociedade capitalista o trabalhador configura-se apenas como objeto de produção, o que é valorizado são as coisas (O lucro) em detrimento a desvalorização do ser humano, do trabalhador.

---

<sup>98</sup> MARX, K. Manuscritos Econômico-Filosóficos. São Paulo: Boitempo Editorial, 2004, p.80.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa foi promovida com o objetivo de chamar atenção para um patrimônio esquecido historiograficamente, patrimonialmente e historicamente. Observa-se que a história da Estação Nova é pouco conhecida pelos Campinenses, raras produções historiográficas a cerca do tema foram fabricadas, além do patrimônio encontrar-se em estado de ruínas, sem nenhum tipo de assistência pública para a preservação do espaço.

Acreditamos que ao abordamos assuntos voltados a temáticas como: cidade, cultura, memória, oralidade, ferrovia, trens, estamos contribuindo para construção histórica da nossa cidade. Falar da Estação Nova é narrar histórias de pessoas batalhadoras, que criaram técnicas de resistência diante das dificuldades impostas pela urbe, que dedicaram suas vidas a manutenção dos trilhos, de forma que para os nossos entrevistados não dá para desassociar a história de suas vidas, da história dos trilhos da Estação Nova de Campina Grande.

A Estação Nova pode ser abordada a partir de três aspectos, o político, o econômico e o social. As ferrovias brasileiras foram construídas sobre fortes interesses, no caso da Estação Nova sua construção foi iniciada em um momento em que o trem já estava entrando em desuso, privilegiar o rodoviarismo fazia parte de um projeto político brasileiro, esse fator contribuiu para que desde a sua gênese a Estação fosse negligenciada e esquecida por seus governantes.

Esse silenciamento acarretou a ausência de fontes, diante disso, nos debruçamos sobre os testemunhos afim de unir esses relatos que nos foi dado como retalhos, juntamos, fiamos e costuramos uma enorme colcha que resultou na história do patrimônio contada a partir dos seus. Através dos depoimentos buscamos ressaltar a construção do patrimônio, os prazeres, lazeres, o trabalho, a sociabilidade, assim como as sequelas sociais causadas pela onda neoliberal da década de 1990, que resultaram em dores, tristezas, e desemprego.

A ausência do transporte ferroviário em Campina Grande enquanto elemento do estado resultou não apenas no desemprego dos ferroviários que compunham o quadro de funcionários da empresa, mas em uma perda patrimonial para a cidade, alguns anos após a privatização a empresa responsável pela concessão abandonou toda a ferrovia, sendo assim, todo investimento feito no patrimônio vai ao chão junto com suas ruínas. José Eduardo afirma os gastos na construção da Estação Nova quando diz que: “O que foi gasto na ferrovia não foi brincadeira não, só um muro de arrimo desse é tanto dinheiro no mundo, é um quilometro de arrimo ai, foi o que deu condição de o trem passar aqui [...]”.

Hoje, as ferrovias de Campina grande são utilizadas apenas durante o período dos festejos juninos, durante o resto do ano as estações encontram-se obsoletas. De acordo com dados disponibilizados pelo SINTEF a CFN empresa responsável pela concessão das malhas do Nordeste operou até o ano de 2011, porém em 2005 as malhas ferroviárias começaram a ser abandonadas, dos 1490 funcionários hoje restam em média 10. Constatamos que a falta de políticas públicas que privilegiem os transportes ferroviários prejudica diretamente a população campinense, assim como toda população brasileira, em casos de greves nas rodovias, por exemplo, a população padece sem elementos básicos para sobrevivência diária, água, alimentos, gasolina. Acreditamos que a concentração dos transportes de cargas via rodovia podem gerar enormes descompassos que impactam diretamente as cidades e seus populares, em relação ao transporte de passageiros o trem se configura como um transporte eficiente para amenizar as desordens do trânsito, diminuindo o número de veículos nas avenidas e os congestionamentos.

Para finalizar, utilizo as palavras de Certeau quando diz que “De resíduos, de papéis, de legumes, até mesmo das geleiras e das "Neves eternas", o historiador faz outra coisa: faz deles a história.<sup>99</sup>” Dessa forma, dos relatos apresentados nessa pesquisa, testemunhos de pessoas simples, trabalhadoras, castigadas pela vida e pelo sistema foram transformados em história, em materiais, em uma pesquisa que não finalizou, pelo contrário, está apenas no começo.

---

<sup>99</sup> CERTEAU, Michel de. A escrita da história. 2. ed. – Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.p.79.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANHA, Gervácio Batista . *Um Século De Estradas De Ferro No Nordeste Do Brasil: As Viagens Inaugurais Como Espetáculo 1858-1957* In: NETO, Faustino Teatino Cavalcante e SILVA, Josinaldo Gomes da. (Org.). *Cidades, Cultura E Fontes Historiográficas: Experiências Urbanas Na Paraíba*. 1ªed.Campina Grande - PB: Editora Da Universidade Federal De Campina Grande - EDUFCG, 2017.

\_\_\_\_\_. *Retratos urbanos: o cotidiano da cidade na ótica dos cronistas*. *Revista Humanidades*. Fortaleza, 20 (2) p. 391, julho/dezembro. e-ISSN 2318-0714.

\_\_\_\_\_. *Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925)*. Campina Grande: EDUFCG

ALBERTI, Verena. *Histórias dentro da História*. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.

AFONSO, Alcilia. *Pelas linhas do trem. Pelas linhas do tempo. O pátio ferroviário da Estação nova de Campina Grande*. Anais do IV Seminário Internacional da Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa. Belo Horizonte: 2017.

BAER, Wener. *A economia brasileira/ Wener Baer*; tradução: Edite Sciulli- 2.ed..rev e atual- São Paulo: Nobel, 2002

CABRAL FILHO, Severino. *A cidade Revelada: Campina Grande em imagens*. Campina Grande, UFCG, 2009.

<sup>1</sup> CARDOSO, Fernando Henrique. *A política externa do Brasil no início de um novo século: uma mensagem do Presidente da República*. *Revista Brasileira de Política Internacional*, Brasília, v. 44, n. 1, 2001.

CASTRO, Hebe. *História Social*. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: ensaio de Teoria e Metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CÂMARA, Epaminondas, *Datas Campinenses*. João Pessoa: Departamento de publicidade, 1947.

CERTEAU, Michel de. *A Escrita da História*; tradução de Maria de Lourdes Menezes. 3. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

\_\_\_\_\_. *L'Invention du quotidien*. Paris: [s.n.], 1980; *A escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense, 1982. LEFEBRE, H. *critique de la vie quootidienne*. Paris: [s.n.], 1946-81. 3 v. WACHTEL, Nathan. *La vision des vaicus*. PARIS: Gallimard, 1972.

\_\_\_\_\_. *A Escrita da História*; tradução de Maria de Loudes Menezes. 3. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

\_\_\_\_\_. *A cultura do plural*. Campinas: Papyrus. (Coleção Travessia do Século), 1995. P. 224.

CHARTIER, Roger. *A visão do historiador modernista*. In: FERREIRA, Marieta de M. & AMADO, Janaína (orgs.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora FGV, P.10.

DOSSE, François. *História do Tempo Presente e Historiografia*. In: Tempo e Argumento. Revista do Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, v. 4, n. 1, p. 5 –22, jan/jun 2012.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. *Fragmentos da História Ferroviária Brasileira: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a cidade ferroviária*. Série Estudos Ferroviários I. Santa Maria: Pallotti, 2007.

GATTAI, Zélia. *Anarquistas, graças a Deus*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

GARRIDO, Joan del Alcàzar I. *As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate*. In: Revista brasileira de história, São Paulo, ANPUH/Marco Zero, vol.13, n. 25/26, set.92/ago.93

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Ed. Centauro, 2006, p.30.

HIRSCHMAN, Albert O. *Saída, Voz e Lealdade - Reações ao declínio de firmas, organizações e estados*. Trad. de Ângela de Assis Melim. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1973

HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções (1789-1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 18ª Edição, 2004..

MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e cultura: História, cidade e trabalho/ Maria Izilda Santos de Matos*. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

MARX, K. *Manuscritos Econômico-Filosóficos*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2004,

MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias Inglesas e mobilidade social no nordeste-* Campina Grande: EDUFCEG, 2007.

MELO, 2007, *O trem e o crescimento de Campina Grande In: Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça*. / Maria José Silva Oliveira e José Edmilson Rodrigues (orgs). Campina Grande: Editora Agenda, 2007.

NORA, Pierre. *Entre história e memória: a problemática dos lugares*. Revista Projeto História. São Paulo, v. 10, 1993, p.9.

NUNES, I. . *Rede Ferroviária Federal S/A: uma empresa passageira*. In: FALEIROS, Rogério Naques; NUNES, Ivanil. (Org.). Sistemas de transportes e formações econômicas regionais: Brasil & Argentina. 1ed. Vitória ES: EDUFES, 2016.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História, Memória e Centralidade Urbana*. In: Revista Mosaico, v. 1, n. 1, pp. 3-12, jan./ jun., 2008. Disponível em: <<http://seer.ucg.br/index.php/mosaico/article/view/225/179>>. Acesso em: 05 out.2019.

PIMENTEL, C. (2011) *Abrindo o Livro do Passado* (2a. ed.). Campina Grande [PB]: EDUFCEG.

\_\_\_\_\_. *Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias*. In. Revista Brasileira de História, vol. 27, nº 53, p. 14-15.

\_\_\_\_\_. *História e história cultural*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003

QUEIROZ, M. e ROCHA, J. *Caminhos da arquitetura moderna em Campina Grande: emergência, difusão e a produção dos anos 1950*. Recife: 1º Seminário DOCOMOMO Norte-Nordeste. 2006.

RAGO, Margareth, 1948. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar: Brasil 1890-1930*. 4. - Ed. – São Paulo: Paz e Terra, 2014.

RIOS, FÁBIO; “*Memória coletiva e lembranças individuais a partir das perspectivas de Maurice Halbwachs, Michael Pollak e Beatriz Sarlo*”. In: Revista Intratextos, 2013, vol 5, no1, p. 1-22. DOI: <http://dx.doi.org/10.12957/intratextos.2013.7102>.

RICOUER, Paul. *A memória, a história, o esquecimento*. Tradução de Alain François{et. al.}. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2007

RUTHES, J. et.al. *O sistema ferroviário brasileiro ao longo da história: das origens à retomada dos investimentos*. Revista ciências sociais em perspectivas. v. 15, n. 28, p.1-21, 2016.

SOUZA, JÚNIOR. *Memória do urbano: a Estação Ferroviária Nova de Campina Grande [PB] a partir dos relatos de ex-ferroviários*. Labor & Engenho, Campinas [SP] Brasil, v.12, n.3, p.411-424, jul./set. 2018.

THOMPSON, Paul, *A voz do passado*, 3ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002, p. 44.

XAVIER, Hilmaria. *A invenção de um lugar: vivências e memórias da favela da cachoeira*. Campina Grande:EDUFCG, 2015.

## FONTES

### Jornais impressos:

Diário da Borborema- Acervo Átila Almeida- Ano: 1957, 1961.

### Sites:

<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280684>

<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>

<https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>

<https://aplocal.com.br/bairro/quarenta/campina-grande/pb>

<https://www.google.com/maps/search/esta%C3%A7%C3%A3o+nova+campina+grande/@-7.2300676,-35.893162,3111m/data=!3m1!1e3>

<http://arquiteturaelugarc.blogspot.com/2017/03/patio-ferroviario-da-estacao-nova-de.html?view=timeslide>



<https://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/campina.htm>

<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/por-que-brasil-adotou-utilizacao-das-rodovias-ao-inves-.htm>

<https://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/washington-luis-inaugura-primeira-rodovia-asfaltada-do-pais-rio-petropolis-8849272>

<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/railways/Paginas/default.aspx>

[https://www.educabras.com/enem/materia/geografia/transporte\\_comunicacao\\_e\\_turismo/aulas/transportes\\_meios\\_de\\_transporte](https://www.educabras.com/enem/materia/geografia/transporte_comunicacao_e_turismo/aulas/transportes_meios_de_transporte)

<https://www.nexojornal.com.br/especial/2019/01/30/Os-trens-que-o-Brasil-perdeu>

### **Blogs:**

<http://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2009/09/o-inicio.html>

<http://cgretalhos.blogspot.com/2009/10/facsimile-da-reportagem-da-chegada-do.html#.XYQI7C5KjIU>

### **Entrevistas Realizadas:**

Aurineide Araújo de Oliveira, entrevista concedida em 20/08/2019.

Analice Araujo de Oliveira, entrevista concedida em 29/10/2019.

Cléa de Brito Costa, entrevista concedida em 24/08/2019.

Isaac Santos, entrevista concedida em 02/11/2019.

José Eduardo de Brito, entrevista concedida em 24/08/2019.

José de Oliveira, entrevista concedida em 29/10/2019.

José Cleofas, entrevista concedida em 24/08/2019.

Josicleide Araújo de Oliveira, entrevista concedida em 20/08/2019.

Marconi José Fernandes Costa, entrevista concedida em 24/08/2019.