



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS**

JÉSSICA NAIARA SILVA

**A ESTAÇÃO DO BAIRRO:
NOS TRILHOS DA MEMÓRIA CONTADA VIDA, COTIDIANO E TRABALHO NA
FERROVIA SOUSENSE (1960-2000)**

CAJAZEIRAS-PB

2017

JÉSSICA NAIARA SILVA

A ESTAÇÃO DO BAIRRO:

nos trilhos da memória contada vida, cotidiano e trabalho na ferrovia sousense (1960-2000)

Monografia apresentada à disciplina Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), do Curso de Graduação em Licenciatura em História, da Unidade Acadêmica de Ciências Sociais, do Centro de Formação de Professores, da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito para obtenção de nota.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ceballos.

CAJAZEIRAS-PB

2017

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)
Josivan Coêlho dos Santos Vasconcelos - Bibliotecário CRB/15-764
Cajazeiras – Paraíba

S586e Silva, Jéssica Naiara.
A estação do bairro: nos trilhos da memória contada vida, cotidiano e trabalho na ferrovia sousense (1960-2000) / Jéssica Naiara Silva. - Cajazeiras, 2017.
137f.: il.
Bibliografia.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ceballos.
Monografia (Licenciatura em História) UFCG/CFP, 2017.

1. História - Paraíba - Sousa. 2. Bairro da Estação. 3. Cultura material. 4. Oralidade. 5. Ferrovia - Paraíba - Sousa. I. Ceballos, Rodrigo. II. Universidade Federal de Campina Grande. III. Centro de Formação de Professores. IV. Título.

UFCG/CFP/BS

CDU - 94(813.3)

JÉSSICA NAIARA SILVA

**A ESTAÇÃO DO BAIRRO:
nos trilhos da memória contada vida, cotidiano e trabalho na ferrovia sousense (1960-
2000)**

Monografia apresentada à disciplina Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), do Curso de Graduação em Licenciatura em História, da Unidade Acadêmica de Ciências Sociais, do Centro de Formação de Professores, da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito para obtenção de nota.

Aprovada em: ____/____/____

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Rodrigo Ceballos
(Orientador – UACS/CFP/UFCG)

Profa. Dra. Viviane Gomes de Ceballos
(Examinadora – UACS/CFP/UFCG)

Prof. Esp. Rubismar Marques Galvão
(Examinador – UACS/CFP/UFCG)

Profa. Dra. Rosemere Olímpio de Santana
(Suplente – UACS/CFP/UFCG)

*Dedico aos meus pais, Ana e, em especial,
Geraldo, (In memorian); parte do que eu sou
advém deles.*

AGRADECIMENTOS

Gratidão! As energias de luz que cercam-me e, acima de tudo, aquele que as criou, Deus! Afinal, já deu tudo certo, antes mesmo de ser propriamente concebido...

A minha “pãe”, Ana, por tudo que tens feito por mim nessa viagem que decidi embarcar desde 2012, sobretudo, pelo cuidado e carinho, e o seu bom estilo “turrona” de ser, típico de uma taurina. Sem sua sabedoria e colo as minhas dificuldades seriam maiores. Ao meu pai Geraldo por então pouco tempo de convívio nesse plano, deixou o maior exemplo do que eu devo ser.

Ao meu irmão Danilo por me ensinar, mesmo sem saber, a ser mais forte e não medir esforços para buscar o que se deseja. Pode crer, tu ainda alçarás voos magníficos!

Ao “fundão” do “busão” de Sousa, “editur”, “antro” das “criaturas” mais engraçadas que o trajeto Sousa-Cajazeiras conheceu. Cada um de vocês possuem um lugar especial em meu “core” (risos). Vocês teceram comigo as histórias mais loucas, dentro e fora do ônibus, dos amores do “brutality” aos temores (só que não) dos dias de chuva e de “busão” quebrado.

Aos meus companheiros de turma, pelo respeito e convívio ao longo desse tempo, em especial a minha panelinha (risos) por partilharem desse mundo de conhecimento com leveza e descontração. Iranete (Ira), Rejane e Maiza e aos que ficaram pelo caminho: Bruno, Marinalva, Lidiane, Kleberton (Klebin), Junior, Daniele e Fabiana. A companhia de vocês deu significado a essa caminhada. Tenho um carinho enorme! Obrigada!

Aos meus colaboradores, o senhor José Leoncio, Vicente Jacinto, Martins e tantos outros que gentilmente, cederam um espaço do seu tempo, para que eu redescobrisse a história do bairro sob a ótica de suas vidas. Gratidão!

Agradeço ao professor e orientador Rodrigo Ceballos que colaborou com minha pesquisa desde 2014, por ter me ensinado a ter autonomia e a ter de “refazer”, “parágrafo incompreensível”, “ainda não entendi” milhões de vezes (risos). Obrigada pela troca de conhecimento!

À professora Rosilene pela confiança. Jamais esquecerei das conversas, sobre a vida, enriquecedoras em seu ambiente. Obrigada!

Em geral, aos professores do CFP. Como futura profissional na área, já tenho ótimos exemplos para motivar-me. Muito obrigada!

Ao PIBID e CAPES pelo acréscimo na minha formação docente em função da minha atuação na escola Dom Moisés Coelho. Aos meus companheiros de tantas sextas à tarde, com ou sem lanche (risos), dos encontros na sala dos professores na escola, e, acima de tudo, a

busca de conhecimento mútuo para cada ação “mirabolada” para as oficinas e docência compartilhada. Em especial a Rosemere pela gigantesca paciência para mediar tantos “conflitos” e por partilhar conosco não só sua experiência profissional, mas de vida. Ao “pequeno” supervisor e primo (ironia boa, ou má, do destino) Jefferson (Jeff) (risos). Pela amizade e apoio dentro e fora da esfera da “docência”. Obrigada!

A todos que, diretamente ou indiretamente, colaboraram na minha pesquisa, deixo minha, gratidão!

As suas cidades não existem...

- Sim, o império está doente, e o que é pior, procura habituar-se às suas doenças.

O propósito das minhas explorações é o seguinte: perscrutando os vestígios de felicidade que ainda se entrevêem, posso medir o grau de penúria.

Para descobrir quanta escuridão existe em torno, é preciso concentrar o olhar nas luzes fracas e distantes. (CALVINO, 2003, p. 59).

RESUMO

A cidade em sua concepção é dotada de materialidade e subjetividade. Conforme são tratadas nas linhas de Calvino (2003) quando lidamos com o espaço delimitado no tempo, dele, só apreendemos os símbolos. E, por mais que seja uma história do tempo presente é o seu passado que se cristaliza e ressignifica-se em insígnia. Cada espaço da urbe retém em suas práticas características próprias que ao afastar-se dos centros urbanos são evidenciadas. Os bairros são fragmentos que compõe a cidade e é nesse sentido que as problemáticas dessa produção peregrina. Resulta-se com isso, um estudo do bairro da Estação na cidade de Sousa-PB, sertão da Paraíba, e sob a vertente da cultura material, adentrar-se em suas dependências: cotidiano e vida sob a luz do trabalho com estação ferroviária sousense, nos anos de 1960 a 2000. São questões que nos levam, antes de tudo, a compreender a inserção do trem na cidade sousense como ícone de modernização e progresso. Parafraseando Benjamin (2007) o que traz ao homem sua mania de grandeza mas, que ao mesmo tempo não é finito, desaparecendo e criando nossas perspectivas. Em virtude desse trabalho com o mecanismo moderno, tecemos narrativas históricas junto com o mestre de linha aposentado José Leoncio e o barraqueiro Martins, como forma de problematizar suas memórias em virtude do trabalho e cotidiano que cercaram o bairro da Estação. As fontes de análise ancoram-se na oralidade, com a entrevista de ferroviários aposentados e o barraqueiro Martins Sarmiento, com o aditivo dos relatórios de presidente de província da Parahyba do norte, nos anos de 1860 e 1923 e nas atas da Associação dos Ferroviários de Sousa. Com o intento de problematizar as tramas que cercam esse âmbito emblemático.

Palavras-chave: Bairro da Estação. Cultura material. Oralidade.

ABSTRACT

The city in its own conception is endowed with materiality and subjectivity. According to Calvino (2003), when we deal with delimited space in the time, itself, we just assimilate the symbols. And, however much a history of the present time is, its past that crystallizes and turns into insignia. The neighborhood that composed the city are fragmented and each city space retaining in its practices, own characteristics that, moving away of the urban centers, are evidenced. In this sense, it goes through the content of this production. Results with this, a study of the neighborhood of Estação in the city of Sousa, located in Sertão of the Paraíba, and from the material culture point of view, come into in their dependences: daily and life, though the lenses of work with rail station of the Sousa city, between the years from 1960 to 2000. Are questions that lead us, first of all, to understand the insert of the train in the city of Sousa as an icon of progress and modernization. Paraphrasing Benjamin (2007), which brings to man his mania of grandeur, but in the same time is not finite, disappearing and creating new perspectives. In virtue of this work with a modern mechanism, we weave historical narratives with the retired train line master José Leoncio and the street peddler Martins, as way as to problematize their memories in virtue of daily and work around the neighborhood of Estação. The analysis sources are anchored in orality, with the retired railroad labourers and the street peddler Martins Sarmiento, with the additive of the reports of province of north of the Parayba, in the years of 1860 and 1923 and in the minutes of the Sousa Railroad Association. With the intent to problematize the plots that surround this emblematic scope.

Key Words: Estação neighborhood. Material culture. Orality.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Limites do bairro da Estação _____	XXI
Mapa 2 – Limites do bairro da Estação _____	XXII
Mapa 3 – Localização da igreja sant'Ana _____	XXV
Mapa 4 – Ferrovia no Brasil. Plano de comissão de 1890 _____	LVI
Mapa 5 – Relatório da RVC, 1937, com destaque para o percurso de Pombal a Patos ____	LXII
Mapa 6 – Trecho em construção da estrada de ferro sousense em 1924 _____	LXVI
Mapa 7 – Passagem do trem pelo Nordeste em 1984 _____	LXXII
Mapa 8 – Trecho que ligava Itabaiana a Natal _____	LXXV
Mapa 9 – Principais caminhos de ferro no Brasil _____	LXXVII
Mapa 10 – Traçado da RVC em 1965 _____	LXXVIII

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 – Panorama da cidade com enfoque para duas ruas e o comércio de variedades “O Leão do Norte” _____ XXVI
- Figura 2 – Habitações e oficinas mecânicas em frente a estação, sentido bairro Jardim Brasília _____ XXIX
- Figura 3 – Acesso a rua Dom Pedro I _____ XXX
- Figura 4 – Localização de empreendimentos nas imediações da estação _____ XXXVIII
- Figura 5 – Imediações da estação ferroviária _____ XXXIX
- Figura 6 – Detalhe da casa do aposentado José Leoncio _____ XL
- Figura 7 – Apresentação do “castelo”: Ponto de apoio aos ferroviários _____ XLI
- Figura 8 – Igreja do bairro _____ XLI
- Figura 9 – Feira de frutas do bairro da Estação _____ XLVII
- Figura 10 – Inauguração da estação ferroviária em Sousa, 1926 _____ LXVI
- Figura 11 – Fábricas de algodão em Sousa nas datas: 1930, 1940 e 1970 _____ LXVII
- Figura 12 – Fábricas de algodão, 1940, armazém da SANBRA. Em 1960, algodoeira Andre Gadelha e irmãos _____ LXVIII
- Figura 13 – Feira central em Sousa, 1971 _____ LXIX
- Figura 14 – Preço das passagens e limite de municípios na década de 1960 Mossoró/Souza _____ LXXI
- Figura 15 – “Seu” Martins na porta do seu barraco, localizado na estação ferroviária _____ LXXIX
- Figura 16 – Dependências do barraco, 2017 _____ LXXIX
- Figura 17 – Estação ferroviária de Sousa, 2017, com detalhe para o barraco de “seu” Martins no meio das edificações _____ LXXXII
- Figura 18 – Documentos de Zé Leoncio de Oliveira, período em que trabalhou para a RFFSA _____ LXXXV
- Figura 19 – Notícia da reativação do ramal da cidade de Cajazeiras-PB _____ LXXXVIII
- Figura 20 – Matéria sobre o descarrilamento do trem em Sousa no ano de 2009 _____ XCI
- Figura 21 – Mestre de linha aposentado José Leoncio ao lado do seu neto _____ XCV
- Figura 22 – Trilhos, parte da frente da estação _____ XCVI

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 – IMISCUIR-SE NO ESPAÇO E DESVENDAR TRAMAS	18
1.1 História de uma “Cidade sorriso” (1965-1995)	18
1.1.1 Discursos e práticas: desenvolvimento do bairro da Estação	19
1.1.2 Caminhos da cidade: conceituação e formação do espaço urbano	32
1.2 A estação do bairro	37
CAPÍTULO 2 – NO COMPASSO DA BITOLA: TRANSFORMAÇÕES DAS PRÁTICAS URBANAS	48
2.1 A primeira parada: o trem no Brasil e o discurso modernizador	48
2.1.1 Desatando nós, resgatando sujeitos: a movediça passagem do trem pela Paraíba	54
2.1.2 De olho no sertão: uma locomotiva conduzida com algodão	63
CAPÍTULO 3 – QUANDO A “ALMA É DE FERRO”: CONTA-SE A MINHA HISTÓRIA	73
3.1 O Barraqueiro: entre o fim e começo de uma viagem	73
3.1.1 José Leoncio: do sonho à sucata	83
CONSIDERAÇÕES FINAIS	100
REFERÊNCIAS	102
APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	111
APÊNDICE B - ENTREVISTAS	116

INTRODUÇÃO

Iniciar uma composição que apresentará minha pesquisa é, sobretudo, rememorar o tempo e colocar-me no meu próprio lugar. Imaginar como e o por quê me vi horas em longas “viagens” de trem, ao percorrer os espaços da minha cidade Sousa-PB e caminhar pelo bairro da Estação, buscando apreendê-lo e tentando redesenhá-lo por meio das fontes. Em pouco tempo imiscuída no meio acadêmico, logo, fui orientada a escolher um tema que deveria ser ao mesmo tempo, um “companheiro”, tendo em vista que dependendo das nossas escolhas futuras, ele nos acompanhará por décadas, anos, ou até mesmo pela eternidade. Nós um dia vamos partir deste plano terreno para outro, ou voltarmos, conforme a crença de cada um, mas a nossa escrita se perpetuará.

A tarefa inicialmente não foi difícil, pois sempre tive interesse pelos mais variados temas. Perpassei a teia da comunidade cigana sousense, espiritismo e por fim embarquei definitivamente na locomotiva que me encontro hoje. O trem, a princípio era o objeto principal. Todavia, a medida que a temática foi sendo lapidada, sob o olhar essencial do orientador, decidi parar no bairro da Estação, fiquei por lá e me envolvi ainda mais nesse espaço urbano.

Ao contornar o bairro da Estação, reporto-me para um espaço que ao mesmo tempo é meio propulsor para os meus objetivos acadêmicos e, cenário de minhas próprias vivências. Crescer em meio a um mecanismo como o trem foi ter sempre um brinquedo, que não cabia no bolso, mas de tão grande ocupa até hoje as minhas lembranças. Foram várias as vezes que ao ir à escola tive de passar por cima ou, às vezes por baixo das locomotivas. Por longos minutos era obrigada a esperar por estarem atravessando o bairro, bloqueando a passagem de pedestres e de veículos automotores.

Por vezes, as locomotivas deram carona em seus “lombos de ferro” às crianças que arriscavam um passeio rápido, em cima delas. Foram inúmeras histórias que ouvi sobre a estação, até que, por um descuido do tempo, esbarrei no meu pai como sujeito pertencente, também, das linhas que lhes escreverei.

Com as lembranças de criança, mas sob um olhar maduro, hoje, percebo a importância da estação ferroviária para o bairro, e vice-versa. Um apoiou-se no outro. O trem trouxe o trabalho, os sujeitos, cores e enredos para o bairro. O bairro emprestou-lhe seus transeuntes, as habitações, o comércio, a feira de frutas, a “feira do capim”, o meretrício e a igreja. Foi uma dança ritmada no cotidiano da cidade, que por longas décadas alimentaram as histórias que despertavam-nos ao soar do apito do trem das cinco da manhã.

Para tanto, percorri um árduo caminho para buscar fontes que me munissem de material para desenvolver a narrativa histórica. Foi quando eu comentava do meu tema pelas ruas da cidade, sempre aparecia uma pessoa que indicava: procura “sicrano”, fala com “beltrano”. E assim, em linhas um tanto sinuosas, ao ir na casa das pessoas indicadas, fui costurando as informações, cada uma delas sempre carregada de uma informação diferente da outra. Percebi, que as memórias eram mais que lembranças, mas uma construção social do presente. Ou seja, as palavras, os lugares apontados nas entrevistas, me permitiram de forma clara apresentar um bairro de outrora.

Diante disso, recorri ao recorte temporal de 1960 a 2000. Em função dos trilhos da memória contada, destaquei os momentos que passou o bairro da Estação. Com o aditivo das atas da Associação dos Ferroviários de Sousa, em posse de um dos seus presidentes, o aposentado mestre de linha José Leoncio, verifiquei, também, as formas de sociabilidade da classe operária.

Para conhecimento amplo do contexto que abarca os sentidos que cercam a cidade e os recursos advindos com as produções da cidade, utilizo-me dos Relatórios de província da Parahyba do Norte dos anos de 1860 a 1923. O objetivo aqui não é ressaltar as características negativas do bairro, nem muito menos exaltá-lo. Busca-se compreender o seu significado social, suas singularidades em meio a cultura material e sensível da cidade tendo em vista seus sujeitos e a composição paulatina de um novo cenário, com o cessar das atividades com a estação ferroviária. E abarcar essa temática a partir de Sousa-PB concede-me em adentrar um campo pouco abordado na região.

Não obstante, ocupar-se com a oralidade em virtude de uma “história do presente” requisita uma certa cautela. Isso porque existem variações nas entrevistas e, em alguns casos, esquecimentos, silêncios que representam uma significação, tendo em vista uma época. Nas palavras de Chauveau (1999) dialogar com as fontes é um privilégio para o “historiador do presente”. A partir do depoimento de uma mesma testemunha podemos contatá-la em momentos diversos.

Torna-se necessário conhecer o documento, sobretudo as formas de aproveitá-lo ao máximo. O uso da oralidade não se dá apenas no mundo acadêmico, mas também conforme Ferreira; Fernandes e Albertti, 2000, entre grupos religiosos, jornalistas, técnicos entre outros. Ao apropriarmos-nos de Amado e Ferreira (2002) operacionalizamos um aporte metodológico, visto que a história oral é um método que respalda-se na teoria, é ela que concede solução aos questionamentos desencadeados com a produção. A oralidade está além de ser um simples apoio técnico a outras fontes, em virtude do procedimento com a entrevista. É sobretudo, uma

adequação dessa história do presente com as problemáticas advindas do desenvolvimento da “nova história”. Ressaltamos ainda, que “uma testemunha não se deixa manipular tão facilmente como uma série estática” (AMADO; FERREIRA, 2002, p. 9).

Nesse caso, a autora faz uma crítica às formas de lidar com o documento escrito, isso porque sendo ele inerte está ao mesmo tempo correndo o risco de ser maquiado. Com a entrevista em função da oralidade o interlocutor lida em tempo real com sua fonte que ao ter voz predominante não deixará levar-se por manipulações. Estão em cheque as memórias de vivências desses colaboradores, é o que vai ser ressaltado e tornará documento.

Destacaremos o bairro da Estação em suas nuances, não esquecendo-se de deixar registrada a importância do trem para a cidade e o bairro. Imiscuiremos nas artes de articular-se dos sujeitos como bem pontuado por Certeau (2008) almejando mecanismos de sobrevivência, ao mesmo tempo em que tem seus comportamentos moldados em virtude da conveniência. A oralidade norteará como ponto crucial, a edificação do espaço no recorte abordado, o cotidiano das atividades com a estação, a presença intensa dos passageiros e a existência do sagrado e do profano.

Perpassamos com isso o campo da memória onde Bosi (1994) a constitui como multidisciplinar. A autora adentra esse mundo por meio da psicologia e da psicanálise relacionando-as à sociedade. Para isso, Bergson (*apud* Bosi, 2004) cria um esquema: imagem-corpo-representação, chamando de motor perceptivo. Através da imagem o nosso corpo fala e são nessas ações que ocorrem a manifestação do presente com o aditivo do momento atual. Em contato com os entrevistados, percebemos que o atual estado da estação ferroviária funcionou como gerador das lembranças. À medida que os oradores desenharam o bairro apontavam onde e o que funcionava em alguns locais. Observamos também que isso provocou o acionamento de informações do presente, ações que, como veremos nos capítulos a seguir, tentaram barrar com o gradativo processo de desativação do ramal ferroviário paraibano.

O campo da produção historiográfica sobre o assunto é vasto, e elegemos nesse sentido, alguns que nos possibilitaram um arcabouço, não só teórico, para um profícuo diálogo. Ao longo dos capítulos, de acordo com cada momento da temática, lidamos com os conceitos de modernização, espaço, memória, oralidade, sensibilidade e cultura. Trabalhamos com autores como: Benjamin (2007), Berman (2007), Durval Muniz (2008), Paulo Rezende (1997), Ítalo Calvino (1994), Fustel Coulanges (2007), Pesavento (2007), entre outros.

Inserida na área da cultura material lidando com o cotidiano, investigamos na pesquisa os usos dos espaços pelos seus sujeitos, comportamentos, relação de trabalho e vivência, e

comércio dentro do espaço urbano. Manusear o bairro da Estação tendo o trem “morador” de suas entranhas, logo leva os sujeitos a visualizar as contribuições econômicas advindas da sua passagem. Todavia, com o advento da história cultural os sujeitos são destacados, conforme Pesavento (2007), em suas representações concatenando a ideia de imaginário que a medida que relaciona-se com os fatos, modelam um mundo. O bairro, assim, é visto em seu lado subjetivo, e com isso os sujeitos dão vozes às narrativas, ao passo que são dotadas de importância.

O primeiro capítulo é, intitulado: “**Imiscuir-se no espaço e desvendar tramas**”. O flâneur de Baudelaire (*apud* Benjamin, 2007) peregrina pela cidade, um sujeito que ao mesmo tempo em que observa, embebeda-se com o que vê. Apesar de não possuir condições financeiras é seduzido pelas luzes da modernidade, tornando-o um personagem ambíguo¹. Nesse sentido, passamos pelas ruas e calçadas planas de Sousa. Suas casas em estilo “quatro águas” nos levam a observá-la em sua materialidade, destacando as mudanças, analisando a criação de identidades e emergindo em sua sedimentação de memória.

Entre as rezas, o bater do sino anunciando mais um trem na estação e os gemidos dos meretrícios, verificamos a estação do bairro. É no espaço que essas memórias são apreendidas e nesse viés, sob a ótica do trabalhador ferroviário que o bairro é despido em seu cotidiano. Nele, questionamos o por quê da cidade ser chamada “sorriso”. Antes de tudo, em que momento e sob quais perspectivas nasce o bairro da Estação. Indagações importantes para que possamos compreender os discursos que sempre carregaram o trem para esse espaço.

Compreender o bairro da Estação em Sousa é, antes de tudo, perpassar o trabalho com a estação ferroviária, e é isso que propomos fazer em “**No compasso da bitola: transformações das práticas urbanas**”. O capítulo consiste em guiar pelo percurso do trem no Brasil, os aspectos que foram eleitos em outrora como modernizadores do âmbito urbano. Neste capítulo, observamos que no início do século XX no Brasil a elite lutava para desvincular-se do campo, era necessário para tornar-se modernizado “a lá” Paris. Diferente do personagem da música de Elton John (*goodbye iellow brick road*)² que ao desiludir-se com o amor, canta a volta ao campo. “[..] adeus estrada de tijolos amarelos, onde cães uivam, você não pode me plantar na cobertura do seu apartamento, estou voltando para o meu arado”.

A “estrada de tijolos amarelos”, a cidade, no nosso caso era mais atrativa do que o campo. Dotada de mecanismos modernos que emergiram no seio da sociedade. Sendo assim, a chegada do trem no Brasil atrelou-se as reformas urbanas, mediado por um forte cenário

¹ Silva Filho, Osmar Luis Da. “*Paris moderna de Benjamin*”. Cajazeiras-PB: CFP/UFCG, 19 de julho de 2017.

² Disponível em: <<https://www.lettras.mus.br>>. Acesso em: 12 ago. 2017.

político. Para isso, munuiu-se de discursos médicos higienistas moldando o comportamento dos sujeitos em casa e conforme Buriti (2003) nos informa, sobretudo em sociedade.

Sob esses aspectos, pautamos nossos questionamentos acerca da inserção do trem na Paraíba, e os discursos políticos, bem como os sujeitos que foram usados para o alcance do objetivo almejado. Até o momento da chegada do trem a Sousa, do qual destacamos a sua vinda, saindo do estado do Ceará. Para colorir nossa produção, contamos histórias e pincelamos enredos da literatura brasileira, como importante a pensar no nosso estudo.

O terceiro capítulo traz as vivências do aposentado mestre de linha José Leoncio de Oliveira e do barraqueiro Martins Sarmiento. Nesse caso não há como fugir **“Quando a alma é de ferro”: conta-se a minha história”**. Este capítulo tem por objetivo traçar um paralelo entre as experiências no bairro atrelado ao que esses sujeitos sabem, percebem do contexto que abarcou a existência do trem na cidade.

Tendo em vista o que foi construído sobre o bairro na perspectiva da subjetividade, é necessário conhecer quem nos narra. A intenção está longe de um cunho biográfico, mas pretendemos entender de onde vieram e como sua ótica permanece diante das transformações do espaço. Não há como pensar a história urbana sem seus sujeitos afinal são eles que a preenchem com suas particularidades. No capítulo problematizamos as significâncias sociais do trabalho, um dos elementos mais enfatizados na fala dos entrevistados, assim como o lazer concebido no espaço, em virtude da construção da área de lazer destinada a classe operária e, os meios que levaram a extinção da ferrovia na Paraíba. Ao mesmo tempo em que a nova Transnordestina desenvolve e revitaliza trechos em outros estados.

CAPÍTULO I

IMISCUIR-SE NO ESPAÇO E DESVENDAR TRAMAS

1.1 Sousa-PB: história de uma “cidade sorriso” (1965-1995)

[...] A procura por uma identidade regional nasce da reação a dois processos de universalização que se cruzam: a globalização do mundo pelas relações sociais e econômicas capitalistas, pelos fluxos culturais globais, provenientes da modernidade [...]. A identidade regional permite costurar uma memória, inventar tradições, encontrar uma origem que religue os homens do presente a um passado que atribui um sentido as existências [...] (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008, p.147).

Conforme Durval Muniz de Albuquerque Jr (2008), quando esses processos de globalização marcados por essas relações e afins se cruzam atrelado a modernidade, nasce no homem quase que uma necessidade de cristalizar a memória por meio do passado, que no presente “atribui um sentido as existências”.

Adiante a década de 1960 o município sousense respirava ares modernos que atrelado às contribuições que traziam o trem, caminhões, comércio, faziam com que a cidade se desenvolvesse ainda mais. A cidade crescia, expandia, destacando-se entre as localidades sertanejas. Com isso surgia o orgulho de seus cidadãos e aparecia um segundo nome pelo qual a cidade passaria a ser conhecida. Nascia a “cidade sorriso” da Paraíba, uma forma de ligar o homem do presente ao passado “grandioso”.

De acordo com Stuart Hall (2006), os símbolos do passado são venerados assim como o próprio passado. É dele que são repassadas as experiências de antepassados. Segundo ele é por meio da tradição que se lida com o tempo e o espaço, inserindo qualquer atividade particular na continuidade do presente, passado e futuro.

Situada a oeste do estado aproximadamente 400 km da capital João Pessoa, atualmente Sousa é o terceiro município em extensão territorial e o sexto mais populoso com quase 70.000 habitantes. Destaca-se na agricultura com a produção de côco, no setor de serviços e indústrias, da qual possui mais de 160 unidades na cidade.

Ainda na década de 1960 é construída a Igreja Sant’Ana no bairro da Estação. Mesmo com as atividades constantes com o trabalho na via férrea, o bairro não experimentava uma expansão urbana como ocorria em outras partes da cidade. Umás duas casas despontavam nos arredores da estação ferroviária, na paisagem ainda deserta, o espetáculo movimentado da

vida cotidiana, do comércio, dos parques na festa de setembro, do cinema, eram parte do centro da cidade.

Com o advento da energia elétrica a partir de 1959 a cidade ganhou mais uma aliada em seu desenvolvimento. Segundo a memorialista Julieta Gadelha (1994), a cidade já ocupava o 3º lugar em arrecadação de ICMS perdendo apenas para Campina Grande e a capital. Com a economia voltada para a produção agro pecuária, com o cultivo de algodão, feijão, milho, batata doce e mandioca, já era esperado que alcançasse esse patamar.

Aliado às atividades com o comércio e circulação de pessoas no trem, abria-se mais um ramal na estação vindo de Mossoró-RN em 1951. Viria em 1970 trabalhadores da capital do Rio Grande do Norte, sobretudo do interior, para Sousa. Além dos gêneros citados acima passaria a transportar com isso grandes quantidades de sal, além do ramal Mossoró havia o de Recife.

Concatenado ao cultivo da terra emergiram também as fábricas, como a de doce e macarrão em um bairro próximo ao da Estação. Esses elementos que propiciaram um aquecimento na economia sousense, junto ao transporte de produtos pelo trem. A “cidade sorriso” configurou-se e com isso o bairro da estação participou desse momento.

1.1.1 Discursos e práticas: desenvolvimento do bairro da Estação

Enveredando pela ótica dos trabalhadores da ferrovia sousense descortinamos um bairro e seu cotidiano movendo-se pelo comércio, feiras, bem como, o uso do espaço para moradia. O bairro supõe, ter dado seus primeiros sinais de povoamento com a chegada da Maria fumaça, de todo modo, não é errôneo pensar nessa possibilidade. Com o advento do trabalho, surgiram algumas poucas casas, emerge um comércio local e assim sucessivamente. Todavia, nossas fontes dão conta de outro processo que no decorrer da abordagem apresentam-se nas falas.

Idas e vindas, sobe e desce de passageiro, carga e descarga, que perpassaram o território nordestino, mas, não fez nascer o bairro da Estação. Desenvolveu-se, povoou-se fruto de um processo gradual de urbanização que passou a cidade. Da inauguração da estação ferroviária em 1926 até o recorte escolhido na pesquisa temos trinta e nove anos, tempo suficiente para edificação de um bairro, vale também ressaltar que por volta de 1970 o trem vai perdendo forças no contexto regional com a desativação de ramais na cidade vizinha de Cajazeiras-PB.

Após esse diagnóstico de cunho importante, já que é necessário conhecer o bairro para a posteriori apresentá-lo concretamente, observemos por meio da bibliografia como se desenvolvem os conceitos de cidade, com o intuito de aguçarmos o nosso olhar sobre a cidade, após ter adentrado as dependências de Sousa, intitulada “cidade sorriso” da Paraíba.

Para finalizar a pauta desse capítulo, contaremos o que até então permanecia silenciado. O trabalhador da ferrovia nos concede espaço para compreender suas vivências e para partilhar e analisar os acontecimentos do bairro, a dinâmica de um lugar que por tanto tempo assistiu e sentiu seu espaço mover-se, como se ele mesmo saísse do lugar a cada viagem de trem. O bairro dentro do espaço urbano configura um recorte, de um caráter histórico importante, tendo em vista as origens, ocupação, relações sociais e as formas como esse micro espaço foi e é utilizado.

Segundo Gonçalves e Mendonça (2010) existe uma negligência na historiografia ao trato com os bairros em João Pessoa-PB. A história dos bairros perdem-se em meio as narrações consideradas mais importantes, fatos que seduzem o homem desde os primórdios do tratamento com a história. Pensando nisso, somos levados a destacar: o que faria exceção nesse contexto um bairro periférico e em uma cidade do sertão? Ocorre ainda que as produções que existem muitas vezes não chegam a serem publicadas. Refletindo o exemplo da capital paraibana a pesquisa que ganha foco do interesse de historiadores passa apenas pelo processo de urbanização das áreas centrais.

O objetivo que a pesquisa de Gonçalves e Mendonça (2010) abarca, o bairro do Jaguaribe em João Pessoa, é justamente o seu processo histórico. O enfoque sendo assim vem a ser os pontos que levaram a ocupação do bairro entre os séculos XVI e XIX, guiando-se pelos conceitos de cidade e conseqüentemente, bairro, para legitimação da problemática. Ao propor o estudo do bairro Jaguaribe as autoras nos alertam para a importância de voltar-se para os outros bairros que:

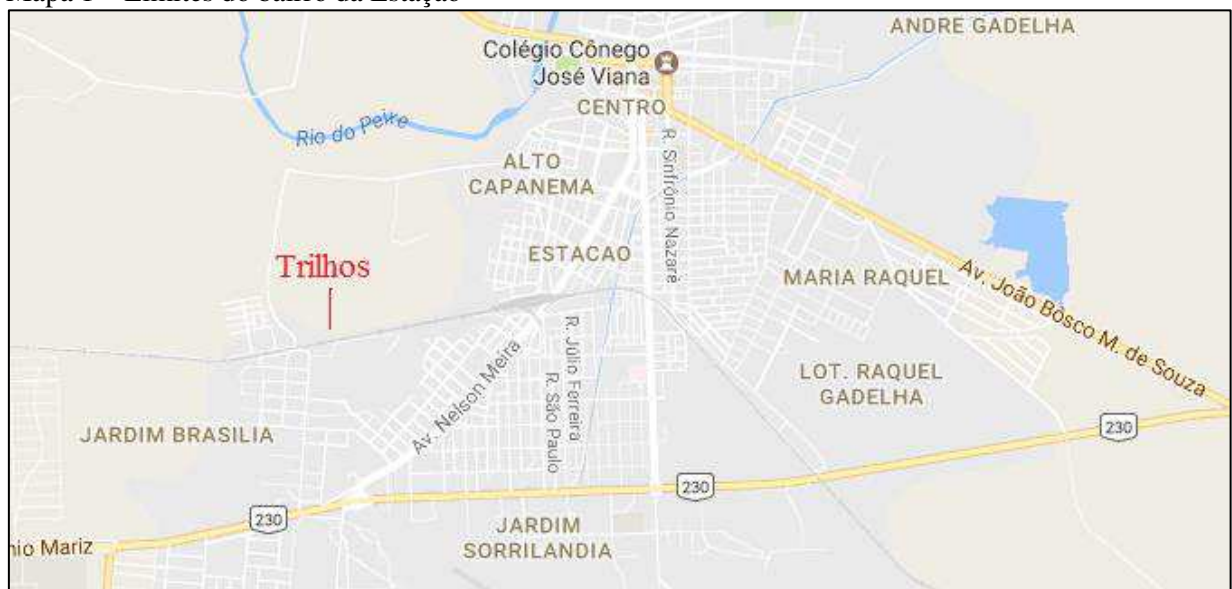
Auxiliam sobremaneira o entendimento do que podemos chamar de evolução urbana da capital, assunto um tanto quanto negligenciado dentro do fecundo campo de estudos da História Local e que, por sua vez, estabelece interfaces com outras áreas do conhecimento, como a geografia, as ciências sociais, a antropologia, a arquitetura, a economia, a demografia dentre outras. (GONÇALVES e MENDONÇA, 2010, p. 2).

Recuando para o sertão paraibano sentimos essa mesma necessidade quanto ao bairro da Estação, todavia pensando o processo de urbanização e desenvolvimento, com o aditivo da estação ferroviária sousense. O intuito aqui não é fazermos uma apologia ao bairro da

Estação, nem muito menos mostrarmos os aspectos negativos, e sim, apresentar por meio das fontes e apoio bibliográfico o processo de desenvolvimento desse espaço.

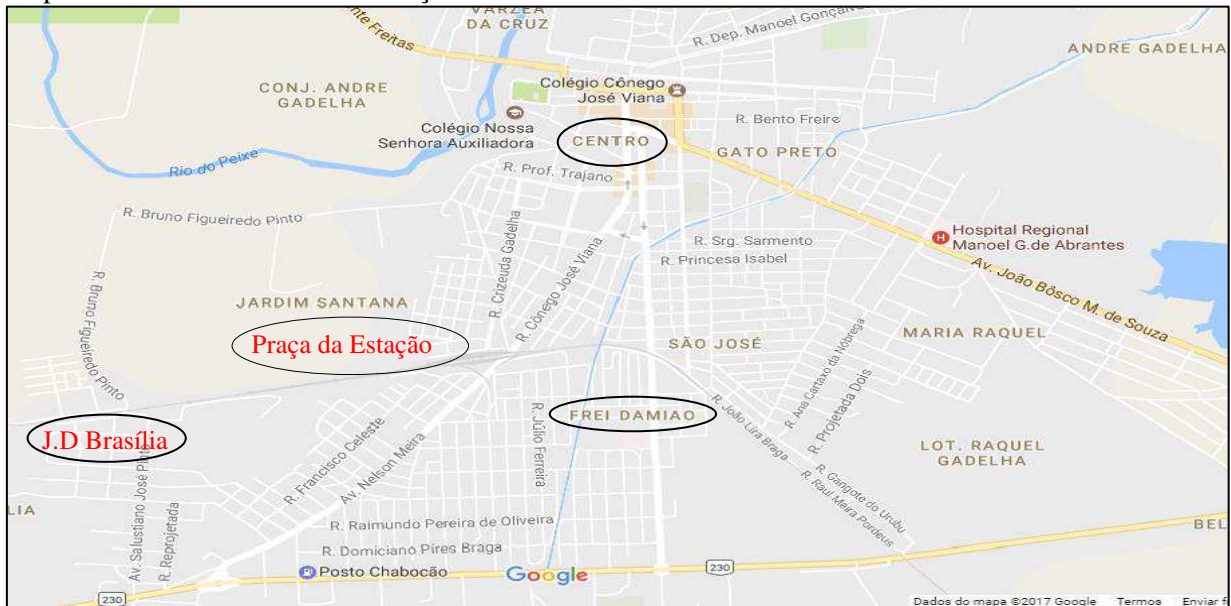
No mapa abaixo apresentamos os limites do bairro da Estação, compondo-o com ele a dinâmica do espaço, o bairro Jardim Brasília, Conjunto Frei Damião, Jardim Sorrilandia e Jardim Santana. Estes bairros que se entrelaçam com o transitar contínuo dos sousenses tendo em vista as suas proximidades, possuem uma relação importante, visto que os noticiários e a oralidade davam conta da criminalidade em maior número, entre esses bairros, com exceção do Jardim Santana e Sorrilandia, espaços onde a incidência da criminalidade era menos frequente.

Mapa 1 – Limites do bairro da Estação



Fonte: Google mapas. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/@-6.759633,-38.229281,15z>>. Acesso em: 20 maio 2017.

Mapa 2 – Limites do bairro da Estação



Fonte: Google mapas. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/@-6.759633,-38.229281,15z>>. Acesso em: 20 maio 2017.

Os bairros que se interligam, dialogando em vivências e acontecimentos, suprem na medida do possível as necessidades dos que circulam. Muito além de um espaço geográfico, o bairro pulsa no desenrolar do cotidiano da urbe, espaço marcado pela ação do tempo que desvenda mudanças históricas e sociais, responsáveis pela transformação do cenário urbano, sobretudo, na presença dos seus habitantes.

A instalação de uma ferrovia, em alguns casos, pode dividir a cidade em dois, o que vem antes dos trilhos e o que segue depois, determinado geralmente, como periférico. Nesse sentido, o bairro passa a ser considerado a “margem” por abrigar práticas que o centro da cidade renega. O espaço que abrigou o trem teve suas mudanças, tornou-se como observamos o bairro da Estação, e mesmo com a não passagem do trem, ele permanece com seu cotidiano.

Cada localidade tem seu contexto diferenciado, devemos também levar em consideração o simbólico, a representação do espaço para o sujeito, e como identifica-se fazendo com que permaneça por décadas a fio e não deseje mudar-se da localidade. Casos como este, identificamos não só em nossos entrevistados, mas também em outros personagens moradores do bairro da Estação.

O diferencial do bairro da Estação foi a estação ferroviária e, mais do que nunca a cidade em seu aspecto econômico, cultural e social aproveitou-se demasiadamente da passagem dos setenta anos de trem pela cidade. Notaremos em linhas posteriores a labuta com várias fábricas de algodão que funcionaram até 1985. Nem todas chegaram a essa data, mas antes de fecharem suas portas passaram décadas com seus serviços. Não só grandes

empresários da cidade beneficiaram-se com o trem em Sousa, mas também o menino vendedor de água, a mulher do café e do bolo, bem como a “rapariga” das casas de recursos.

Na experiência do bairro da Estação, quando o trem deixou suas atividades efetivas no começo dos anos 1990, o espaço não teve mais os cuidados de antes. É fato que os interesses sobre o bairro mudaram e ressignificou-se, não sendo mais tão movimentado como antes. Em Fábio Gutenberg e Pimentel (2003) verifica-se uma relação de omissão quanto aos órgãos de instância maior, referente aos bairros distantes do centro, os subúrbios.

“Lugar dos pobres e trabalhadores é o subúrbio, o centro é liberado para as atividades comerciais, o lazer elegante e os negócios”, (GUTENBERG; PIMENTEL, 2003, p. 138). Logo, podemos perceber a proximidade com o diagnóstico dos autores. Com a estação trabalhando a todo o vapor na recepção de trens cargueiros e de passageiros vindos de cidades como Recife, Mossoró e Fortaleza, a constante presença dos trabalhadores na ferrovia era visível, sendo assim havia toda uma atenção com a organização do espaço.

A constituição do espaço deu-se em torno de uma dinâmica rica em aromas, sabores e desejos e nesse sentido, não só os trabalhadores da ferrovia consumiram o espaço, mas também, os moradores de outros bairros. Destacamos nesse consumo do bairro da Estação, o sagrado e o profano em convívio, que juntos preencheram o espaço com outros serviços. As vendas de sabores, acima de tudo a troca de saberes. Ir a estação era sinônimo de festa, observar quem chegava, dar um adeus ao conhecido que partia, conversar, receber notícia e paquerar. Espaço do movimento, da curiosidade, sobretudo do lucro.

A presença da ferrovia era uma forma de adquirir recursos para sobrevivência, ao mesmo tempo em que aqueceu a economia na cidade sousense. Esse espaço era demasiado caracterizado como rural, e concomitantemente foi reorganizado, limpou-se o mato ao redor, e colocou-se os trilhos, tornando-se acessível a recepção da Maria fumaça.

É o que nos conta um depoente:

M.S [...] Pois então quando eu cheguei em 1961 com 11 anos não tinha negócio de plantação não[risos], aqui existia sim, segundo os mais antigos, que não tem nenhum vivo mais não, de história de pai para filho. Isso aqui era um matagal, *mameleiro*, *mufumbo*, essas plantas nativas aqui do sertão.

J.S-Em que ano foi isso?

M.S- Foi antes, não, depois, da inauguração da estação porque quando construíram a estação já fizeram isso aqui que você tá vendo, já fizeram o trilho, ai já deixou de ser matagal, entendeu ficou planado, limpo aí.³

³ Entrevista cedida por Martins Sarmiento em 08 de janeiro de 2017 na cidade de Sousa-PB.

Como se vê, o trem chega à cidade e o espaço que tornaria-se bairro o recebe sob a paisagem descrita acima pelo nosso colaborador, o ano que o mesmo referiu-se era o de 1926. Recuo necessário para que o leitor compreenda que ao mesmo tempo em que o trem chega ao sertão, como símbolo do moderno e carregando consigo o progresso tão esperado pelo sertanejo, o espaço em sua totalidade permaneceu por bastante tempo inalterado. As mudanças ocorridas não representavam uma mudança urbana, mas modificações que o trabalho com o trem exigia.

As técnicas de modernização nas cidades trouxeram benefícios à vida humana, não respectivamente responsável pela expansão urbana e uso dos espaços. Porém, independente de como esses são usados, possuem sua vertente poética. Ao mesmo tempo em que não deve-se desconsiderar os lugares considerados “baixos”. O trabalho com a estação ferroviária transcendeu as simbologias e representações remodelando-se adequadamente aos interesses dos transeuntes que passaram a identificar-se com o lugar, concomitantemente idealizando o bairro da Estação.

Em meados da década de 1960 contavam-se as poucas casas existentes no entorno da estação que eram especificadamente as casas destinadas aos ferroviários, assim como ao redor da igreja. Conta em entrevista o padre José Mangueira Rolim, instalado no espaço em virtude da construção da Igreja Sant’Ana, que existiam três casas de cerca de arame, visualizamos no mapa 3 abaixo a proximidade da Igreja com a estação, o que nos leva a afirmar que esses elementos citados pelo padre tornam legítimos o nascimento do bairro nesse período.⁴ Discorre padre o padre Mangueira que não existia o bairro do Sorrilândia I, nem o jardim Brasília, ver mapa 1 e 2, bairros que surgiram depois do bairro da Estação.

⁴ Informações encontradas no documentário: Estação ferroviária de Sousa: Um resgate da memória. Diretor: Jesse Moreira. Produção: Francisca de Sousa e Adriana Salviano. Sousa-PB 2012. Idealizado na disciplina de Paraíba II do curso de Licenciatura em História na Universidade Federal de Campina Grande Campus de Cajazeiras.

Mapa 3 – Localização da igreja Sant’Ana

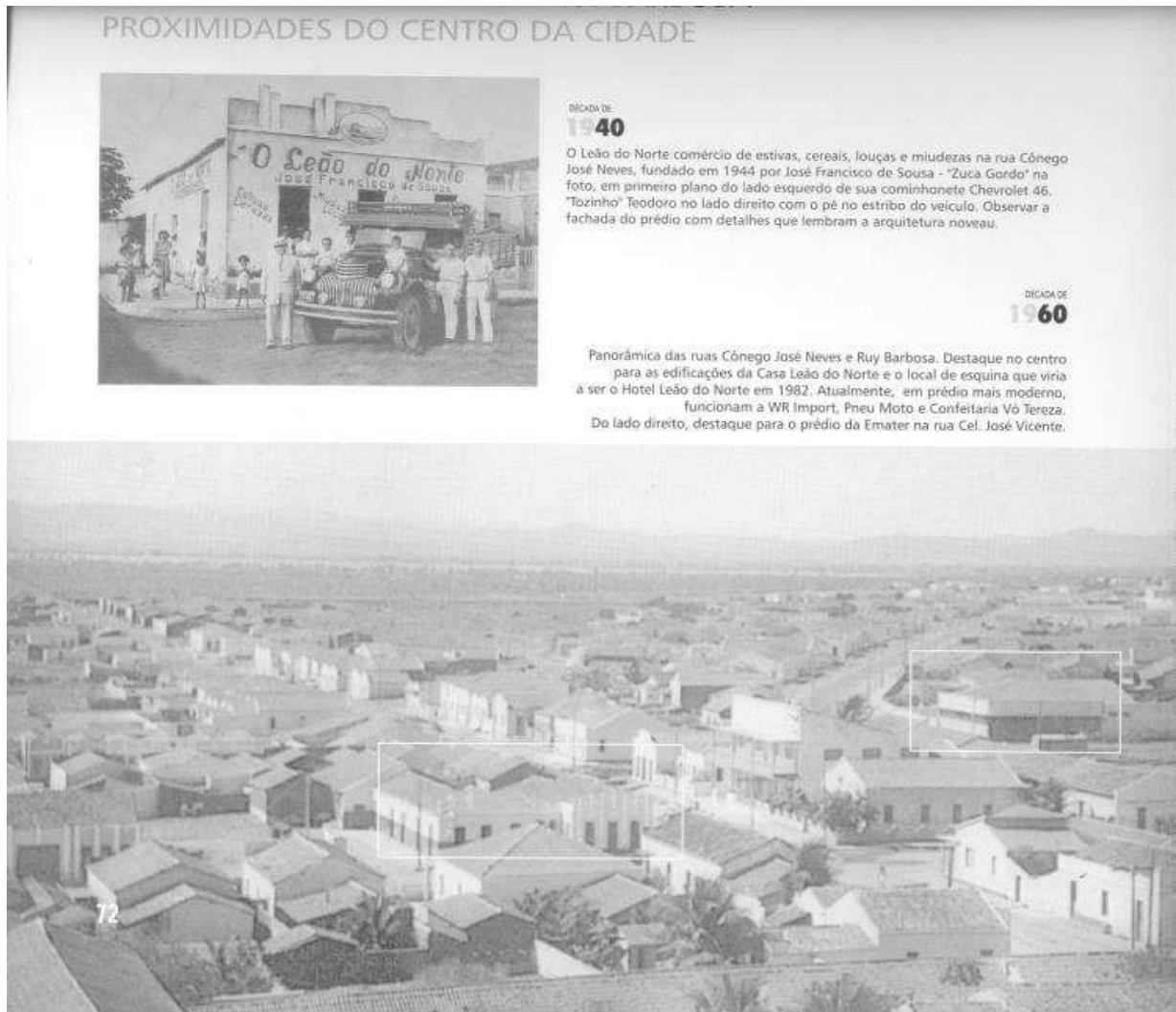


Fonte: Google mapas. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/@-6.759633,-38.229281,15z>>. Acesso em: 20 maio 2017.

As setas apontadas no mapa chamam atenção não só para a igreja Santana, mas também para a praça da Estação que estende-se até a referida igreja. Esta praça teve sua construção autorizada, em meados de 1970 pelo mestre de linha Neto de Amorim. O acordo deu-se em virtude de que nesse mesmo local era para ser uma espécie de rotatória para manobra dos trens. Em entrevista o mestre de linha aposentado nos contou que tranquilizou o padre informando-o que haveria a construção da praça.

Como encontra-se na foto abaixo, podemos figurar um pouco do exposto acima. Nessa exposição panorâmica focamos na parte norte sentido leste, ao lado direito da Imagem 1, onde a legenda é apresentada com localização da EMATER em Sousa. O ícone exposto datado de 1960 nos demonstra uma cidade que expande-se paulatinamente para o Norte, local onde encontra-se a estação ferroviária. Com as atividades comerciais e moradias concentradas mais no centro e proximidades, o espaço, abrigo da estação detinha uma grande extensão de terra.

Figura 1 – Panorama da cidade com enfoque para duas ruas e o comércio de variedades “O Leão do Norte”



Fonte: FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 72.

Em outro momento visualizaremos melhor essa problemática;

O bairro não era muito desenvolvido a cidade *tá* crescendo mais agora *prá cá, mais* era tudo, pelo menos em *termo* de ferrovia, tudo organizado tudo limpinho, no bairro praticamente existia tudo isso. Esse bairro aqui cresceu depois que eu cheguei de 85 *pra cá*, hoje ta *se evoluindo* em termos de comunidade, *mais* a ferrovia *ta me* representando uma má imagem daqui do nosso bairro, você vê como *que é que ta aí*.⁵

É notório que a partir das falas e sob análise da imagem, verificarmos que de fato o bairro da Estação não surgiu atrelado à ferrovia. Por meio da problematização de ambos alcançamos essa hipótese. O vivente em seu espaço de sociabilidade acompanha o desenrolar

⁵ Entrevista cedida por José Leoncio, em 25 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB.

das vias e construções da cidade, sendo ele ótica viva dessas transformações urbanas nos permite afirmar com legitimidade tal hipótese.

A imagem concatenada à oralidade põem-nos diante da história do bairro, que no sentido de modernização teve de certa forma suas “perdas”. Percebemos que enquanto o vapor da ferrovia trabalhava incessantemente o espaço estava sempre limpo, ou seja, o bairro beneficiava-se nesse sentido. Quando a labuta com a estação cessa não tem-se a preocupação com estrutura do lugar. Realmente, hoje, o que se faz presente é o mato e a sujeira, poucas vezes ao ano faz-se uma limpeza e, conseqüentemente, prejudicando os moradores.

Um de nossos entrevistados, José Leoncio, estabeleceu moradia na cidade em 1985, transferido de Patú-RN onde também trabalhava com a ferrovia. Ele assistiu o desenvolvimento do bairro e nos relatou observando-o como encontra-se a atual imagem da estação ferroviária, ao mesmo tempo em que nos apontou os locais e suas atividades de outrora. Tombado como patrimônio histórico, não se tem notícias de quando foi feita uma reforma naquele espaço, característica que faz-se evidente sem que seja necessária alguma fala de morador: a imagem por si já nos conta o bastante.

Silva Filho desenvolve em sua produção o papel das fábricas ao afirmar que “torna-se o primeiro fator a aumentar a área de congestionamento urbano” (SILVA FILHO, 1999, p. 35). Com isso, a classe operária passa a ter seu espaço determinado, tendo em vista uma divisão estabelecida na urbe. Todavia, acabou que ocorreu sua “marginalização”. Labutar com o trem movimentou na cidade sousense um grande contingente de pessoas, em um dado momento conforme análise das entrevistas, um dos colaboradores nos conta que existiam mais de 200 pessoas ativas no ramo. E onde ficavam esses sujeitos?

Se pensarmos também por esse ângulo o bairro da Estação estava apto a abarcar, desenvolver urbanisticamente aos arredores da estação, todavia como colocado anteriormente, não destacamos o desenvolvimento associado à ferrovia. Referimo-nos no sentido de abrigar moradias, assim como as fábricas de algodão. É sabido, que a maior parte das fábricas sediaram outras dependências de Sousa, assim como a moradia de seus trabalhadores. Notamos apenas a presença de uma fábrica nas proximidades do bairro.

Os traços memorialísticos não nos dão conta de uma fábrica nas proximidades ou mesmo depois do bairro da Estação. Porém, encontramos na segunda metade do século XX a fábrica de algodão *A. Abrantes Gadelha e Cia* localizado na saída para a cidade de Cajazeiras-PB. A localização dessa fábrica estendia-se depois do bairro da Estação. O sentido que referimos é a saída da cidade que não passa pelo centro, mas a que segue, para quem conhece, a saída sentido a cidade vizinha de Cajazeiras. Oliveira (2014) ao referenciar as fabricas de

algodão em Sousa, em especial a das proximidades do bairro, não destaca quando iniciou os trabalhos nessa fábrica. Logo, podemos notar uma combinação com o nascimento do bairro também por esse período.

Dos argumentos apresentados por Silva Filho (1999), delineamos como um fator comum ao bairro uma divisão nítida do espaço urbano. A lógica baseia-se na existência primordial da cidade para que se tenha o bairro. Por outro lado, só é viável o bairro tendo em vista a delimitação do centro da cidade. A importância do centro é indiscutível, porém essas divisões das cidades, em alguns, casos vão além.

Com o desenrolar do bairro, conforme a cidade expande-se, ressaltamos uma outra forma de divisão. Toda dinâmica existente depois da linha ferroviária representava e ainda hoje representa uma porção marginalizada. Contextualizando historicamente, só a partir da década de 1970 as moradias foram surgindo. Na sua parte oeste é cortado pelo bairro Conjunto Frei Damião, conhecido por quem habita a cidade como “espaço perigoso”, tendo em vista a concentração maior de traficantes de drogas, produtos roubados e com grande incidência de assassinatos. Na parte leste está o Jardim Sorrilândia local mais afastado.

O bairro da Estação só terá a formação de um aglomerado de casas conforme citado na fala acima décadas depois da existência da ferrovia. Foi fruto de um crescimento natural. Silva Filho (1999) aponta que esse crescimento não era apenas “fenômeno do velho mundo”, o mesmo cita vários fatores como: aumento populacional, avanço do espaço físico, surgimento de habitações que expandiram-se pelo Brasil.

Conta-se em relatos a existência de baixos meretrícios, pequenos mercados, locais para “pernoitar”, vendas de variedades alimentícias que ocupavam o entorno da estação. É o que nos conta o senhor Vicente Jacinto, conservador de linha e sua esposa Dona Nensinha que também participou da entrevista⁶.

V.J- [...] Tinha João terroso, ali onde tem umas oficinas, era João terroso[[mas ali não era hotel não, *nera* casa de recurso? Onde era Célia, era ali? Num era um cabaré, mas ali em João terroso tinha um primeiro andar, e tem essa outra rua também que era quase a rua todinha do lado e outro, que era cabaré.]]

J.S- **Me informaram mesmo da existência de dois, três cabarés.** [[tinha mais, tinha mais, *ói* tinha o de Célia que era lá em cima ai vinha descendo na esquina ali já era de cabaré, ali sabe onde é a rua onde vende moveis usados? ... **Sei, Sei.** Aquela rua tudo era cabaré, ali onde é cheio de oficina perto de Zé Leôncio ali era de João terroso, era casa de recurso, hoje chama hotel, motel, hoje é civilizado]]. Não era no nome de João terroso, era de Célia chamava cabaré de Célia, depois passou a ser no nome de João terroso.

⁶ A fala de Dona Nensinha está representada na citação entre dois colchetes.

Ainda hoje *ta lá* o prédio caindo aos pedaços, hoje *acabou* o cabaré, porque era familiar, foram comprando as casas.⁷

A memória contada nos apresenta uma amostra do que tínhamos no bairro da Estação, espaço marcado pela presença do sexo, ruas que por muito tempo guardaram o trabalho ilícito com o corpo. A labuta com a ferrovia alimentava esse tipo de prática, homens que vinham de outras cidades e de passagem pela cidade entregavam-se aos “prazeres proibidos”. No depoimento notamos que esse tipo de prática cessa quando o bairro começa a ser ponto de moradia, termo denominado de familiar.

Na perspectiva de Antônio Clarindo (2003) as casas de recurso foram o que são hoje os motéis. Na cidade de Campina Grande esse tipo de prática era proibida. Eram casas faziam-se presente não só nos bairros de Campina, mas também no centro. No decorrer da década de 1960 a cidade passa por uma crise, ocorrendo o fator inverso, quanto mais se proibia o sexo clandestino, mais mulheres aventuravam-se nessa vida.

As ruas citadas nas entrevistas localizam-se de frente a estação ferroviária, Praça da Estação. Na foto adiante temos a rua das oficinas e em seguida a de móveis usados, ambas citadas no depoimento do conservador de linha, Vicente Jacinto.

Figura 2 – Habitações e oficinas mecânicas em frente a estação, sentido bairro Jardim Brasília

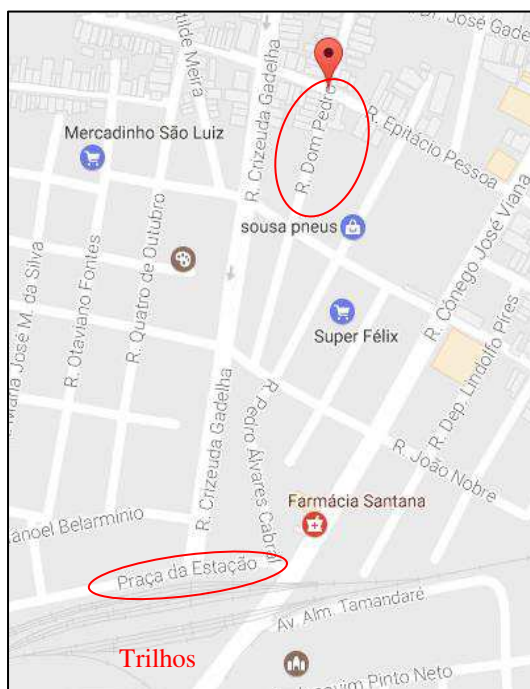


Fonte: Arquivo pessoal, 2014.

⁷ Entrevista cedida por Vicente Jacinto em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

Ao lado direito da imagem temos hoje oficinas e entre elas a casa do mestre de linha e colaborador dessa pesquisa, José Leoncio, antes, abrigo das casas de recurso e os cabarés. Em seguida temos um lado da rua que hoje tem móveis usados, detalhe para o prédio do mercado da carne, construído na década de 1970 como forma de abrigar barraqueiros que ficavam em frente à estação com suas vendas de variedades. Assim como a rua acima sediava os vários “abrigos do sexo” a rua Dom Pedro I seguiu nesse sentido, onde “dona” Nensinha discorre da presença, hoje, da loja de móveis usados. Atualmente a rua está toda asfaltada e encontra-se com as ruas do centro, e é um dos principais acessos para o local.

Figura 3 – Acesso a rua Dom Pedro I



Fonte: Arquivo pessoal, 2015.

Em locais mais afastados do centro da cidade, como o bairro da Estação, costumam ocorrer fatos peculiares. A memória contada nos informa que aconteciam alguns casos de atividade sexual fora do espaço destinado a essa prática. A feira do capim era o cenário indicado. Além de vender; bicicletas usadas, relógios e alimentos, indivíduos praticavam o ato sexual. Acreditamos ser fatos que faziam-se isoladamente e em um momento que não houvesse o período de vendas.

Era a chamada a feira do capim, motivo é um pouco...mulheres que vinham e faziam sexo no chão mesmo e por isso ficou denominado a feira do capim.

Ali não tinha motel, não tinha essas coisas. Tinha só umas casinhas com uns quartinhos. Agora nessa feira tinha tudo que você quisesse: venda de bicicleta, relógio usado...E na pedra calçada da estação tinha sanduíche, cocada...E tinha muitos bares um desses, passava a noite aberto. Por isso chamava bar sem porta, era a noite todinha. (SOUSA; SOUZA, 2013, p. 53).

Das linhas acima podemos subentender um pouco desse espaço. Dinâmico, curioso, pelas ocorrências e apropriação do espaço público, acima de tudo, propício ao entretenimento do fim de um dia de trabalho. Podemos afirmar em pauta com Tompson (1992) fatos que revelam um “submundo” alimentado pela existência dos ferroviários. Sobre o contexto verificamos em Chalhoub (2008) que reflete também sobre essa relação: trabalho, moradia e consumo dos espaços e o bar. Por outro lado discorre Certeau (2008) sobre o bar do bairro como uma função social, “casa dos homens”, o “desopilar” depois de um dia de trabalho, verificando-se assim a sua maior movimentação no fim do dia, bem como, o maior público masculino.

Lócus como esse é palco de trabalho, ao mesmo tempo entretenimento, ao fim de um dia cansativo e na maioria dos casos sem suas famílias, os trabalhadores, geralmente vindos do Ceará e Rio Grande do Norte apropriavam-se do espaço com o que lhes era ofertado em variedades de serviços, não só do bairro. “Eu cheguei em 1985, dezembro e minha família chegou em março de 1986”.⁸ Supomos com isso que esses sujeitos recorriam aos bares e ao sexo. Na perspectiva de Tompson (1992), para o campo do lazer só é possibilitada a investigação pela evidência oral, tendo em vista os poucos registros. O espaço é moldado conforme a rotina que se empregava no bairro da Estação visando o público alvo, os ferroviários.

No bairro da Estação a chegada do trem era sinônimo de “paquera”. Fala que legitimasse na entrevista com o senhor Jacinto na presença de sua esposa “dona” Nensinha que afirma divertidamente que não conquistou seu esposo pela via do trem.

[...] A diversão de Sousa, todo mundo ia para a estação, as moças iam atrás de namorado] era uma festa menino, a maior festa daqui de Sousa era o encontro dos trens (+). [agora eu não fui não para a estação atrás dele].⁹

Com o encontro dos três trens dos ramais com atividade na cidade, a estação ficava lotada, sinônimo do maior movimento da cidade, tendo em vista que em um trem de

⁸ Entrevista cedida por José Leoncio Oliveira em 08 de janeiro de 2017 na cidade de Sousa-PB

⁹ Entrevista cedida por Vicente Jacinto em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB

passageiros andava com seis vagões completamente lotados.¹⁰ Supomos que o encontro desses três trens realmente promovesse essa movimentação toda, e acerca disso aprofundaremos as discussões em outro tópico.

Gradativamente ao apresentarmos o bairro da Estação adentramos ao seu cotidiano e as formas de uso do espaço público e privado. Aqui apontamos um pouco de sua formação, desenvolvimento e discursos que nos fizeram compreender o momento certo em que o espaço, enfim tornou-se o bairro da Estação. Seguindo na rota dos trens adentraremos posteriormente a esse contexto destacando conceitos historiográficos necessários à construção da temática.

1.1.2 Caminhos da cidade: conceituação e formação do espaço urbano

Ao caminhar pela cidade somos atraídos de imediato pelas imagens que nos cercam conforme os passos avançam. É natural, tendo em vista que cada cidade tem uma característica diferente que muitas vezes remonta a uma época, com traçados de ruas, organização de casas, comércio, bem como seu patrimônio e ponto turístico os quais para os sujeitos tem formas e apropriações variadas.

Acompanhado dessas imagens que em alguns casos hipnotizam pela beleza, o som também se faz presente, nos passos de quem anda apressado, na voz do vendedor, nos carros que se entrecortam no trânsito enfim, imagem, som e cor são características que mantêm viva a cidade ao preencher seus espaços de vida humana. Nesse sentido, buscamos aqui discutir, perpassando as lentes da vasta historiografia sobre Cidade, as nuances que a cercam. Pretendemos olhar a cidade e ao mesmo tempo procurar compreendê-la e ao nos munir de como os autores a esmiúçam, somos também provocados a modelar a forma como nós mesmos pensaremos e desenharemos no papel, nossas cidades.

Na perspectiva de Weber (1997), a constituição do conceito de cidade é o seu cotidiano, as práticas estabelecidas e suas relações. Tendo como origem as mais variadas formas de organização e formação de aglomerados, são sujeitos que ao almejar estabilidade escolhem um local para viver, desenvolver-se não só economicamente, mas também, criando vínculos sociais.

Em grande medida é o olhar do historiador sobre esse emaranhado de possibilidades que surgem questionamentos. Segundo Rezende (1997), partindo desse olhar, somos instigados a “desvendar seus mistérios” como se encontrasse magicamente diante de esfinges,

¹⁰ Idem.

encontradas no Egito. Em contrapartida, o autor afirma que são imagens que não são endurecidas, por abrigar “sonhos, medos e desejos” e como um fator natural o historiador seguirá conceituando as coisas, organizando-as conforme sua cronologia, sobretudo, reagrupando memórias.

Coulanges (2007) nos desloca para a cidade antiga, e é na teia da sua mística com suas significações que entendemos como investigar a urbe, por quais meios, caminhos, foram tecidos seus conceitos que gradualmente modificaram-se. Automaticamente leva-nos a entender os sujeitos que a habitam, suas práticas e a forma independente de como consomem a urbe, responsáveis pela forma que adquiriu a cidade.

Enfim, a formação da cidade deu-se por meio de grupos que não vieram “vazios”, mas pautados em crenças, concomitantemente desenvolvidas no religioso e no político. Seguiam, portanto, suas regras baseadas nessas crenças, que de acordo com o autor “nada mais de poderoso sobre a alma”, tornava-se difícil para a cidade de tal modo interferir sobre essas crenças, fazendo com que por muito tempo perdurasse a independência de grupos sobre o Estado, tendo em vista a posteriori fundação da cidade.

Em uma perspectiva distinta, Matos (2002) legitima a cidade como um documento, como forma de recuperar as relações, “decifrar enigmas” com o apoio da arqueologia. Como se vê a cidade nos é descortinada sobre vários aspectos tornando questões de urbanismo, também dos sujeitos, nasce ali o outro, “o pobre, o imigrante, a mulher, o negro”, agentes dotados de memória, contextos de vida e trabalho que sob estudo são desvendados.

Personagens que em sua individualidade tornam-se para Pesavento (2007) uma forma de escrita e leitura de sua própria alma. Centro de discussões que enriquecem o estudo sobre a cidade. O trabalhador ferroviário, a mulher, o imigrante e os inúmeros protagonistas que preenchem o urbanismo são dotados de experiências, conforme a autora argumenta surge da “reação em face da realidade” (PESAVENTO, 2007, p. 10). Foram e sempre serão essas experiências reais em seus meios de vida, conflitos, vitórias que levaram-nos a contar suas histórias.

Em nível nacional o lidar com a cidade, conforme Matos (2002), segue passando por mudanças, simultâneo o nascimento de um problema. Anteriormente via-se como apenas uma delimitação espacial. Tais mudanças acompanharam paralelamente as próprias transformações urbanas, quando sublinhadas tornam-se um desafio para o historiador.

Com isso, Matos (2002) elenca os temas derivados de uma preocupação no decorrer do século XIX e XX. O assunto higiênico-sanitário ganha expressivo enfoque, sob o olhar do médico, engenheiro, que dessa forma destacavam práticas a serem revistas. Estas

características, veremos adiante ao manusear a ideia de progresso concatenado ao trem e as transformações urbanas.

A cidade como um processo cíclico é território do sagrado e do profano, quando um ascende o outro é escuridão, ou seja, a cidade é contínua, não esgotável, visto que os homens encontram-se nela a refazer e escrever diariamente seus medos, consumos demarcando os espaços da história.

Referindo-se a todo esse montante de possibilidades sobre a cidade, é necessário determinar as linhas do processo de modernização. Afirma Rezende (1997) que as cidades modernas não necessariamente “passaram pelos trilhos da industrialização”, isto é, toda uma criação do imaginário humano do que é modernização. Muitas vezes o que está presente no espaço são pequenos aspectos de mercado, mas que não deixa de criar uma imagem que diferencia, como citado abaixo o urbano do rural.

O espaço físico da modernização alarga os sentimentos ditos progressistas. Na verdade é a ideia de progresso que enfeitiça os homens e que vêem na cidade seu lugar privilegiado. O mundo da mercadoria e do valor de troca é fundamental para que a cidade assuma seu papel agente da modernidade, para que se produza o contraponto entre o urbano e o rural com suas mistificações. (REZENDE, 1997, p. 25).

Como um ímã, a cidade atrai os sujeitos que a enxergam como pólo de desenvolvimento, o que é crucial para a circulação de pessoas e bens. É desse modo que diferencia-se do campo que possui suas especificidades, vivenciando uma realidade totalmente diferente da cidade.

Conforme Rezende (1997), a cidade do Recife no período republicano experimentou essa modernidade, com isso desejavam mais que “luz a gás e bonde de burros”. A capital então tornou-se alusão a modernidade urbana, segundo Aranha (2003) devido as novidades que chegavam do “estrangeiro”. Pela forma como as coisas também aconteciam proporcionando conforto, eram os signos que encheram os olhos, porque a cidade em si, ainda não experimentava, a movimentação intensa de uma metrópole.

Pautado em Baudelaire, Barman (2007) demonstra como era a vida na Paris oitocentista. Uma cidade moderna que segundo este, desdobrava novas liberdades, no sentido do vai e vem do homem “pelos corredores urbanos” guiando-se por qualquer lugar e adquirindo experiências nas massas. Como signo dessa urbanização o autor elege os *bulevares*, ponto de associação “das forças materiais e urbanas”.

Os *bulevares* derivaram-se das obras urbanísticas de Haussmann, no século XIX em Paris, e significam na verdade, grandes avenidas, largas com o propósito de convergirem ao centro. Além desse sinônimo de modernização, esse século assistiu a presença do saneamento, crescimento dos portos, surgimento dos bondes, ferrovias dentre outros, mas não pensados para todos os habitantes (BENJAMIN, 2007). Nesse viés, o autor tece uma crítica a Haussmann tendo em vista que em toda essa criação excluíram-se os pobres, tornando-se apenas expectadores dessa mudança brusca da materialidade urbana, e que abarcava também a subjetividade humana.

A cidade que à medida que é consumida pelos sujeitos. Mostra também um outro contraste que se deseja esconder: a pobreza. Enquanto do lado de dentro é vivenciado, através dos sabores, esse consumo, comum a quem frequenta, do lado de fora é almejado muito mais. A massa que não possui condições nem mesmo de sobrevivência, que fruto dessa modernização urbana perdera até suas casas, sentem, vivenciam a cidade de maneira distinta.

Acerca disso, Bresciani (2013) ao abordar Londres e Paris no século XIX esbarra nessa mesma questão ao experimentar a cidade em todos os seus aspectos, sejam gastronômicos ou um passeio pelas ruas, os sujeitos terão “sofrido a punição ser passado pelas varas de todas as formas de pretensas misérias”. Vara, no sentido figurado representa a massa humana que definha por falta de alimentação. Toda essa questão faz-se necessária se pensarmos que em sua totalidade tais questões passam despercebidas, como imagens que naturalmente agregam-se aos pontos da cidade e não são tocadas a fundo, em muitos casos sequer enxergadas.

Na perspectiva de Muniz (2008) sob a égide de Calvino sob o olhar do personagem Marcovaldo, operário, demonstra um olhar diferenciado sobre cidade, no caso a Itália. O pós-guerra reflete a situação econômica péssima da cidade o que a leva a transformações.

O mundo na percepção de Marcovaldo é visto como belo, diferente, mesmo a cidade coberta por neve, e sobre sua má condição de vida, disso ele aproveita e ganha para remover a neve das calçadas. A relação com o supermercado destaca bem essa percepção, quando o mesmo vai às compras e percebe que não há condições suficientes para alimentar os seis filhos.

Já na Perspectiva de Marco Pólo, Ítalo Calvino (2003) legitima um pouco dessa percepção diferenciada sobre a cidade. Servindo ao grande Kan, Pólo viaja pelas cidades que formam o seu império, e é das suas impressões que ele conhece as suas vivências, não como Pólo, mas é o que lhes resta, o que ele criou a partir das descrições narradas. Dessa forma afirma-se que [...] “Cada pessoa tem em mente uma cidade feita exclusivamente de

diferenças, uma cidade sem figuras e sem forma, preenchida pelas cidades particulares” (CALVINO, 2003, p. 36).

A cidade também é um ato inventado com os seus personagens tipicamente característicos dos lugares de origem. O morador do bairro da Estação poderia ter práticas referentes às condições do lugar. O apito do trem ao nascer do sol fez o transeunte levantar mais cedo, um despertador diário que também não foi diferente daquele que morou perto das fábricas de algodão na cidade. Experiências que jamais serão narradas por quem não vivenciou, sendo assim, quando contadas tornam-se criações, onde quem fala pode omitir ou acrescentar inventando uma característica importante.

Lidar com a história oral assemelha-se um pouco a isso. Todavia, quando temos a oportunidade de dialogar com vários personagens de uma época destacamos que as histórias paulatinamente encontrarem-se, como fios sublimes de toques doces e amargos de experiências vividas, sentidas.

Ao mesmo tempo, as invenções como observado por Portelli (2013) também revelam fatores importantíssimos. Segundo o autor são criados símbolos, e em meio a tantas narrativas os sujeitos podem confundir-se ao narrá-los. Muitas vezes as datas são trocadas e eventos marcantes são transportando para outros, criando conexões que nos fazem achar que são um só fato, mas que apenas podem correlacionar em um pequeno ponto.

Por outro lado, vale ressaltar que mesmo integrantes de uma mesma cidade, as pessoas não se reconhecem. Ao passar por *Cloé* em uma de suas andanças, Marco Pólo logo destacou esse fator nessa cidade:

[...] Quando se vêm imaginam mil coisas a respeito uma das outras, os encontros que poderiam ocorrer entre elas, as conversas, as surpresas, as carícias, as mordidas. Mas ninguém se cumprimenta, os olhares se cruzam por um segundo e depois se desviam, procuram outros olhares. (CALVINO, 2003, p. 53).

Parece-nos ao primeiro momento a dinâmica que é o cotidiano, essa troca de olhares sem que o diálogo aconteça, sobretudo os julgamentos da aparência, São contatos feitos apenas de forma frenética. Como se o encontro entre essas pessoas fosse impossível por justamente estarem distantes entre si, Calvino (2003).

Na perspectiva de Câmara e Costa (2010) existe uma complexidade ao buscarmos conceituar a cidade. A sociedade apresenta-se em uma performance que mobilizasse conforme sua temporalidade, bem como as formas que as diversas áreas do conhecimento leem a cidade. A cidade é:

[...] lugar de morar, de estudar lugar das relações de parentesco e amizades, mas também do individualismo, do ritmo do trabalho, do andar apressado; é o lugar da produção, das fábricas de equipamentos e mercadorias, o lugar da circulação do comércio e dos serviços, dos mais simples aos sofisticados; o lugar da concentração dos meios de consumo coletivo e infraestrutura; dos meios de comunicação; lugar da circulação financeira, de pessoas e do trabalho das pessoas. (CÂMARA; COSTA, 2010, p.161).

Como podemos perceber o conceito de cidade foi amplamente destacado pelos autores, a cidade quando pensada abre um leque de apropriações, trabalho, estudo, lazer, amizades, que ao conviverem diariamente ditam o ritmo da vida humana em seu cotidiano. Assim como a existência do novo e o velho, elementos que não se excluem, mas que combinam-se.

1.2 A estação do bairro

Ao lidarmos com o espaço urbano verificamos a necessidade de conceituarmos a cidade, assim como, conhecer um pouco da própria cidade que decidimos estudar. Depois de passarmos por esse percurso, conhecendo o período de nascimento do bairro, chegamos ao seu cotidiano. Lugar marcado pela constante atividade com o trem, aos poucos o bairro é acometido pelo comércio e habitações. Para adentrarmos a esse contexto delimitamos primeiro o espaço, localizando os pontos comerciais que davam cor ao bairro da Estação. Para isso delinearemos a partir de fotos contemporâneas cada ponto apresentado pautado na memória dos colaboradores. Será por meio das entrevistas que teremos a possibilidade de viajar pela experiência de outrora, e do outro, Alberti (2004).

Figura 4 – Localização de empreendimentos nas imediações da estação



Fonte: Arquivo pessoal, 2014.

A imagem reflete o bairro da Estação hoje. Conforme a oralidade podemos desenhá-lo, para com isso, identificarmos a sua dinâmica. Nela observamos o lado esquerdo da estação, ponto que na década de 1980 abrigou alguns hotéis, no entanto tomando por base vários depoimentos e tendo em vista o histórico do bairro, os dois hotéis citados provavelmente eram casas de recurso, cabaré, zona, de acordo como linguajar da época.

Por outro lado, observamos o espaço que em outrora abrigou a hospedaria *Dragão do Mar*, e acredita-se que foi a única no espaço. Pela característica do nome, somos levados a tentar identificar a sua origem, mas infelizmente a oralidade não conta a respeito, porém tendo em vista empresas fincadas hoje no Ceará, podemos mais ou menos traçar um percurso de onde veio o mesmo. Em pesquisa descobrimos que no referido estado existe uma companhia de transporte coletivo com esse nome¹¹, bem como, avenida e um órgão, instituto de cultura em Fortaleza-CE¹². Supomos, então, que hospedaria *Dragão do Mar* teve seu título recortado de algum estabelecimento cearense intitulado da mesma forma, e que foi parar em um empreendimento no bairro.

Sabemos que o trem foi por muito tempo o único meio de transporte não só na região. Na cidade de Sousa o trem chegou pela via do Ceará, sob a responsabilidade da Rede Viação

¹¹ Disponível em: <<http://www.avdragaodomar.com.br/site/?pg=empresa>>. Acesso em: 29 maio 2017.

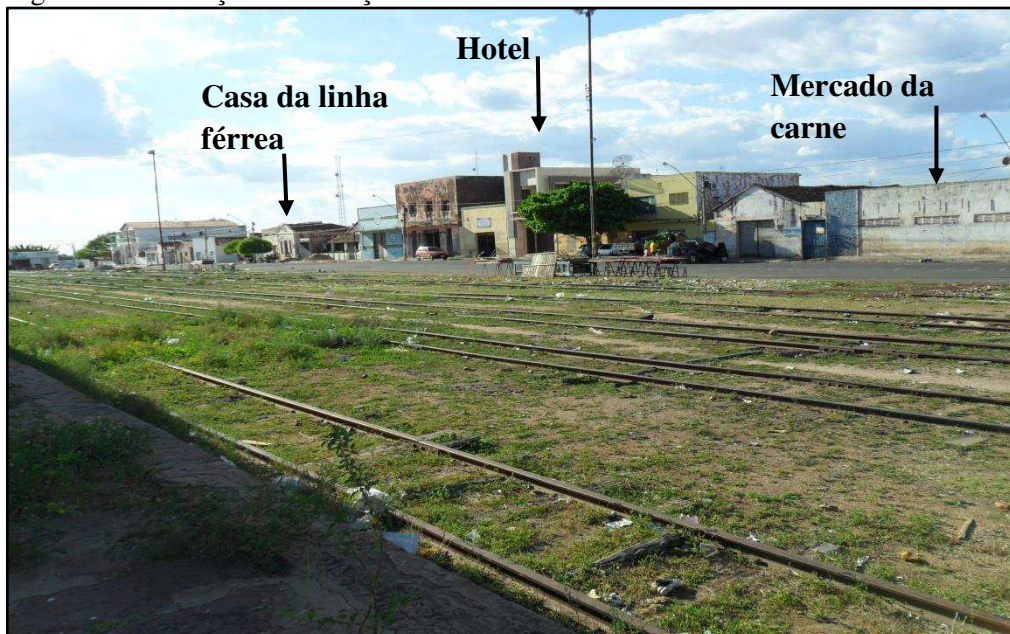
¹² Disponível em: <<http://www.dragaodomar.org.br/espacos.php?pg=instituicao>>. Acesso em: 29 maio 2017.

Cearense em 1926, seguindo até Pombal. O trecho foi concluído em 1932 e assim, sucessivamente, chegando a um dado momento a ligar-se finalmente com a capital paraibana. Entretanto, já não seria mais a companhia RVC incumbida pelo trecho. Por meio do trem, os sousesenses estavam a todo momento em contato com o vizinho estado.

É interessante notar quanta influência tivemos desses estados onde o trem nos ligava. Até hoje, também nessa perspectiva, os sujeitos não só de Sousa vão a capital cearense, mas também a Juazeiro, Crato. Estas cidades mais próximas oferecem um comércio atrativo. Esses sujeitos não mais deslocam-se de trem, mas ressaltamos ainda a existência desse contado. Verificamos também essa troca em outro momento. Moradores das últimas cidades do Ceará, divisa com a Paraíba, tecem suas principais atividades nas cidades vizinhas da Paraíba, como Sousa e Cajazeiras. Sousa como pólo em saúde da rede particular e Cajazeiras com o seu comércio movimentado.

Ainda no que se refere ao lado esquerdo da estação apontamos a existência de mais um hotel, que na verdade era uma casa de recurso, uma das várias, que dividia espaço com um pequeno comércio e casas. Na contemporaneidade os mesmos deram lugar a casas e um conjunto de oficinas.

Figura 5 – Imediações da Estação Ferroviária



Fonte: Arquivo pessoal, 2014.

No detalhe da imagem temos a casa de um agente, mestre de linha do ramal Mossoró, aposentado e um dos colaboradores da pesquisa, o senhor José Leincio. A casa pertencia a RVC (Rede Viação Cearense), ramal que vindo de Baturité no Ceará abriu os caminhos de

ferro na Paraíba, no início do século XX. Essa habitação nos chama atenção por ser a única sobrevivente, além da estação, do período da passagem do trem.

É notório o cuidado em manter viva a memória de uma época importante, a estrutura da casa ainda continua a mesma de sua edificação inicial, do piso as paredes e as portas que um dia assistiram a Maria fumaça desfilando por solo sousense. Abaixo, vemos-a em seu requinte de detalhes, referenciando a *art déco*.

Figura 6 – Detalhe da casa do aposentado José Leoncio



Fonte: Arquivo pessoal, 2017 e 2014.

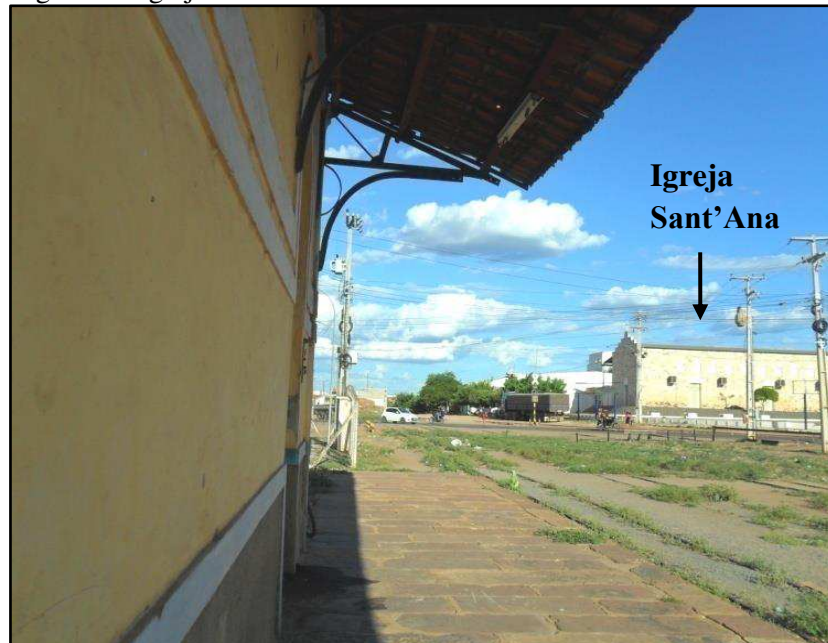
Ao lado direito da estação observa-se o castelo, local destinado a ferroviários descansarem, tendo em vista uma longa viagem e o retorno no dia seguinte. Procurou-se saber o porque da denominação de castelo, no entanto não se sabe de fato de onde veio. Nesse sentido seguindo reto o trem percorria os trilhos rumo ao ceará, com passagem em São João do Rio do Peixe-PB. Preenchendo o espaço do bairro a Igreja Sant’Ana foi uma das primeiras edificações, construída e edificada no início dos anos de 1960.

Figura 7 – Apresentação do “castelo”: Ponto de apoio aos ferroviários



Fonte: Arquivo pessoal, 2014.

Figura 8 – Igreja do bairro



Fonte: Arquivo pessoal, 2014.

Os aparatos que compunham o bairro levavam consigo a simbologia da estação ferroviária, como parte intrínseca deles. Com a igreja deu-se da mesma forma, o padre era o “aquele da estação”, e a igreja também era “da estação”, e nisso observamos a relação com a ferrovia.

Verificamos nisso um reconhecimento dos moradores e a construção de um espaço dotado de experiência e saudade. Conforme se distância do mercado, centro e dos pontos de

trabalho, necessários a sua sobrevivência e dos recursos que lhes são oferecidos, cria-se a magia da volta para casa, o acolhimento do lar que só o bairro pode oferecer. Relacionado a todo esse contexto apoiamo-nos nas palavras de Certeau (2008, p. 157).

[...] É que o bairro é muito restrito para assumir a totalidade do desejo urbano; as comodidades que oferecem também não conseguem atender a todo tipo de comportamento do consumidor. Tem portanto necessidade de “outros lugares” dos quais os usuários possam usufruir para enriquecer seu domínio do espaço urbano em geral. Mas é também desta diferença de prática que o bairro retira um acréscimo de identidade; a “viagem” apenas terá sido um lapso de tempo, um excedente, reconduz ao seu lugar de origem, exatamente onde ressurgem o prazer de viver no bairro. Uma vez fechada a cortina para o exterior do resto da cidade, o próprio bairro, bem longe de entorpecer-se na captação de sua identidade, encontra uma dinâmica interna capaz de satisfazer o reconhecimento de seus moradores.

No contexto privado segundo Matos (2002) este funciona como lugar de acolhimento, nele o transeunte desarmar-se de todos os mecanismos que detém para defender-se cotidianamente no espaço público. Aspectos marcados pela intimidade familiar do espaço que tomasse por lar. Na perspectiva de Certeau (2008) público e privado não são externos um ao outro, são elementos que se relacionam, caracterizando no bairro, um elemento que depende do outro para ter significância.

Vale ressaltar que o espaço público no tocante ao seu uso diário acaba que tornando-se privado. Ainda segundo Certeau (2008), no bairro são oferecidos mecanismos que tornam essa conjuntura favorável tecido por uma rede de relações cotidianas, vizinhança, comerciantes e o trajeto feito. Esse “sistema de relações” induz a prática do aproveitar-se do espaço para o favorecimento, a possibilidade do ganho do qual a coletividade incorpora como comportamento social.

De acordo com Câmara e Costa (2010), tendo em vista a realidade de Criciúma em Santa Catarina, o nome do bairro tenciona um vínculo que liga o morador ao lugar, não só como parte de uma identidade que reluz esse sentimento de pertencimento e de uma identidade local. O trem abriu possibilidade no bairro da Estação de da formas de ganho àqueles que necessitavam de uma renda para sobrevivência.

No caso específico de Criciúma a presença do carvão é bastante forte, sendo assim alguns bairros são denominados tendo em vista esse fator. A autora cita exemplos de “mina Brasil”, “mina do toco” dentre outros. Observamos aí uma forma de deixar um “recado” para quem chega à localidade, a existência de algum símbolo econômico, em alguns casos de fé ou característica natural.

A chegada do trem era recebida como festa, considerado o maior movimento da cidade, isso porque os três ramais que passavam em solo sousense, em um determinado dia na semana encontravam-se. O ramal de Recife, Mossoró e do Ceará transportavam cargas, bem como, passageiros e era este último trem que atraía não só o morador da cidade no geral, como ascendia o fogo do fogão do barraqueiro da estação, da vendedora, do menino que vendia água. Sons, cheiros que misturavam-se às estratégias de uso do espaço, a novidade aguçando os sentidos dos transeuntes. O senhor Vicente Jacinto, juntamente com sua esposa Nensinha registram em entrevista esse momento:

J.S - E como eram os horários que o trem chegava, o senhor lembra? Os horários que vinham, por exemplo, do Ceará.

[[o trem do Ceará, era mais cargueiro, mas tinha passageiro, quando tinha essa festa aí que “ajuntava” os três trens o passageiro de *Ricifi* carregava pessoal e o de Fortaleza e o de Mossoró, o de Mossoró chegava aqui cedo, chegava negócio de cinco para seis horas [[o de passageiro? – sim, o de passageiro]] quando começou logo, a gente tava na torre ele vinha de cinco para seis horas, agora o de Fortaleza chegava mais tarde um *poquim* e do de *Ricifi* umas sete horas da noite por ai, só tinha um dia que ajuntava os três trens ai era uma festa era gente demais. **[a diversão de Sousa todo mundo ia para a estação, as moças iam atrás de namorado]** era uma festa menino, a maior festa daqui de Sousa era o encontro dos trens. (+).¹³

Com o encontro dos três trens, logo, todos acomodavam-se na estação e consumiam do seu espaço. Imaginamos quantas conversas, trocas de olhares marcados entre os filhos da terra e forasteiros, quantos amores surgiram, até mesmo acabaram ao soar do apito do trem. A estação foi palco desse emaranhado de acontecimentos.

Na escrita de José Lins do Rego (2001), obra desenhada na Paraíba dos anos de 1930, sentimos as nuances provocadas pelo contato com uma estação ferroviária. O menino de engenho nos conta a sensação de ver a paisagem passar sobre seus olhos, serviços de telégrafos e a chegada no espaço, ação que em suas palavras “aguçava-lhes” os sentidos. Experimentava também o encontro de pessoas da qual o conhecia, mas e aqueles outros meninos a trabalharem na estação, quem eram?

O trem era para mim uma novidade. Eu ficava à janelinha do vagão a olhar os matos correndo, os postes do telegrafo, e os fios baixando e subindo. Quando chegava a uma estação, ainda mais se aguçava a minha curiosidade. Passavam meninos com roletas de cana e bolos de goma, e gente apressada a dar e receber recados. E uma porção de pobres a receber esmolas. (RÊGO, 2001, p. 21)

¹³ Entrevista cedida por Vicente Jacinto em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

A descrição do menino de engenho ao aportar em uma estação retrata a realidade da maioria das estações pelo país. Descer em uma estação era sinônimo de experimentar os mais variados sabores dos serviços que eram oferecidos. Homens, mulheres, mendigos, sobretudo crianças acotovavam-se para sobreviverem. A pressa fazia com que as pessoas não observassem atentamente quem lhes oferecia, por exemplo, uma garrafa de água. Do outro lado da trama literária, na condição de não observador, mas agente ativo da ação existiu um menino vendedor de água na estação sousense.

Costumeiramente era comum, meninos virem de outros estados, viventes em cidades pequenas, passarem a habitarem Sousa, em casas de parentes em busca de uma oportunidade melhor de vida. Natural do sítio Catolé-PB, mas morador de Umarí Ceará, nosso pequeno personagem, Geraldo Miguel, com dez anos de idade desembarcou em Sousa para morar com sua irmã. O caçula da família estudava e nas horas vagas vendia água na estação de Sousa, tarefa árdua, dificultada principalmente pela concorrência dos meninos não só de sua idade. As “arengas” dessas crianças misturavam-se ao sentido das cenas que se repetiam no espaço, chegar e partir um trem significava demais para aqueles que no final do dia alegravam-se com o pouco que levavam para casa.

O engenho do menino Miguel era a estação, seu lazer não era apenas observar o deslizar do trem, ou desfrutar de uma viagem ao observar a paisagem de sua janela, mas sim apropriar-se do espaço trabalhando como vendedor de água. Esta reapropriação representava uma fuga, má condição de vida que ensinou ao menino estratégias de obter lucro com o espaço de vivência. Albuquerque Júnior (2008) sucintamente nos aponta acerca disso: as formas de lidar com o que nos é novo, atentando sempre a uma forma de ganho.

Sem os trilhos da memória contada tudo permaneceria silenciado, cada fato vivenciado dessa colorida movimentação, morreria, caso não fosse o trabalho, olhar do ferroviário, do transeunte que viveu esses momentos proporcionados pela ferrovia. A questão da identidade entoa os discursos que costuram o bairro da Estação, tendo em vista uma memória e é desta que o historiador apropria-se. Acerca dessa memória Câmara e Costa (2010, p. 267) afirma:

Os locais apresentam-se como suportes da memória coletiva e possibilitam formas de perceber elementos importantes na formação do cidadão. Pois, a “memória esforça-se para assegurar o sentimento de identidade dos grupos”. Nas sociedades pré-industriais, a memória é o próprio suporte de continuidade de preservação social. O historiador Frances Pierre Nora coloca que “o sentimento de continuidade torna-se residual aos locais”, locais que de alguma forma permaneceram no cenário em mudança de uma cidade, acelerado pelo processo de industrialização. No entanto, como reflete Écleia

Bosi, a memória pode ser evocada pelas pedras da cidade, as escadarias, as praças.

Almeida (2009) ao nos informar dos ferroviários de Fortaleza demonstra uma vila destinada aos ferroviários, organizada com pequeno comércio e lazer. Reporta para 1891 e a criação da “Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro de Baturité”. Trata-se de uma época que já atentava para a sociabilidade entre os ferroviários. Havia ajuda mútua, auxílio doença, apoio nas despesas de luto e até a existência de uma escola de instrução para os filhos dos ferroviários. E como um lugar de convivência, marcado por resistência e tensões.

Para legitimar ainda mais essa memória da qual nos reportamos para aprofundarmos na história do bairro da Estação, verificamos a existência da Ata da antiga Associação dos ferroviários de Sousa¹⁴, criada no final dos anos 1980 e extinta oficialmente em 2003. Além do trabalho com a estação, havia a hora do lazer, para isso criou-se a partir da Associação dos ferroviários de Sousa uma área de lazer só para os ferroviários e suas famílias.

No trecho abaixo verificamos em um dos dias de reunião o andamento da construção da área de lazer com o aditivo do apoio de representantes do setor.

Aos vinte e três do mês de janeiro do ano de mil novecentos e oitenta e oito, realizou-se às dez horas na Estação Ferroviária de Sousa, a segunda reunião da Associação dos Ferroviários de Sousa-PB com todos os sócios Teve as primeiras informações transmitidas aos presidentes por José Leôncio, presidente da entidade, do incentivo e apoio que a Associação vem recebendo como foram os votos do Dr Roldênio [ilegível], chefe da via permanente em Mossoró e de Dr Edmur Arruda da subunidade de transporte em João Pessoa, que este inclusive ofereceu a Associação oxigênio e acetileno para a perfuração dos trilhos da área de lazer.¹⁵

Recorrendo mais uma vez ao exemplo da cidade de Cricúma-SP, por meio da escrita das autoras Câmara e Costa (2010), notamos uma diferenciação quanto a esse assunto. Segundo a autora por meio também de atas, a diversão no setor dos operários era segregado. O clube foi criado em 1960. Ele era destinado de um lado para aos brancos, e do outro aos negros, índios e imigrantes. Em Sousa não havia essa divisão, apenas diferenciação de cargos e salários, com isso a contribuição mensal a Associação tinha uma pequena diferença em valores.

¹⁴ A ata da Associação dos ferroviários de Sousa encontra-se hoje, em posse do ex-presidente da Associação o aposentado, mestre de linha José Leôncio de Oliveira.

¹⁵ Idem. p 04.

Na cidade de Sousa havia dois clubes um era o Sousa Ideal Clube e o outro era o Campestre Clube. Porém os ferroviários desejavam algo mais particular, para isso articularam-se e edificaram a área de lazer nas proximidades do bairro. Em meados dos anos de 1980 a condição de trabalho na ferrovia sousense melhorou consideravelmente.

As condições de labuta por volta dos anos de 1960 não eram boas, além disso, trabalhavam sem proteção básica, apenas com chapéu, botas e um *troiler* manual, espécie de um mini-trem com cabine. Posteriormente as condições tornaram-se melhores em, 1980, mas quando o trem já dava sinais de suas últimas viagens. A melhora na situação do trabalho deu ao operário as horas de descanso. Conjuntura favorável a um usufruto do lazer. Segundo Certeau (2008) o tempo livre do sábado faz do trabalhador, transeunte, aproveitador da cidade, do comércio e como sujeito ativo, não apenas como expectador. Dessa forma, o tempo é melhor distribuído, a cidade, o bairro, sobretudo o lazer serão consumidos de forma demorada, vivenciada em seus detalhes.

De todo contexto apresentado restou ao bairro da Estação de hoje resquícios da passagem do trem e de toda sua estrutura. As dormentes que sustentam os trilhos ainda permanecem no espaço, decorando o lugar junto à feira de frutas, presente na localidade desde o fim da década de 1970. O trem já não traz mais as pessoas a estação, mas agora o colorido e sabor das frutas, legumes e derivados convidam a cidade todas as quartas e domingos para a visita ao espaço. Encontro não mais do moderno e toda simbologia arraigada, quando se fala de progresso, mas do reencontro, do transeunte, da memória, assim como do esquecimento.

Figura 9 – Feira de frutas do bairro da Estação



Fonte: desconhecida, abril de 2016.

Houve uma reconfiguração do espaço, reapropriações que fazem da estação não tornar-se um lugar “fantasma”. Para tanto, a feira que antes denominada feira do capim, tornou-se feira da troca, com o mesmo objetivo de outrora, acrescentando apenas o fato de sua mercadoria ter origem de prováveis roubos. Mendigos encontraram no espaço um ponto de apoio, além do barraqueiro que desde a década de 1980 tem seu ponto de venda, oferecendo sua comida, no espaço da estação, personagem que ganhará um lugar na nossa próxima narrativa. Portanto, para que se chegue a apresentação desse personagem, caminharemos pelos discursos e perspectivas que trouxeram o trem ao Brasil, sobretudo ao nosso estado.

CAPÍTULO II

NO COMPASSO DA BITOLA: TRANSFORMAÇÕES DAS PRÁTICAS URBANAS

2.1 A primeira parada: o trem no Brasil e o discurso modernizador

Tome-se qualquer bom Frances que lê seu jornal e toma seu café, perguntasse a ele o que entende por progresso, a ele responderá que são o vapor, a eletricidade e a luz a gás, milagres desconhecidos dos romanos, testemunha incontestável de nossa superioridade sobre os antigos. Tal é o grau de escuridão que se instalou nesse cérebro infeliz. (BERMAN, 2007, p. 167).

Por meio da era industrial, a modernidade, não só no plano econômico, é sinônimo de crescimento constante e de bem-estar. Essa concepção apoia-se na difusão da luz elétrica, do trem, entre outros meios que facilitavam a vida humana. A epígrafe trata-se de uma crítica ao significado de progresso no que concerne as transformações tecnológicas. O progresso é também um mundo do supérfluo, de burguesia e ignorância.

Ao afirmar que a modernidade refere-se ao “estilo, costume de vida ou organização social”, Gilddens (1999, p. 8) sugere que a partir do século XVIII todas as transformações ocorridas na Europa despertavam interesse no mundo. O modo de se vestir, costumes que passaram a ser copiados e ao mesmo tempo deu margem à idealização do progresso sob um contexto mesquinho, de aparências.

Ao percorrer os caminhos de ferro pelo país, a bitola significa a distância entre os trilhos, estudá-la é descortinar com a figura do trem uma série de problemáticas das quais veremos a seguir. Os problemas que esmiuçaremos são: incentivos financeiros, os vários usos da mão-de-obra e articulações políticas. Começamos por abordar os fatores que circundaram a chegada das composições no Brasil, os interesses, como se deu, acima de tudo, os sujeitos envolvidos no andamento dos trabalhos ferroviários.

É na metade do século XIX quando o trem chega ao Brasil, e com ele todas as expectativas de uma nação que passa a ter o maior símbolo do moderno para época. Apesar de o país recebê-lo, na prática tudo permaneceu igual. Ou seja, para Pesavento (2004), é uma questão essencial das representações: elabora-se algo que está além do que parece ser “construídos historicamente, se internalizam no inconsciente coletivo e se apresentam como naturais dispensando reflexão” (PESAVENTO, 2004, p. 41). Verificando isso, destacamos

que no âmbito político nacional estávamos no segundo reinado sob comando de Dom Pedro II e com a maioria esmagadora da população residindo no campo.

O país sob comando de Dom Pedro I e de uma economia cafeeira, pautava-se, sobretudo, em uma mão-de-obra escrava. O ouro e a cana de açúcar também fizeram parte desse cenário em Minas Gerais. Essas variedades foram de suma importância para economia brasileira, e é nesse sentido que a passagem do trem foi importante para escoação de toda essa produtividade.

Para compreender esse cenário é importante pensar a respeito da modernização, que se cristalizou com os republicanos (1889-1930). Em os “Bestializados”, de Carvalho (1987), verificamos bem isso: população que cresceu em demasia e sob a inexistência de uma qualidade de vida. Os problemas que existiram antes agravaram-se ainda mais mesmo assim tentava-se quebrar os antigos valores.

Todavia, atrelado à República seguia a ideia de mudança, acima de tudo, liberdade, em todos os aspectos da vida em sociedade. Uma percepção que ascendia no meio da elite intelectual. A ideia de honestidade e padrões morais seguiam como guindaste propulsor desse momento, bem como, preocupações com a identidade nacional, conforme Rezende (1993) nos aponta. Destacamos ainda, que essa liberdade pregada pela elite interferiu diretamente nas suas crenças, desencadeou-se nas palavras de Carvalho (1987) uma “ética protestante”. Isto é, a elite livrou-se das amarras de uma crença que os tolhia. Essa elite almejando ascender socialmente numa lógica capitalista, não mediu esforços em virtude de um contexto que era sinônimo de lucro e expansão dos seus negócios.

A modernidade tem um amplo espaço de invenção da utopia. A ideia de uma sociedade de homens livres e iguais já estava presente nos devaneios de muitos intelectuais renascentistas. A ideia de progresso veio fortalecer mais ainda a possibilidade da história caminhar para um mundo melhor, sob o signo da ciência e da técnica. A imaginação se aliava, portanto, aos considerados grandes avanços do conhecimento proporcionados pela revolução industrial e a crescente racionalização da produção, para superar preconceitos e criar um império da razão. (REZENDE, 1993, p. 45-46).

Pensou-se desde a lógica descrita acima a orquestração de uma “nova ordem”. Estas são questões que Rezende (1993) caminha conosco nessa discussão. A ciência e a técnica que aborda o autor na citação, proporcionariam os avanços desejados, como no exemplo em que é citada a Revolução Industrial do qual gerou um novo meio de produção.

A modernidade em todo seu aparato ressignificou a vida do homem em sociedade. Na esfera política, “democratizou-se”: termo que Jorn Rusen (2012) utiliza para destacar a

capacidade do homem de evoluir. Essa ressignificação foi fruto das invenções modernas, ferramentas que o homem desenvolveu e concomitantemente desenvolve, facilitando e mudando a vida dos sujeitos.

Com o advento da Revolução Industrial surgiram essas invenções modernas, às máquinas a vapor e conseqüentemente o trem. Legítima Rezende (1997) que o espaço abrigando esse dito moderno, tem-se a cidade um processo de modernização mais rápido, visto que, com a passagem da locomotiva, grãos eram transportados, pessoas, revistas de moda, jornais, que movimentaram a vida dos transeuntes, sobretudo, aquecia a economia da cidade. Estando o capital girando no espaço, é notável a necessidade de modificar a estrutura da cidade, fábricas que surgem, empregos e assim sucessivamente.

Assim, as invenções modernas assumem um papel de “estrelas” que enchem os olhos ao ocupar as capas dos jornais, alimentando o sentimento de progresso. Esta condição acentuava-se próximo às grandes capitais, no caso de uma cidade de interior, os espaços modernizaram-se para atingir um patamar semelhante às capitais.

O progresso em sua concepção torna o sujeito otimista, uma simbologia que permanece intrinsecamente ligada ao discurso vitorioso, fator que nas palavras de Rezende (1997) relaciona-se à “metamorfose presente e futura”. Naturalmente, receber um trem em uma cidade como Sousa, início do século XX ascenderia nos sousenses uma esperança de um futuro próspero, repleto de mudanças e a atração sempre do novo.

Aqui no Brasil, com as reformas urbanas estabelecidas por Pereira Passos (1902-1906) no Rio de Janeiro, em nome de um bem público, consolidado em mente um ideal de modernização, reordenavam-se as ruas, redes de esgotos, abastecimento de água, pensou-se no alargamento destas ruas, botaram abaixo prédios, ergueram outros, e o povo, telespectador, não participa a não ser como mero observador, sem mesmo saber do que se tratava. Além das ruas, a saúde pública era tema emblemático, a higiene dos corpos, o que era ou não permitido para e pelos sujeitos.

Os espaços urbanos são redesenhados em meio a uma prática disciplinar, da poeira que cobre o chão aos costumes dos sujeitos, como medida preventiva de disseminação de doenças. Vigados por uma lógica de cidadão moderno, o intuito era emergir um novo Brasil longe do patriarcalismo e do escravismo. Recorria-se a pensar a questão de como realizar uma transformação de tamanha magnitude e por onde “espreitar” um exemplo a seguir. Todas essas modificações partiram dos discursos médicos-sanitaristas associados aos interesses dos governantes da década de 1920. Iranilson Buriti (2003) discorre que no Recife, profissionais como: professores, militares, hospitais, a igreja e escolas se responsabilizavam em “dividir

coletivamente” suas funções, para assim voltar-se a família e seus direitos, principalmente, as crianças e mulheres.

Não só era proposta a organização do espaço. Fez-se também pensar o papel do homem e da mulher na sociedade. Concebido à mulher, o lar era unicamente seu espaço. A mulher era destinada a zelá-lo, bem como seu marido, e filhos. Esta condição foi fruto de um costume pregado em que a mulher e a criança eram frágeis, sendo assim, a mulher não poderia de forma alguma exercer outras funções. Ainda pautado em Buriti (2003), foi a partir dessa higienização dos corpos que os espaços da casa começaram, na família burguesa, a serem reordenados. Era essencial mediar o tempo distribuído nos afazeres domésticos, passeios, e entre as crianças, brincadeiras. Da mesma maneira, elas desempenharam “pequenos trabalhos” que as afeioassem o quanto antes ao mundo do trabalho.

Disseminava-se nas famílias um conceito de higienização. Seus costumes eram sincronicamente moldados, sendo assim, a relação com as outras pessoas, trabalho e o espaço atenderia a lógica de um espaço limpo e com seus sujeitos comportando-se bem. Vale lembrar que as mudanças sociais no seio da sociedade não ocorreram rapidamente.

Ao longo da história, os espaços foram também pensados e repensados destinados as suas funções. Os centros urbanos, bairros operários, subúrbios enquadram seus moradores e transeuntes. Uma ótica onde o encaixaram esses sujeitos conforme seu padrão social e ocupação no meio do trabalho.

Bresciani (1991) elenca essa divisão quando nos informa a cidade pensada em seu espaço e colocação dos sujeitos conforme suas funções. Os trabalhadores das indústrias são destinados a vilas erguidas especialmente para isso, estrategicamente postas próximas de postos de trabalho, com a intenção de obedecer-se toda uma lógica de cumprimento de horários.

Adentrando o espaço regional, somos levados a pensar a cidade sousense, de certa forma, incluída nesse ideal de modernização. Consta nos relatórios de província da Parahyba do ano de 1860, a cidade sendo abrigo de minério de ferro magnésio. O documento indica também a qualidade da matéria-prima e a urgência de explorá-lo. Outro fator que nos chama atenção é a existência de correios, no mesmo ano, na urbe.

Ao perpassar as veredas de ferro no Brasil é também, em algum momento, esbarrar na presença da escravidão no território. A medida que Dom Pedro II facilitava a implantação de ferrovias, dificultava colocar um fim na escravidão, e havia notadamente um jogo político que visava o não descontentamento das oligarquias. Em um tempo que já se falava em República, o que preocupava a democracia não era em si a monarquia, mas justamente a escravidão.

Os caminhos de ferro e todos os seus expedientes, materializavam-se como um conjunto de instrumentos técnicos, importantes às relações econômicas, nacionais e internacionais, ao modo que, tornou-se símbolo cultural do progresso e da modernidade para os países agroexportadores, (ALLIS, 2006, p. 96). O trem passa e acende no homem suas fantasias, aspirações, à espera de transformações em sua localidade, embarque e desembarque do trem cargueiro, sobe e desce de pessoas e, por fim, marca uma relação econômica com outras localidades.

Para tanto, a presença dos trilhos no Brasil contou com capital estrangeiro, mais comum o inglês. Era proporcionado aos centros urbanos que cresciam um transporte que carregasse toda produtividade agrícola e mineral, mais comum, no interior de São Paulo e Minas Gerais, destinadas aos portos. Este fator propiciou a entrada da malha ferroviária pelo país. Camargo (2015) afirma que seu caráter foi de exportação de produtos como: café, cacau, açúcar e algodão. Com isso, o governo para dar início ao empreendimento no transporte firmou contrato com Irineu Evangelista de Souza, o visconde de Mauá, para a construção da primeira via férrea, em 1852.

Fixado no Rio de Janeiro, o trecho inaugural de 14,50 km de extensão chamava-se estrada de ferro de Petrópolis, mais tarde denominar-se-ia estrada de Mauá. O percurso da concessão coadunava o Porto da Estrela na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro à raiz da serra de Petrópolis (Camargo, 2015). Inaugurado em 30 de abril de 1854, nomearam-na de baronesa, composição que abrigou a comitiva imperial homenageando Maria Joaquina, cônjuge do barão de Mauá.

O idealizador dessa viagem, o visconde de Mauá, utilizou da sua ótima posição financeira e de uma rede de relações. Ainda no Rio de Janeiro foi responsável por fornecer luz elétrica à cidade (MATOS, 2012).

Antes de adentrar nos trilhos, em 1851 funda o Banco do Comércio e da Indústria do Brasil, tornando-o o homem mais rico do Brasil, que na perspectiva de Matos (2012) superava o orçamento do império. Enquanto estima-se que Dom Pedro II, contabilizou em posse 97 mil contos de réis, Mauá deteria 115 mil contos de réis (MATOS, 2012, p. 8).

O Barão de Mauá, título concedido por Dom Pedro II possuía acima de tudo relações políticas e fez desses requisitos como pressupostos para alcançar seus objetivos, incluindo, logicamente, a construção da primeira ferrovia no país.

Com o tempo vieram outras fontes de investimento, enquanto o Barão de Mauá entrou em colapso nas suas finanças. As dívidas acumularam-se e ao ver desmoronando seu “império”, Mauá busca auxílio ao imperador não obtendo retorno. De modo simultâneo

estagnou-se o tráfico negreiro no Brasil e veio também investimento estrangeiro, pontos cruciais para a criação de bancos, empresas industriais e companhias de navegação a vapor. Pela lei ferroviária de 1852, 9º cláusula, impedia-se a participação de escravos na manutenção e construção de ferrovias.

Desse modo, a mão-de-obra estendeu-se a brasileiros e estrangeiros com pagamento de salários. Na verdade, o trabalho escravo ficaria na agricultura e dessa maneira o capital estrangeiro guiou-se sem mais preocupações. O capital estrangeiro aplicado retornava revertido em 7%, em alguns casos 10% de juros sobre os valores monetários gerados dos lucros com as atividades nas estações.

Tais medidas fizeram com que no período imperial com a queda da exportação açucareira para o exterior, assim como o algodão, as companhias não sofressem de déficits no tráfego. Ocorreu que, obtendo ganhos ou não, com as exportações, a porcentagem descrita acima era uma garantia às companhias estrangeiras, não se excluindo a possibilidade de ganhos a mais em cima desses valores. Conforme Camilo (2008, p. 42), temos como resultado “taxas médias de dividendos para os acionistas brasileiros e ingleses”, e assim as parcelas de lucros eram partilhados sem que houvesse uma lucratividade desigual. Concomitantemente, deu-se o privilégio às companhias o prazo de 40 anos para edificação de estradas de ferro no Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia, e prazos semelhantes para o restante do país.

Em busca de mercado consumidor em função da expansão com o capitalismo, os ingleses investiram e foram responsáveis por um reaparelhamento da economia do Brasil. Entre 1823 e 1889 foram instaladas de acordo com Melo (2008), 146 empresas inglesas separadas em minas, 41 na navegação, 10 em ferrovias, 27 na área urbana, 11 em bancos, 5 em seguros, 22 em engenhos. Com todo o investimento em iluminação, ferrovias, minas, o capital inglês é multiplicado em larga escala, assim como, o Brasil é impreterivelmente beneficiado.

Em virtude das matérias primas citadas acima, transporte desses materiais e de outros, houveram mudanças de organização pública e também de comportamento. Tendo em vista a luz elétrica as pessoas passaram, por exemplo, mais tempo na rua. Em consequência das empresas instaladas gerou-se emprego assalariado, e por fim, os bancos possibilitaram o desenvolvimento de negócios em qualquer área, produtiva ou do comércio.

Fruto desse investimento inglês iniciou-se no Brasil a formação de engenheiros no âmbito ferroviário. Era uma das responsabilidades dos ingleses em comum acordo com o governo, montarem uma espécie de escola profissionalizante na área, para que, dessa forma o conhecimento fosse repassado e a *posteriori* esse vínculo com os ingleses fosse

paulatinamente cessado. A vida desses sujeitos, todavia, não foi fácil na labuta pelo território brasileiro.

Ao saírem de sua terra natal para construção das ferrovias enfrentaram uma série de problemas como: a barreira linguística, lugares com clima e paisagem geográfica diversa, doenças, enfim, uma infinidade de acontecimentos que levaram muitos engenheiros à morte. Esta realidade, foi mais comum em relevos mais acidentados e em localidades como a Amazônia, como notamos em Hardman (1998).

Com a passagem do trem, inúmeras localidades surgiram a partir da construção de uma estação ferroviária. Em alguns casos o engenheiro detinha o caráter de “doutor” como respeito, eram procurados para resolverem problemas pessoais dos trabalhadores e moradores das localidades menores. “Nesses trabalhos pelo interior o engenheiro era frequentemente a única pessoa alfabetizada em toda região, tendo assim de resolver todos os problemas de sua profissão... devido a essa mania do brasileiro de chamar de doutor” (TELLES, 2011, p. 116).

Caboclos se dirigiam em busca dos engenheiros para solução de problemas de saúde: e o engenheiro para não entrar em atrito com a população local andava com um livro de medicina na bagagem. Era o subterfúgio de um letrado para amenizar a vida da população carente, que, sem acesso algum a locais apropriados para solução médica, viam-se sem alternativa.

Com o estudo do espaço urbano, podemos afirmar que cada cidade possui em seu desenvolvimento características que correspondem a um fenômeno único. Sendo assim, a forma como as pessoas, e como portou-se as questões urbanas no bairro da Estação, foram diferentes de qualquer outra localidade. Ao mesmo tempo em que, para pensar esse bairro, tivemos de passear pelos aspectos que demarcaram as abordagens sobre o trem.

2.1.1 Desatando nós, resgatando sujeitos: a movediça passagem do trem pela Paraíba

Edificar uma estação ferroviária em qualquer lugar dependeu não só dos esforços de uma junta política, mas acima de tudo dos argumentos e dos sujeitos que esses políticos usaram para legitimar a necessidade de uma ferrovia em suas terras. É nesse sentido, que desenharemos como deram-se essas articulações políticas, ressaltando os aspectos econômicos e sociais do período abordado. Viajaremos de trem pela Paraíba até chegar ao sertão, carregando algodão, flagelados e personagens fictícios presentes nas literaturas que recortaram uma realidade. Sempre sob um sol escaldante e das secas que perpassaram o território nordestino. O trem e os sujeitos que trataremos, caminharam de mãos dadas

deslizando pelos interesses de uma elite parlamentar local. Passaremos também pelas companhias e seus incentivos capitais que cresceram para idealização dessa empreitada ferroviária na Paraíba.

Nos discursos políticos, as construções eram grandiosas com ligações extensas que marcaram a comunicação da capital da província ao sertão, bem como províncias vizinhas. Marcado pelos mais variados discursos políticos, o trem foi inserido na província. As estradas de ferro em nome de um progresso serviam de frentes de trabalho contra a seca, com aquisição de mão-de-obra em troca de cestas básicas, sinônimo de sobrevivência de muitos sertanejos.

Era comum um cenário penoso, relevo de grande miséria e retratado na literatura em forma de denúncia. Em meio a personagens fictícios somos transportados a uma realidade comum não só em nossa província. No romance *A Bagaceira*, de José Américo de Almeida (2004), tomamos por nota a história de almas sem corpos, retirantes que fugiam aflitos em busca de salvação, encontrando longe de sua terra, abrigo. Sujeitos à autoridade do senhor de engenho que marcaram o cotidiano de relações humanas conflituosas, contrastes sociais, bem como abusos em todos os seus aspectos. Enquanto houve sujeitos em desalento, os senhores de engenho aproveitaram-se e transformaram-nos em mão-de-obra; a seca era sinônimo de valorização da safra. O pagamento era pouco, às vezes nada, bastava-lhes um teto e um prato de comida para a subsistência própria e da família (ALMEIDA, 2004).

A partir da obra destacamos até que ponto os efeitos da seca marcaram a vida desses sujeitos, onde o próprio corpo tornava-se mercadoria. Enquanto os produtos de consumo de subsistência eram exorbitantes, o valor do corpo era de baixo preço; meninas sujeitavam-se a vender sua virgindade em troca de “um bacalhau ou um brote duro”. Levadas a um fundo da bodega representavam a dignidade sertaneja adormecida, um patrimônio que nas palavras do autor, naufragava.

Em outro momento, visualizamos a seca, presente nos discursos políticos como justificava para aquisição de uma ferrovia, como também versaram sobre interesses próprios. Com suas fazendas, engenhos e produção agrícola, os políticos empenhavam-se em alcançar seus objetivos. Observamos também, o desejo dessa junta parlamentar em tornar-se moderno. A seca era uma das vias para consolidação dos seus desejos. Neste âmbito, Rezende (1997, p. 89):

A modernidade traça, portanto, os caminhos de seus labirintos a partir de pontos diversos, difíceis de serem distinguidos, como paisagem na neblina. Mas a modernidade não traça seus destinos acima das vontades dos homens,

como processo independente. Existem os que conhecem a arquitetura que definiu os desenhos que tomam conta, como paisagem das paredes dos labirintos. A modernidade sendo apresentada como um destino único, praticamente violento a capacidade de reinventar trilhos e territórios tão presentes na história.

Voltada para o espetáculo que era a chegada do progresso por meio do trem, em 15 de dezembro de 1871 a princesa Isabel assinou o decreto nº 4.838, disponibilizando aos conselheiros Diogo Velho, deputado Anísio Salatiel e André Rebolças a permissão da construção da via férrea na Paraíba. A estrada de ferro do período imperial *conde D'Eu Rei* ligava a sede da província a vila de Alagoa Grande, com ramais para Ingá e Independência, antigo nome da cidade de Guarabira.

O mapa abaixo elaborado no século XX representa um panorama da extensão ferroviária no Brasil em 1890 abarcando a cidade da Paraíba e as outras localidades citadas. Ao observá-lo minuciosamente percebemos que desde essa época o trem de Natal-RN, linha denominada *The Imperial Brazilian Natal Nova Cruz* passando por Sousa, era um traçado almejado vindo a ocorrer apenas na metade do século XX.

Mapa 4 – Ferrovia no Brasil. Plano de comissão de 1890 (autor desconhecido)



Disponível em: <<http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias-do-brasil.shtml>>. Acesso em: 05 maio 2017.

Para aquisição de uma ferrovia, tendo em vista o benefício de elites nortistas, eram articuladas falas no senado. O intuito era conseguir cada representante do seu estado ou província, apoio dos deputados. Cita Camargo (2015) que em alguns casos os diretores das companhias ferroviárias eram; fazendeiros, coronéis, senadores e deputados. O soar do apito do trem era o prenúncio de um futuro de glória. Aranha (2001) descreve em suas pesquisas que os gastos com a implantação de ferrovias eram exorbitantes. As causas eram a construção das linhas, assim como projetos que eram mal elaborados. Não havia um planejamento adequado e em alguns casos o engenheiro maquiava os valores tornando a malha mais cara do que o normal.

Ainda na perspectiva de Aranha (2001), havia também engenheiros que não maquiavam os números, a realidade dos fatos, mas sim, ressaltava sem exageros que a economia paraibana teria rendimentos promissores. Baseavam-se no potencial de cada região como as vilas do sertão. Não seria, assim, apenas um “favor” vindo do então presidente Epitácio Pessoa (1919-1922), mas de fato uma vantajosa empreitada. Existia de fato característica propícia para o prolongamento das estradas de ferro de: Soledade, Santa Luzia, Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras, vilas que se apresentavam como incluídas no crescimento econômico por meio do algodão e da agricultura.

Por outro lado, nos argumentos de parlamentares no Norte do país na segunda metade do século XIX eram comum às falácias, exageros em meio a pouca verdade. Como acréscimo de argumentos, elegeu-se a seca como uma grande figura a ser combatida. Sertanejos, flagelados pela ação dela precisavam de salvação, o trem nesse caso, era a imagem da salvação ao apontar no sertão.

(...) Fome e epidemia formavam uma dobradinha perfeita enquanto mote para justificar a necessidade do transporte ferroviário na região. De modo que tinham pouca importância, aqui, razões de ordem econômica, voltadas para o incremento da atividade agrícola e/ou comercial. O que importava era a capacidade de engatilhar um discurso que sensibilizasse que implicasse, na liberação de recursos. (ARANHA apud SILVA, 2011, p. 46).

Observamos na citação que o discurso era o mais importante ator desse cenário, como ele, na voz dos seus oradores, os parlamentares, ajudou-os em suas conquistas. E mais uma vez, não importava-se a quem ou a que se referia o assunto em pauta. Com isso tornou-se visível a construção de ferrovias.

No ano de 1918 o presidente da República, o paraibano Epitácio Pessoa incluiu as estradas de ferro no seu projeto de obras contras secas. Na linha dos acontecimentos, a

Paraíba com esse impulso na edificação das ferrovias destacava-se como a maior produtora de algodão, exportando fardos ao mercado internacional.

Dentro desse processo de modernização, na Paraíba, as únicas cidades que encaixavam-se nesse contexto eram: Areia e Mamanguape. Possuíam um sistema de pavimentação, escolas, igrejas, imprensa e boticas. Em contra partida, a capital sentiu uma queda negativa no número populacional nos períodos de 1872 e 1890. Campina Grande nesse momento não passava de um “desarrumado de casario”. Mas os papéis se inverteram com a aliança trem-telégrafo. Sem a presença deste meio de comunicação e locomoção, Areia e Mamanguape decresceram e tornaram-se cidades desfalecidas. (MELO, 2002).

Em grande medida a elite não mediu esforços para adquirir um transporte ferroviário, movido pelo ideal de lucratividade. As localidades que participaram são envolvidas em um processo de busca de mudanças em seu território. Critica Berman (2007) que essas mudanças em outro momento darão espaço a outras, substituído-as ou cessado-as de vez, tendo como fio condutor a busca sempre dessa lucratividade. Acrescenta Berman (2007, p. 123):

[...] Tudo que é sólido das roupas sobre nossos corpos [...] as casas, os bairros onde vivem os trabalhadores, as firmas e corporações que os exploram, às vilas e cidades, regiões inteiras...tudo isso é feito para ser desfeito amanhã, despedaçado ou esfarrapado, pulverizado...a fim que possa ser reciclado ou substituído na semana seguinte, sempre adiante, talvez para sempre, sobe formas cada vez mais lucrativas [...].

Como dito anteriormente, as obras contra as secas e a economia algodoeira na Paraíba, serviram de entonação no discurso para obtenção de uma ferrovia. Desse contexto emergiu em sua maioria, do sertão, uma mão-de-obra barata que sustentou os trabalhos com os trilhos. Desse modo, estas pessoas ao labutarem de forma temporária não ofereciam perigo de apoderassem de um pedaço de terra.

De acordo com José Octávio (2002), o problema não estava em si, na seca, mas, atrelado a “uma estrutura fundiária intocável”. As mazelas do Nordeste, conforme a fala do autor eram decorrentes da relação com a terra, visto que, suas extensões eram muitas vezes inutilizáveis porém, não eram doadas aos flagelados.

Ferreira (1989) demonstra por meio dos relatórios da Rede Viação Cearense que ao todo morreram 200.000 “almas” para a seca no final do século XIX e início do XX. Para a solução do problema o governo buscou desenvolver medidas. A ideia era a construção de obras públicas, destarte empregar-se-ia os flagelados, entre eles idosos e crianças, minimizando os efeitos das secas futuras. O momento então abordado era do prolongamento

da Estrada de Baturité próximo a capital Cearense, sentido Sul da localidade. Nessa proporção, a intenção foi a concatenação da linha com as proximidades do rio São Francisco. Para isso, a medida que paulatinamente atravessou-se o Ceará, adentrou também nos anos de 1920 o espaço paraibano.

Portanto, ademais dos fatores econômicos, políticos e administrativos o fator climático teve grande peso, na perspectiva de Ferreira (1989), sobre esse contexto ferroviário. A seca afetou diretamente esse setor, visível na mensagem encontrada nos relatórios, intuía-se “tirar vantagem da desgraça, empregando tantos braços ociosos” (FERREIRA, 1989, p. 51).

Mesmo com o problema da seca e sua inconstância o Nordeste possui solo cultivável diferente, por exemplo, de uma parte da África que é árida e composta por vale e deserto, (ALMEIDA, 1981). A solução da falta de água no Nordeste ficava a mercê do desenvolvimento econômico de uma região, ou seja, as observações só voltavam-se para a questão se houvesse envolvido uma circulação de riqueza.

Durval Muniz (2008) explana que na Constituição de 1881, em seu artigo 5, já constava a obrigação da União ao destinar verba para o socorro das áreas. Por outro lado, Almeida (1981) ao discorrer sobre isso, afirma que o D.N.O.C.S não detinha recursos para concretização das obras: faltava material. Outro argumento era a dificuldade em transporte: “em muitas obras são usados caminhões de aluguel”, desta forma necessitava a construção e melhoramento das ferrovias, visto que, em uma construção de açude era requerido um transporte que aguentasse o peso das cargas.

Como medida governamental foi criado o IOCS em 1909, no decreto de número 7.619, e passando a ser intitulado IFOCS no decreto de nº 13.687, de 1919 (FERREIRA, 1989). Nesse momento a RVC passa a ser subordinada administrativamente a esse órgão para a construção de enormes barragens, designadas ao abrigo de água para irrigação. Fundamentava-se que, fazia-se “necessário dar-se maior liberdade de ação a inspetoria, quanto a providências relativas ao tráfego necessário as suas atividades na região” (FERREIRA, 1989, p.65). Manteve-se até 1923 em virtude da finalização da “caixa especial das obras de irrigação de terras cultiváveis no nordeste brasileiro” (FERREIRA, 1989, p.65).

Para o investimento nesse cenário, ingleses seduzidos pelo decreto de 1852, lei de Nº 641 contribuíram notando condições propícias na construção da segunda Estrada de Ferro no Brasil implantada em 1858, em Pernambuco. Sendo assim, a *The Great Western of Brazil Railway Company* (GWBR) realizou essa construção e, na metade do século XX respondeu por 1,6 mil km o que correspondeu a 30% da malha Nordeste, (CAMARGO, 2015). Acerca da relação ferroviária, seca e mão-de-obra, o historiador Josemir Camilo (2008) acrescenta:

[...] Primeiramente o estado faz aumentar o tráfego de passageiros, pagando para que o povo atingido pela seca pudesse ser conduzido para capital ou para cidade mais próxima, fornecendo assim, força de trabalho mais baratas para construção das ferrovias, secundariamente, o Estado empregou estes homens em obras públicas, que resultavam em imputs para as ferrovias, como as estradas para as estações da linha. (MELO, 2008, p. 94).

Essa força de trabalho, descrita pelo autor, funcionava também como controle social, visto que, acreditava-se que ao estarem trabalhando, as vítimas da seca não representavam risco à sociedade, e ociosos envolver-se-iam com a bebida e roubo. Chalhoub (2008, p. 70) apresenta-nos que “o trabalho é o elemento ordenador da sociedade, a sua lei suprema, o cidadão recebe tudo do estado, pois garante segurança, a liberdade, o trabalho é uma forma de retribuir”.

Na construção da Estrada de Baturité, citada anteriormente, em janeiro de 1920 foram socorridos 6.200 flagelados; no mês de fevereiro foram 12.850 sujeitos. Estes números foram revertidos em novos contratos de emprego, uma vez que o ministro autorizou essa ação e, indicou-se que a contratação deveria atingir o máximo possível de pessoas.

Em outro viés na Paraíba temos no século XIX a produção de algodão destinada ao comércio exterior. Este fator aparece nos Relatórios dos presidentes de Província da Parahyba no Norte. Consta neles a quantidade desse gênero e valor obtido. Em 1860 foram colhidos 26:000 sacas com o valor de 1:191:728\$615 reis, o transporte era feito por navios em número de 72 navios em destaque, todos estrangeiros. O “ouro branco” representava uma riqueza à província com uma contribuição estimada de 50% das arrecadações da receita. De acordo com a historiografia paraibana, em 1760 já havia um lugar chamado de riacho do algodão, com indícios de plantação, mas é apenas no século XIX que simbolicamente tornou-se o “ouro branco”.

Ao tratar do algodão, como verificamos nos Relatórios de Província, surge nele mais uma preocupação; a questão do transporte, o trem penetrando o sertão. No tocante ao ano de 1923 o Relatório de Província aponta essa preocupação, o destino do sucesso agrícola dependia do trem, isso porque, nos registros o setor encontrava-se “atrofiado”, já que, os preços dos fretes eram exorbitantes. Com as estradas de penetração ligar-se-ia toda a Paraíba melhorando os serviços. No que concerne, nas terras do sertão eram produzidos o algodão, carne, queijos, fibras têxteis, cereais e peles, dados que aparecem no relatório de 1923, (LUCENA, 1923).

Ressalta-se ainda no documento esse âmbito ser uma questão de intervenção federal. Era importante a tomada de medidas, uma vez que no setor agrícola a província estava em segundo lugar no cultivo extensivo, perdendo apenas para o Rio de Janeiro. O que não se deixa expor no referido Relatório é que no mesmo ano a locomotiva entra no sertão paraibano pelo Ceará, mas imprime o contentamento de terem-se mil quilômetros de estrada de rodagem com obras irregulares (LUCENA, 1923).

Ao serem expostos, os elementos nos mobilizam a compreender por quais meios discursivos as localidades ancoraram a passagem da locomotiva. O algodão é um deles, porém um mecanismo concreto de acepção. Antes da ferrovia, a carga não chegava ao seu destino completa e nem com uma qualidade desejada. No lombo de animais ao longo do trajeto muito se perdia pelo caminho, além do custo ser caríssimo. De Campina Grande, onde acabavam os trilhos até o sertão os valores cresciam gradativamente; saindo de Sousa o valor do transporte era de 22\$000 contos de réis, Cajazeiras, 26\$000 e, variava conforme a distância da proximidade dos trilhos. (SOUSA, 2005).

Nos postos da alfândega o recolhimento de impostos era prejudicado, e dessa forma a província perdia em receita. No sertão comercializava-se com o posto mais próximo; Sousa, por exemplo, negociava com Mossoró, no Rio Grande do Norte, e o Ceará. Os lucros que arrecadavam com os produtos eram baixos, enquanto que os atravessadores, comerciantes e exportadores possuíam mais vantagens. O trem estreitou a distância entre as localidades, transportou mais cargas a um custo menor e em menos tempo, conseqüentemente aumentou a produção tendo em vista a economia feita com o traslado.

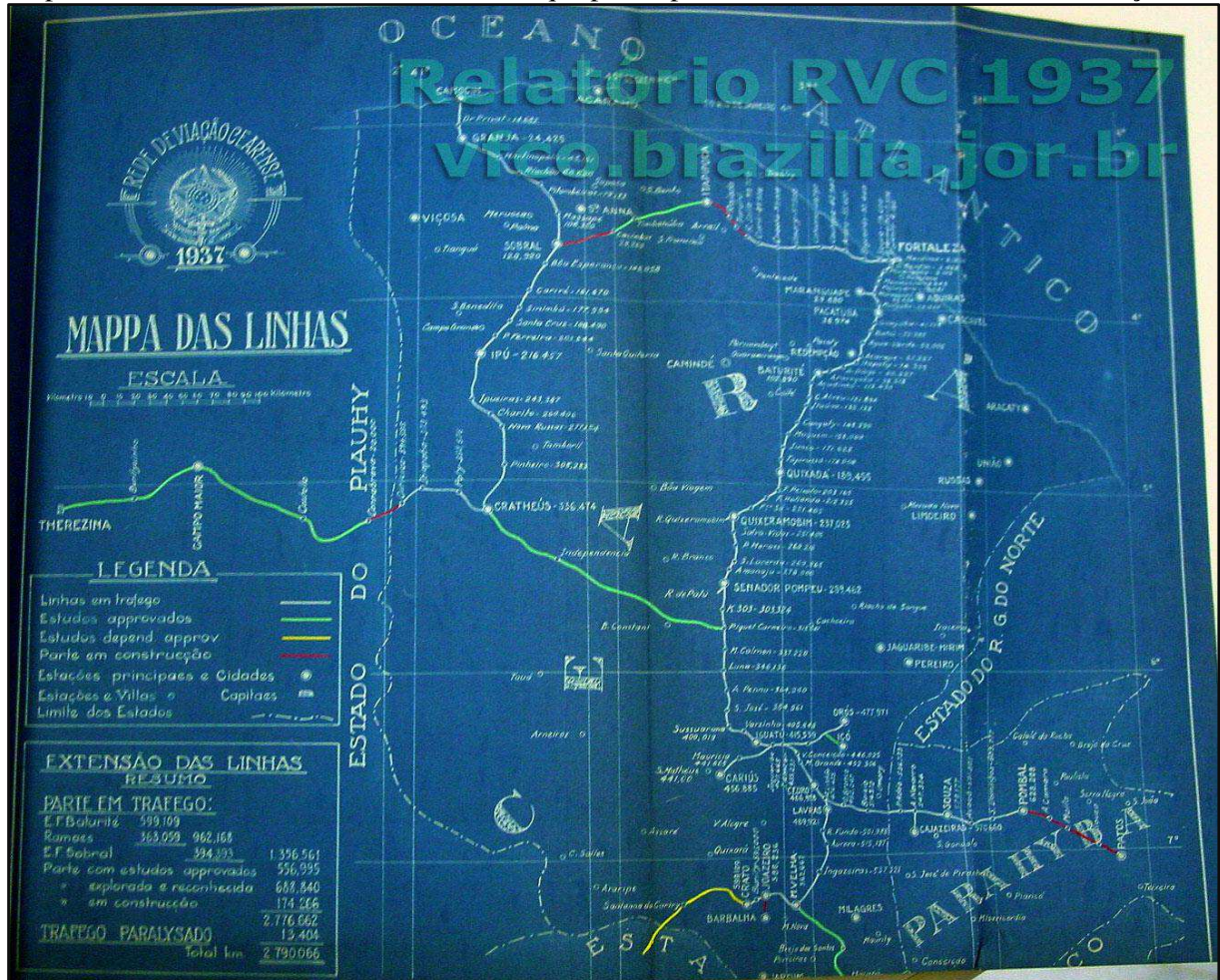
Pautado em Melo (2002), as dormentes¹⁶ penetram pelo oeste paraibano justificado pelas obras contra as secas, pela intervenção da Rede Viação Cearense. Iniciado na cidade de Paiano, município, hoje, de Lavras da Mangabeira, do traçado da linha de Baturité, os caminhos de ferro chegavam do Ceará passando pela cidade de Baixio até adentrar, em 1923, a Antenor Navarro, denominada atualmente de São João do Rio do Peixe, sob uma acirrada disputa política.

A linha estendia-se até Sousa em 1926, e no mesmo ano adentra também a vizinha cidade de Cajazeiras. Esta era a localidade onde as elites locais, coronéis, não articulavam-se para ter-se a Maria fumaça, sendo necessário, a intervenção do presidente (na época Epitácio Pessoa) para que se abrisse um ramal. A respectiva ligação com o restante da Paraíba até a capital ocorreu paulatinamente. Em 1932 foi para Pombal e em 1944 para a cidade de Patos e

¹⁶ Peças de madeira ou ferro colocadas transversalmente à via férrea onde são fixados os trilhos.

chegou a Campina Grande em 1958. O mapa que segue abaixo, referente ao ano de 1937 marca em linha vermelha o trecho de Pombal a Patos ainda em construção.

Mapa 5 – Relatório da RVC, 1937, com destaque para o percurso de Pombal a Patos em construção



Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-do-brasil.shtml>>. Acesso em: 05 maio 2017.

O trecho mencionado por último teve término pela Rede Ferroviária do Nordeste (RFN)¹⁷, que a incorporou completando-o. É sabido que, a princípio as linhas férreas no nosso país tiveram grande incentivo de capital inglês, todavia, as concessões foram vencendo. Explica-se desse modo que trechos não só no Nordeste foram prolongados por companhias diferentes, fruto de um processo de encampação até o momento que retorna a União. Ao longo das nossas discussões estaremos lidando simultaneamente com essas companhias.

A RFN foi criada com o fim da GWRB, originada em Londres em 1872 para sedimentar estradas de ferro no Brasil. A Nordeste, como comumente era denominada, passou

¹⁷ Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1954-RFN-Rede-Ferroviaria-Nordeste-2-trechos-centrais.shtml>>. Acesso em: 05 abril 2015.

a responder pelos ramais da Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Alagoas. Foi durante a jurisdição da RFN, em 1951-1958 que aconteceu o prolongamento do sertão a Campina Grande-PB, momento também em que a companhia em 1957 foi incorporada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFSSA) (CAMARGO, 2015). Preliminarmente a RFN aproximou a cidade do Recife ao São Francisco com parada em Sousa, transportando diariamente pessoas e cargas.¹⁸ Criada em 1957 através da lei 3.115, sancionada pelo presidente Juscelino Kubitschek, a RFSSA unificou a malha Nordeste tendo uma extensão de 2.635 quilômetros.

2.1.2 De olho no sertão: uma locomotiva conduzida com algodão

No segundo período do governo Vargas (1950-1954) intencionou-se estabelecer estradas de ferro e, assim como Sousa, as localidades em seus arredores foram beneficiadas, CAMARGO (2015). Sendo assim, veio a necessidade de contextualizar um assunto de caráter nacional em detrimento de um regional, refletindo como uma localidade sertaneja portava-se diante dos discursos ditos modernos. A simbologia do trem, apesar de nascer no século XIX, é projetada a novos contornos no período varguista. As estações representavam transformação em sua economia, lazer e com o trem proporcionavam a comunicabilidade com estados vizinhos. Acerca disso, Aranha (2001, p. 398) pontua:

[...] Lugar do espetáculo ou atraente passeio público para uns; ambiente transformado em meio à vida para outros. As estações de trem se constituem como espaços simbólicos por onde transita cotidianamente multidões anônimas que apressados, seguem seu destino no trem e horário. E com uma particularidade: independente do porte da estação ou da densidade da multidão, em números absolutos, o fenômeno é visível em todas as localidades. Nas pequenas comunidades essa condição de espaço simbólico parece ainda mais visível, seja por sua condição de único elo com o mundo exterior, seja ainda por sua condição de espaço que se dá vida a localidade em termos de lazer, nas atividades econômicas e etc.

Diferente do que era esperado, o trem chega a Sousa não pelo litoral paraibano, mas sim pelo Ceará no ano de 1920. Para adentrar em Sousa o trem saía da estação de arrojado, no Ceará (antiga Paino) e hoje Lavras da Mangabeira, como desenhado anteriormente (*vide* mapa 5). A referida linha Sul E.F de Baturité despachava trens especialmente desse ramal.

¹⁸ Disponível em: <http://estacoesferroviariaspb.blogspot.com.br/2010_08_01_archive.html>. Acesso em: 05 abril 2015.

Da data de sua inauguração por muito tempo só houve trens desse ramal e a ligação, Sousa-Fortaleza. Não foi tarefa fácil para os governantes da cidade conseguirem um outro ramal. Foi por intermédio da administração de José Gomes de Sá que a cidade obteve esse feito, porém, finalizado no governo do prefeito João Alvino Gomes de Sá.

Ao refletimos sobre a temática levantamos a questão: por que a linha rumo a Sousa não saía da própria capital da Paraíba? Na perspectiva de Melo (2002), Campina Grande-PB experimentava em 1907 a ferrovia em suas locações, desencadeando grandes mudanças em sua estrutura. Economicamente falando era mais rentável voltar-se a Campina Grande, tendo em vista a “condição de empório revendedor de algodão”, na cidade, o trem, aliou-se a Associação Comercial de Pernambuco, argumenta Melo (2002). Nessa situação a instituição teve influência quanto ao traçado das linhas via Itabaiana, representava dessa maneira um “pólo de captação da produção sertaneja”, articulado com o porto de Recife.

Na região sertaneja a praticidade com cultivo, a necessidade de baixo investimento e a utilização para subsistência, tornou a produção algodoeira vantajosa. O restolho servia de alimento para o gado, outro item importante na economia sertaneja, como discutido no item anterior, localizado no Relatório de Província da cidade da Parahyba do Norte, (LUCENA, 1923). Ao serem implantadas fábricas na região, os investidores dobraram seu capital ao edificarem usinas de beneficiamento de algodão, como explicito na citação abaixo, no cenário a cidade de Cajazeiras, na década de 1920.

A capitalização algodoeira trouxe, com os anos 20 algumas outras iniciativas. Em cidades como Cajazeiras, fábricas de caroço de algodão foram instaladas por capitalistas locais. Os trustes algodoeiros SANBRA e Anderson Clayton apareceram em cena. O algodão gerava fortunas e em lugar das solitárias usinas de prensagem da firma Kroncke e Cia, em João Pessoa e Cabedelo, despontavam empresas de beneficiamento. (MELO, 2002, p. 168).

É inquestionável a importância econômica do algodão para a cidade sousense e região, e com o aditivo do trem esses lucros só tencionaram a crescer, para tanto, existiu a SANBRA,¹⁹ fábrica com filiais pelo território paraibano. Mudanças que eram almejadas com a passagem do trem, expectativa de uma população que via nele, sobretudo, esperança. Gadelha (1994) aponta que a partir de 1895 já havia a produção algodoeira na cidade, tendo

¹⁹ Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro S.A, Filial da empresa Argentina “Bunge y Born” criada em 1884. No nordeste, teve origem da compra de uma empresa pernambucana. Disponível em: <<http://cgretalhos.blogspot.com.br/2009/11/sanbra.html#.VSFHn9zF8b8>>. Acesso em: 05 Abril 2015.

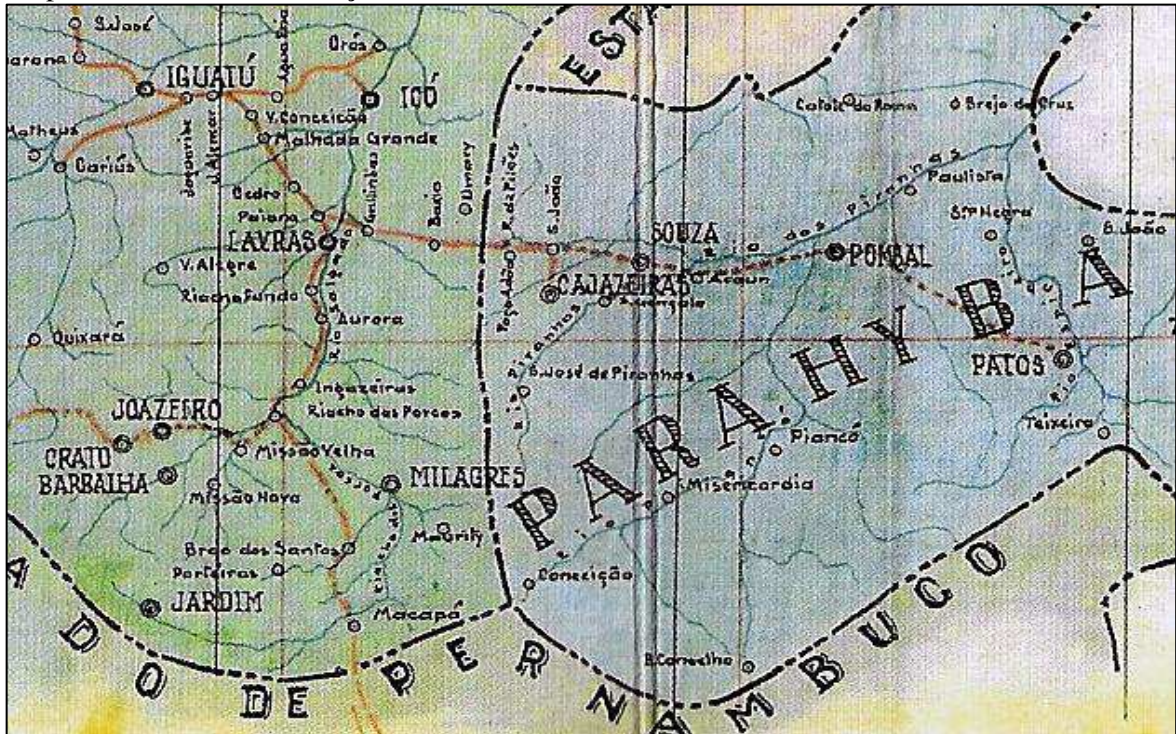
em vista a implantação de uma usina rudimentar gerenciada por Júlio Marques Melo, provavelmente um empresário da época.

Localizada depois da travessia do rio do Peixe, a memorialista Gadelha conta que “jovens e crianças faziam essa travessia para verem o movimento das canequinhas rodando, subindo e descendo cheios de água” (GADELHA, 1994, p. 138). Possivelmente, podemos imaginar que esse mecanismo citado pela autora funcionava como “motor” que dava força a produção de algodão.

[...] A indústria de beneficiamento de algodão não chegou de *sopetão*, mas introduzidas no ano de 1895, quando começaram a aparecer os primeiros engenhos de ferro...Usinas movidas a roda d'água . Em 1924 chegou à usina de Santa Tereza. Em 1936 foi inaugurada a agência SANBRA. (GADELHA, 1994, p. 138).

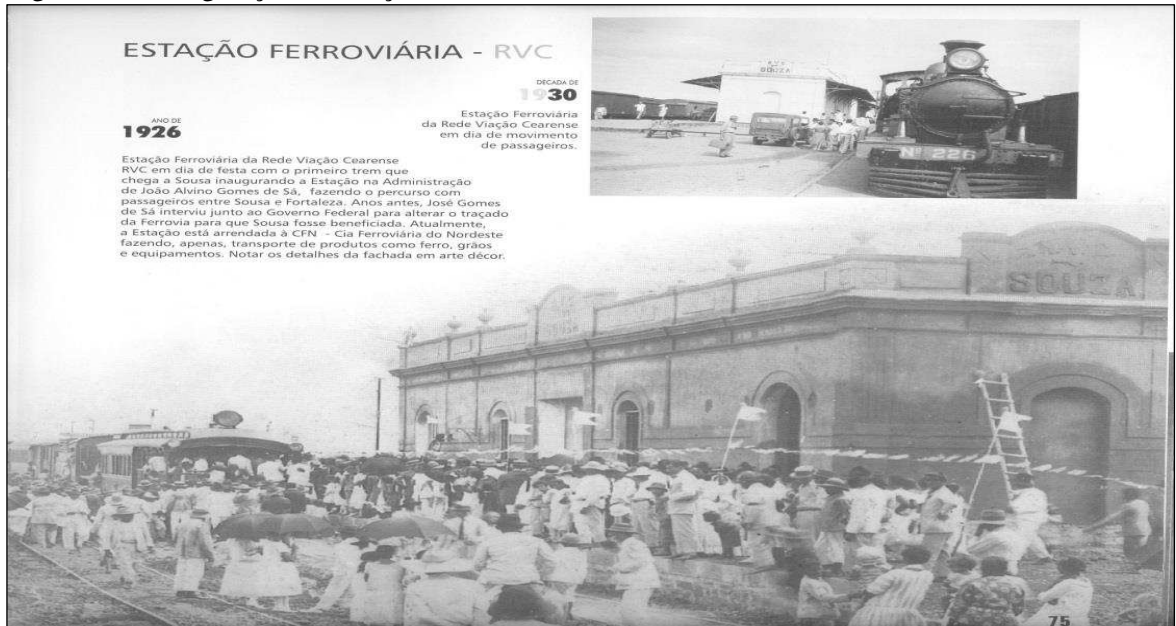
Paulatinamente foram instaladas outras empresas algodoeiras, as quais, abordaremos em profundidade abaixo. Ainda no viés da autora, até 1924 a cidade sousense foi iluminada a base de lampião, e nesse momento veio a iluminação a gás, fruto do empenho do prefeito João Alvino Gomes de Sá. Nas palavras da memorialista Julieta Pordeus (1994), a urbe receberia a luz elétrica em 1959. Mas para o ano de 1924, notamos abaixo no mapa 6 o momento em que já estava em construção o ramal sousense e concomitantemente o traçado que futuramente ligaria o sertão a capital paraibana. Na outra imagem verificamos o momento da inauguração da estação em Sousa, no ano de 1926.

Mapa 6 – Trecho em construção da estrada de ferro sousense, 1924



Disponível em: <<http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias-do-brasil.shtml>>. Acesso em: 05 maio 2017.

Figura 10 – Inauguração da estação ferroviária em Sousa, 1926



Fonte: FERRAZ, 2004, p. 75.

Podemos citar mais de uma empresa de algodão em Sousa que por várias décadas preencheram o espaço urbano. A urbe tinha desde 1924 a fábrica Santa Tereza. Na década de 1940 a usina Sarmiento & Filho. Desde 1957 operacionalizando na cidade existia similarmente a usina do senhor Luiz Oliveira & filho com suas atividades até 1970. Nas imagens 11 e 12

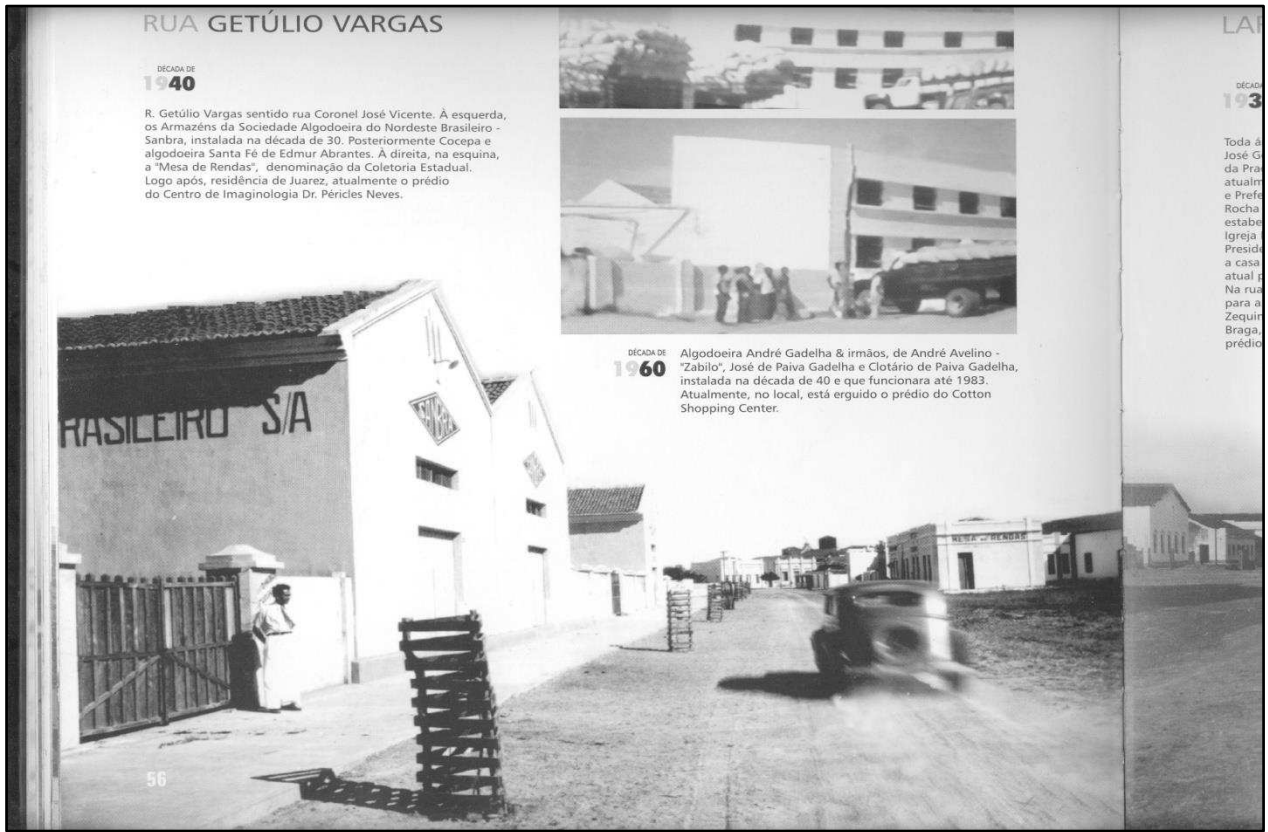
adiante temos o armazém da SANBRA, como também outra usina de algodão que se fez presente a princípio nos anos de 1940 até 1983, a fábrica do André Gadelha & irmãos.

Figura 11 - Fábricas de algodão em Sousa nas datas: 1930, 1940 e 1970



Fonte: FERRAZ (2004, p. 70).

Figura 12 – Fábricas de algodão, 1940, armazém da SANBRA. Em 1960, algodoeira Andre Gadelha e irmãos



Fonte: FERRAZ (2004, p. 56).

Observamos assim um vasto cultivo de algodão na cidade, como exposto antecedente, bem como sua contribuição econômica. Contabilizando, existiram em solo sousense, quatro grandes indústrias de beneficiamento de algodão, sendo a última, Gadelha e irmãos, resistido até o início dos de 1980. Adicionamos também a usina *A. Abrantes Gadelha e Cia* dos irmãos Francisco de Assis, Azarios e José Vicente Abrantes Gadelha, sediada na saída da cidade, sentido para a cidade de Cajazeiras-PB. (OLIVEIRA, 2014, p. 47). Na citação abaixo é enfatizado com mais propriedade a importância do algodão para a cidade e o seu comércio. Houve desse modo, geração de empregos não só na cidade e, por fim, o surgimento de outros gêneros, inexistentes antes do fenômeno do algodão.

A contribuição do algodão para o crescimento da região da grande Sousa foi fantástica. Com a chegada do algodão, o comércio tomou o caminho de um desenvolvimento integral. Várias casas de tecido foram implantadas na cidade, como também outros gêneros que antes não tinha. Os empregos aumentaram rapidamente, não só nas Usinas, mas em todos os setores onde o comércio foi crescendo. O emprego na zona rural cresceu rapidamente, pois a agricultura, principalmente com a plantação de algodão, contratou grande número de agricultores para o trabalho diário. (OLIVEIRA, 2014, p. 49).

Somos levamos em penumbra a imaginar o cotidiano da cidade em meio ao trabalho com o algodão e o trem, sujeitos apropriando-se cada um ao seu modo dos cantos e recantos da cidade sousense. Cada esquina da cidade, rua, poderia carregar a impressão desse trabalho, tendo em vista seus operários. Na imagem que segue temos o retrato do comércio sousense, e, portanto, projetamos nossas palavras nela, acionando nossa imaginação para a formação de enredos.

Figura 13 – Feira central em Sousa, 1971



Fonte: CARVALHO, Vladimir. *O País de São Saruê*. Região aberta/ NTSC: 1979

Quantos dos trabalhadores ferroviários, e das indústrias de beneficiamento, viveram uma realidade semelhante ao do personagem Marcovaldo, de Italo Calvino (1994). Este operário que ao passear cotidianamente apropriava-se das minúcias que a cidade e seus sujeitos propiciavam, em suas horas livres transformava os fatos em forma de ganho, o que nos leva a refletir também, os aspectos da vida dos operários sousenses.

Um ambiente de trabalho nunca é apenas o que parece ser, por seus indivíduos serem dotados de subjetividade, famílias, amigos e sobreviverem além da labuta diária. Como o

bairro da Estação, espaço que tornou-se não apenas o abrigo do trem, mas de tramas, dramas, histórias que se entrecruzavam a medida que ocorria um encontro de trens.

Ao aportarmos nosso diálogo acerca do cultivo e trabalho na fábrica voltado para o algodão, mais uma vez nos deparamos com a SANBRA. Na cidade de Patos a agência abriu suas portas em 1936. (SOUSA, 2011, p.3). Verificamos com isso, no período de 1956-1960, como funcionava toda engrenagem que movia a chegada do algodão e derivado na fábrica, levados pelo trem.

[...] O trem era quem transportava o caroço de algodão para Campina Grande, para a fábrica da SANBRA. Meu pai e outros sem grade para facilitar mais, tanto para facilitar a carga e descarga dos vagões [...]. Então o trem tinha essa finalidade além de outros. Ele levava o caroço para Campina Grande. A SANBRA tinha um ramal para dentro da própria indústria. Sousa naquela época era um dos maiores produtores de banana no Nordeste. Carreguei muita banana com pai, eu adolescente, nesses sítios aqui da vizinhança, para ser embarcado no trem para Mossoró, João Pessoa e Fortaleza. (SOUSA, 2011, p.3).

Era também transportado arroz, produção do distrito de São Gonçalo e oiticica, com destino ao Maranhão e ao porto do Recife. Diante das atividades com a estação concretizadas, a cidade obteve crescimento econômico.

Para o bairro da Estação, a passagem do trem foi de suma importância para criação de uma dinâmica própria com o oferecimento dos mais variados serviços dentro do âmbito comercial. Com o trem de passageiros o cenário tornou-se ainda mais colorido, Pereira (2004), no recorte em sequência aborda o caso complicado da RVC, ressalta ao mesmo tempo, que seu transporte de passageiros era consideravelmente grandioso. Em 1957 saltam os olhos ao imaginarmos que dos 2,7 milhões de sujeitos que passaram pelo estado. De certa forma, essas pessoas em um dado momento percorreram também, a estação sousense.

A Rede de Viação Cearense apresenta um caso muito difícil. É uma estrada de ferro importante pela extensão de suas linhas: 1600 Km. O seu serviço de passageiros não é pequeno: 2,7 milhões em 1957, mas o seu tráfego de cargas é decepcionante: 21.100 toneladas das quais 2600 toneladas de caroço de algodão, 2500 toneladas de lenha, 1600 toneladas de mamona e 1500 toneladas de gesso, em 1957. O seu déficit de exploração foi de 241 milhões de cruzeiros, ou seja, três vezes e meia a receita bruta. (PEREIRA, 2004, p. 64).

Na estação sousense fez companhia ao ramal de Fortaleza o ramal de Mossoró. O funcionamento do trecho Mossoró-Souza começou na cidade na década de 1950, com a

extensão de 243 km empregava 664 pessoas. (TELLES, 2011). O trem ia e voltava cotidianamente, mais especificamente quatro dias na semana: segunda, quarta, quinta e sexta, durante os anos de 1960. Verificamos na imagem subsequente os preços das passagens que variavam conforme os dias citados, no fim de semana, tornava-se mais cara²⁰.

Na década de 1980 o trem ia de Mossoró a Souza apenas duas vezes na semana, em virtude principalmente do carregamento de sal. A saída de Mossoró decorria com três locomotivas carregadas de sal e duas com passageiros, geralmente com vinte pessoas²¹.

Figura 14 – Preço das passagens e limite de municípios na década de 1960 Mossoró/Souza

115		Souza - Mossoró									
De Souza		IDA					VOLTA				
		MN 31	PN 7	MN 33	MN 35		MN 34	MN 32	PN 8	MN 36	
		4.ª	3.ª	5.ª	6.ª	Sab	Sab.	5.ª	2.ª	4.ª	Dom.
Kil.	1.ª cl. 2.ª c.	Recife-Souza pp. 172 e Sab.					MOSSORÓ.....				
		Souza	400	530	1430	1700	Gov. Dix-Sept..	600	840	.....	.....
32	9,4	S. Pedro ...	513	642	1543	1815	Caraubas....	715	1000	.....	.....
42	12,2	Sta. Cruz...	538	704	1610	1840	Jordão.....	855	1135	.....	.....
56	16,1	Alexandria	608	731	1645	1900	Patú.....	934	1212	.....	.....
67	19,2	Ulrick Graff	643	806	1720	.....	Alm. Afonso	445	1040	1253	.....
84	23,9	Dem. Lemos	718	839	1755	.....	Mineiro	512	1107	1320	.....
94	28,6	Mineiro.....	743	902	1820	.....	Dem. Lemos	542	1137	1353	.....
106	29,7	Alm. Afonso	812	932	1850	.....	Ulrick Graff	630	1220	1436	.....
123	34,1	Patú.....	900	1011	1917	.....	Alexandria.	700	1250	1507	.....
141	38,4	Jordão.....	938	1046	.....	.....	Sta. Cruz...	740	1330	1540	1700
160	43,1	Caraubas...	1013	1121	.....	.....	S. Pedro...	810	1400	1607	1730
203	53,5	Gov. Dix-Sept..	1135	1248	.....	.....	Souza.....	837	1420	1626	1750
243	62,4	Mossoró.	1245	1357	.....	.....		941	1524	1730	1854

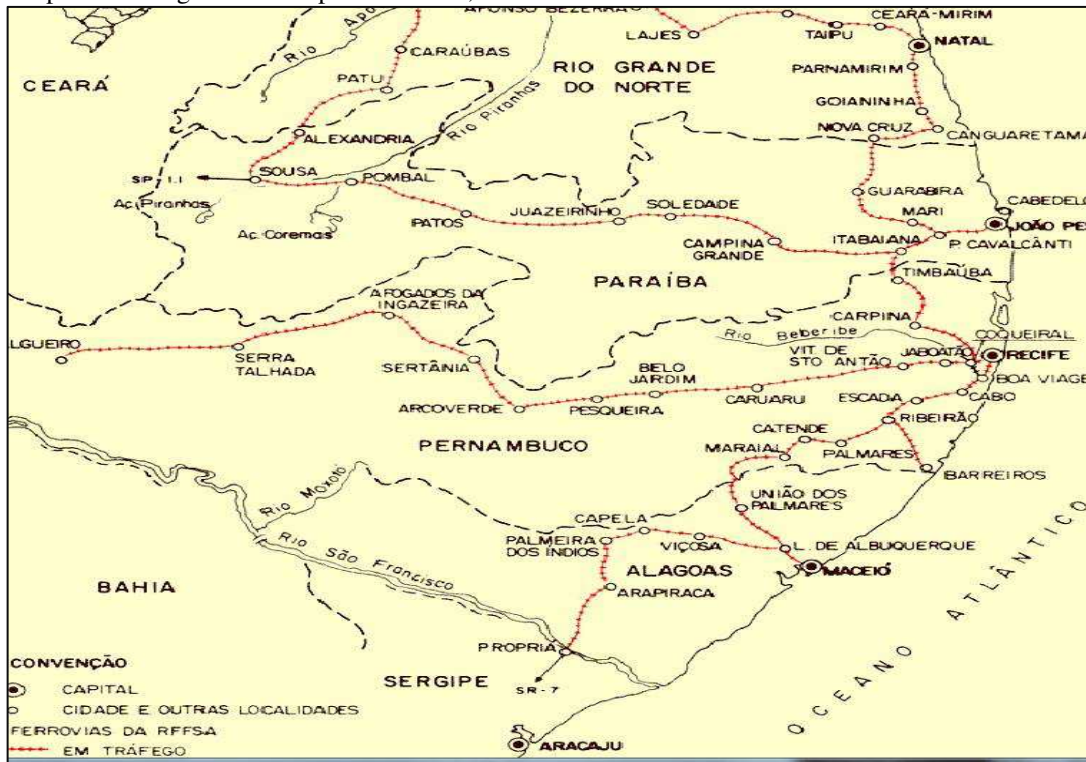
Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>>.

A desativação do ramal ocorreu em 1985, e finalizado em 1991. A venda do ramal ocorreu em 2001 com uma extensão de 372 km pelo valor de 2,7 milhões. No mapa 7 temos um panorama do setor ferroviário no Nordeste e conclui-se por meio dele toda a ligação dos estados: Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco concomitantemente, com o resto do país. Toda essa malha foi comprometida por uma série de encampações, privatizações que interromperam definitivamente a passagem da maioria dos ramais aqui expostos.

²⁰O preço da passagem de Souza a Mossoró, em 1960, foi de 1245 cruzeiros o equivalente na atualidade a 45 reais. A volta era mais barata, 941 cruzeiros que corresponde em real, a 34 reais. Disponível em: <<http://pt.coinmill.com/Conversor-da-moeda-corrente>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

²¹A passagem de trem era 119 cruzeiros, enquanto a de ônibus era 189 cruzeiros. O percurso passava por seis municípios do oeste potiguar. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=dOD5RP0jIAY>>. Acesso em: 29 jul. 2017.

Mapa 7 – Passagem do trem pelo Nordeste, em 1984.



Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-do-brasil.shtml>>. Acesso em: 02 jul. 2016.

O espaço que abrigou um dos maiores símbolos da modernização, o trem, que encurtou distâncias carregando pessoas e produtos variados, trouxe também inúmeros ferroviários para a cidade e muito deles optaram por residir no bairro da Estação. Senhores que mesmo aposentados permanecem no local que escolheram para terminar seus dias. Ao contar a história do bairro, nos identificamos e idealizamos como era seu cotidiano e a formação desse espaço urbano. Refletimos também os aspectos que permearam o sistema ferroviário no país, mas, em nossas linhas ainda faltava dar um olhar aqueles que nos cederam compreender suas memórias.

CAPÍTULO III

QUANDO A “ALMA É DE FERRO”: CONTA-SE A MINHA HISTÓRIA

3.1 O Barraqueiro: entre o fim e começo de uma viagem

Ao longo do trabalho construímos a história do bairro da Estação, viajamos de trem pelo território brasileiro, paraibano até vir à “cidade sorriso”. Foram vários discursos desenvolvidos em pontos para desvendar o que estava por trás das partidas e chegadas da locomotiva. Todavia, as fontes sob a ótica do historiador são inesgotáveis, sendo assim, sempre haverá o que discutir sobre determinado fato.

Construir os trilhos da memória só foi possível, sobretudo com a ajuda da oralidade, e é aqui que entra mais um objeto de estudo, compreensão, importante aspecto a ser destacado na pesquisa. “Por isso eu pergunto a você no mundo se é mais inteligente o livro ou a sabedoria [...]”²² Damos partida à discussão sob o pequeno fragmento da música de Marisa Monte, nele é bem explícito o paralelo entre o saber acadêmico e a sabedoria das vivências, e nesse ponto nos apropriamos dos dois em questão.

Apresentar o barraqueiro Martins Sarmiento e posteriormente o mestre de linha aposentado José Leoncio de Oliveira, tem por objetivo não tecer uma perspectiva biográfica, mas concatenar as memórias, desejos e vivências desses sujeitos às transformações do espaço. Narrar historicamente os fatos é mergulhar em um vale repleto de significações. Foi nesse viés que veio a necessidade de apresentar nossos vivos buscando conhecer os fios que ligam quem eles são, foram, o que pensam, conhecem, enxergam dessa história do presente.

Discorre Tompson (1992) que ao lidar com a abordagem oral cria-se a possibilidade de modelar a história para um viés social e pessoal. “Ela trata de vidas individuais e todas as vidas são interessantes” (THOMPSON, 1992, p. 41). Nas andanças pela cidade “sorriso” e do bairro da Estação não há quem não tenha ouvido falar, ou mesmo, degustado a sopa de “seu” Martins. Atraídos pelo cheiro que emana seus temperos somos também seduzidos por suas histórias. Ao buscar imiscuir-se na imensidão do bairro historiograficamente, subjetivamente, prontamente, aponta-se esse senhor de 67 anos.

O que nos chama atenção é, acima de tudo, não apenas a narração dos fatos, mas também a sua consciência histórica. Homem que se reconhece como pertencente ao espaço,

²² Disponível em: <<https://www.lettras.mus.br/marisa-monte/47282/>>. Acesso em: 07 jun. 2017.

que narrou ricos detalhes da história da estação e nos desenhou um bairro da Estação e, que é reconhecido pelos transeuntes como alguém que deve-se dar ouvidos. Nessa trama que é a vida, discorreu-nos o barraqueiro que o sogro do seu filho pertenceu também ao contexto ferroviário, coincidentemente desde menino o sonho do seu filho era ser ferroviário, e acabou tornando-se.

Com o seu filho concursado pela Transnordestina, e trabalhando na cidade de Crateús, o barraqueiro inicia uma de nossas conversas nos atualizando dos trabalhos com a ferrovia na região, a respeito do processo de revitalização da malha Nordeste. A revitalização dos trilhos iniciou em 2006 abarcando os estados do Ceará, Pernambuco e Piauí.

J.S- O senhor está sabendo que a Transnordestina está revitalizando tudo?

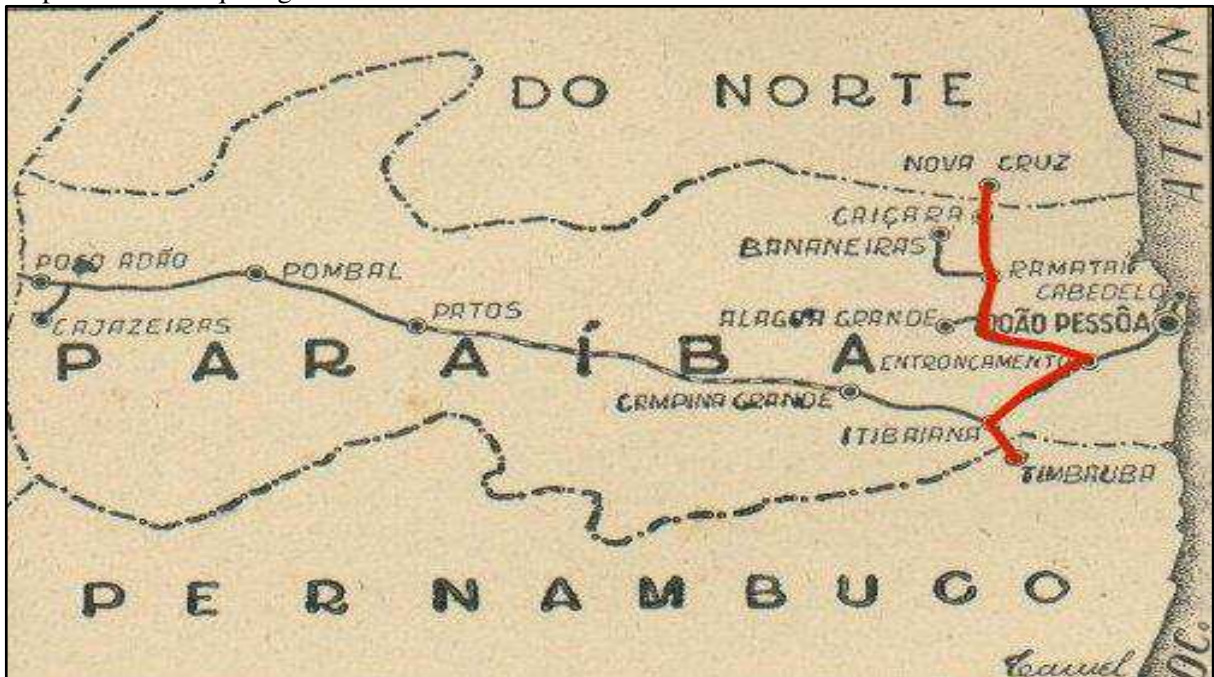
M.S- É a nova Transnordestina, ela a passando por aqui bem *pertin*, tá pegando ali Missão velha, Aurora. O acampamento é em Salgueiro, ai vai ligar Petrolina, *imenda* e vai ligar a Recife. E a Paraíba ficou fora. Diz ai que a bancada Federal da Paraíba inclusive o governador, tão *lutano* para ver se a Transnordestina mantém um braço, chamado braço, um braço pela Paraíba, como antigamente era, *né*. Como antigamente era que ligava; Paraíba, Pernambuco, Mossoró e Rio Grande do Norte e também tinha aqui um triângulo perto e Itabaiana já chegando *na* divisa do estado da Paraíba com Pernambuco. Ai tinha outra ferrovia lá, que essa ligava até Natal, essa já ia a Natal, essa também foi extinta, ou seja, do Rio Grande do Norte, Sousa a Mossoró era um ramal, era em Mossoró que acabava. Já esse triângulo aqui, ele foi, pegava de Itabaiana até Natal a capital, já esse aqui, era Sousa a Mossoró, chegava *em* Mossoró acabava. *Ai* fechou aqui e fechou lá também.²³

Podemos compreender por meio da fala a extensão do ramal paraibano, sobretudo a ligação estratégica com as capitais pernambucana, potiguar, assim como a do Ceará, não citada na narrativa. Todavia, não existe um projeto dentro da Transnordestina que perpassasse o território paraibano, pode-ser ter havido negociações pelo órgão federal juntamente com o governador, apenas não passando de discussões.

No mapa abaixo podemos verificar o triângulo que “Seu” Martins cita, do qual mantinha em outrora os estados citados em contínua ligação. Da parte de cima partia da cidade de Nova Cruz, no estado potiguar e ao adentrar na Paraíba formava um triângulo, até chegar a cidade de Timbaúba, em Pernambuco.

²³ Entrevista cedida por Martins Sarmiento em 16 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

Mapa 8 – Trecho que ligava Itabaiana a Natal



Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/itabaiana.htm>>. Acesso em: 20 maio 2017.

Ao mesmo tempo em que é essencial buscar analisar o momento em que dá-se a Transnordestina, é necessário voltarmos os ponteiros do tempo e perceber como as estradas de rodagem começam desenvolver-se. Conforme discorre Camargo (2015) alguns fatores já em 1920 contribuíram para esse desenvolvimento. Cita a autora: malha descentralizada, tendo em vista a vasta intencionalidade privada. Com o trecho muitas vezes pequeno gerava vagareza nas obras ferroviárias; assim como, o alto custo produtivo, dentre outros.

Ainda na perspectiva de Camargo (2015), houveram planos que no período republicano não tiveram aprovação oficial. Inclusive, existiu em 1930 o “plano rodoviário do Nordeste”. Nesse viés, verificamos que na cidade sousense disseminavam-se na década de 1940, o transporte rodoviário. Pedestres, carros de linha, carroças se entrecruzavam na urbe.

Em 1944, no Brasil foi “aprovado o primeiro plano Rodoviário Nacional”, todavia, o que a autora destaca é que mesmo ressaltando-se a importância dessas novas vias, não deveria haver concorrência com os “trancos ferroviários”. Ou seja, trabalhariam em conjunto, complementando-se, rodovias, ferrovias e os portos. Só em 1950 que priorizariam as estradas de rodagem, ou seja, no segundo momento do governo Vargas.

Por outro lado, a ferrovia ainda respira com novas configurações. De todo emaranhado de companhias que observamos, ao vencimento das concessões e continuidade da

encampação das malhas, deu lugar a Transnordestina, antiga CFN²⁴. Fruto de uma grande unificação e respondendo pela malha nordeste à companhia revitaliza e ao mesmo tempo edifica novos trechos. Próximo a Sousa está: Missão Velha e Aurora, ambos no Ceará. Em Pernambuco, os municípios assistidos são Petrolina e Salgueiro, cujo local é abrigo do acampamento dos ferroviários citados na fala de “seu” Martins. São 231 km de extensão, enquanto na Paraíba não se tem notícias de nenhum só quilômetro reativado.

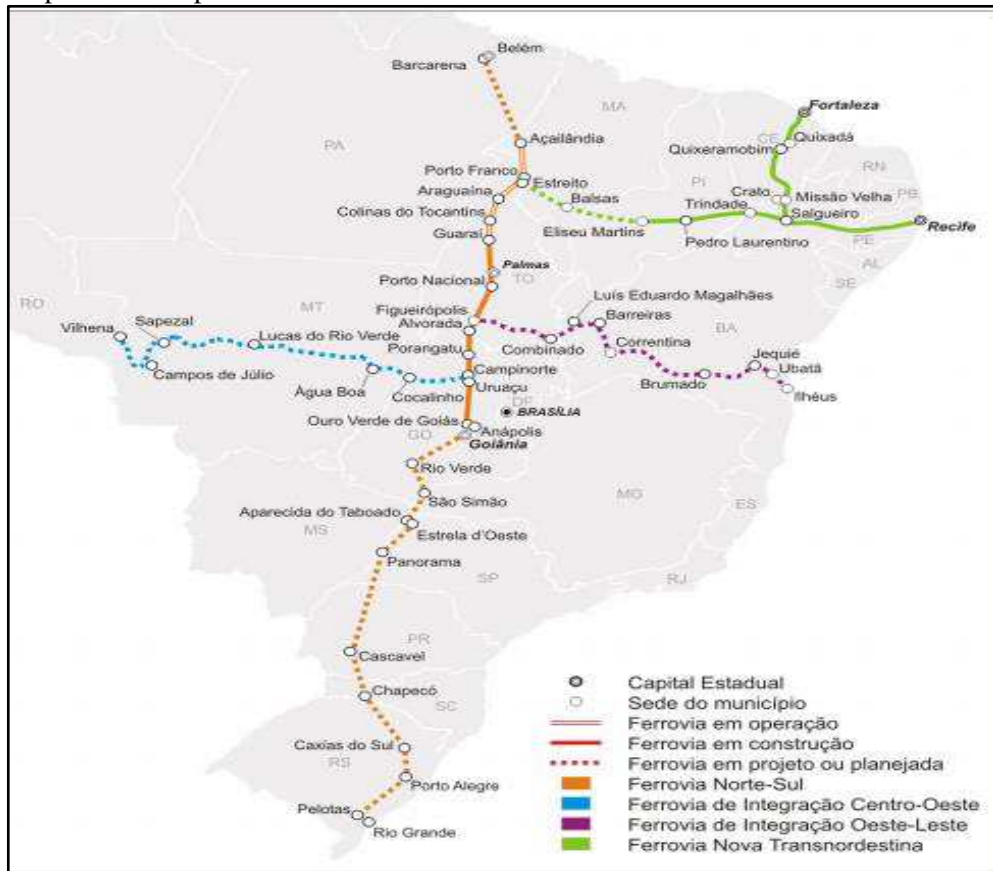
Explica-se, pois, o desinteresse na malha paraibana, sobretudo, no interior do estado, tendo em vista que nas palavras de Camargo (2015) revela uma configuração econômica satisfatória para a reinstalação dos trilhos. Tem-se por produtos transportados na Transnordestina: o cimento, derivados de petróleo, alumínio, calcário, e coque (material composto do carvão betuminoso). Esta característica só legitima o que já demos por nota na fala acima do barraqueiro. No recorte abaixo tem-se um projeto de lei do início do século XXI em que o trecho Sousa/PB-Mossoró/RN permanece como tráfego suspenso. Todavia, alerta ao mesmo tempo para o prazo de oito meses para demonstração de interesse no ramal. Como não houve, excluiu-se do contrato.

Parágrafo 1º Os trechos que ligam Souza (PB) a Mossoró (RN) e Ribeirão a Barreiros, no Estado de Pernambuco, que estão com o tráfego suspenso, serão automaticamente excluídos da CONCESSÃO, se no prazo de até 08 (oito) meses, contado da data de assinatura deste contrato, a CONCESSIONÁRIA não manifestar, por escrito, à CONCEDENTE, seu interesse em reestabelecer seu interesse a operação desses trechos. Em se verificando a manifestação do interesse da CONCESSIONÁRIA na operação dos referidos trechos, a CONCEDENTE autorizará a RFFSA, no prazo de 30 (trinta) dias, incluir no contrato de Arrendamento, através de aditivo, os bens operacionais de tais trechos, sem qualquer acréscimo ao valor do arrendamento. (CAMARGO, 2015, p. 290-291).

Portanto, concluímos as discussões acerca visualizando o mapa em sequência. Verificamos com isso, as vias férreas ativas, não só no território nordestino. O mapa traz as linhas que percorrem os trechos referentes a Transnordestina, ligando à ferrovia Norte-Sul. Atualmente, a Norte-Sul é considerada mais uma obra no estilo “faraônica”, tanto pela sua extensão no território como pelo seu custo de produção.

²⁴ A companhia Ferroviária do Nordeste (responsável pelos trilhos apenas do Nordeste) advém da antiga RFFSA, que em 1998 foi privatizada dando lugar a RFN, posteriormente passou a ser e, permanece como Transnordestina. Disponível em: <<http://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 23 maio 2017.

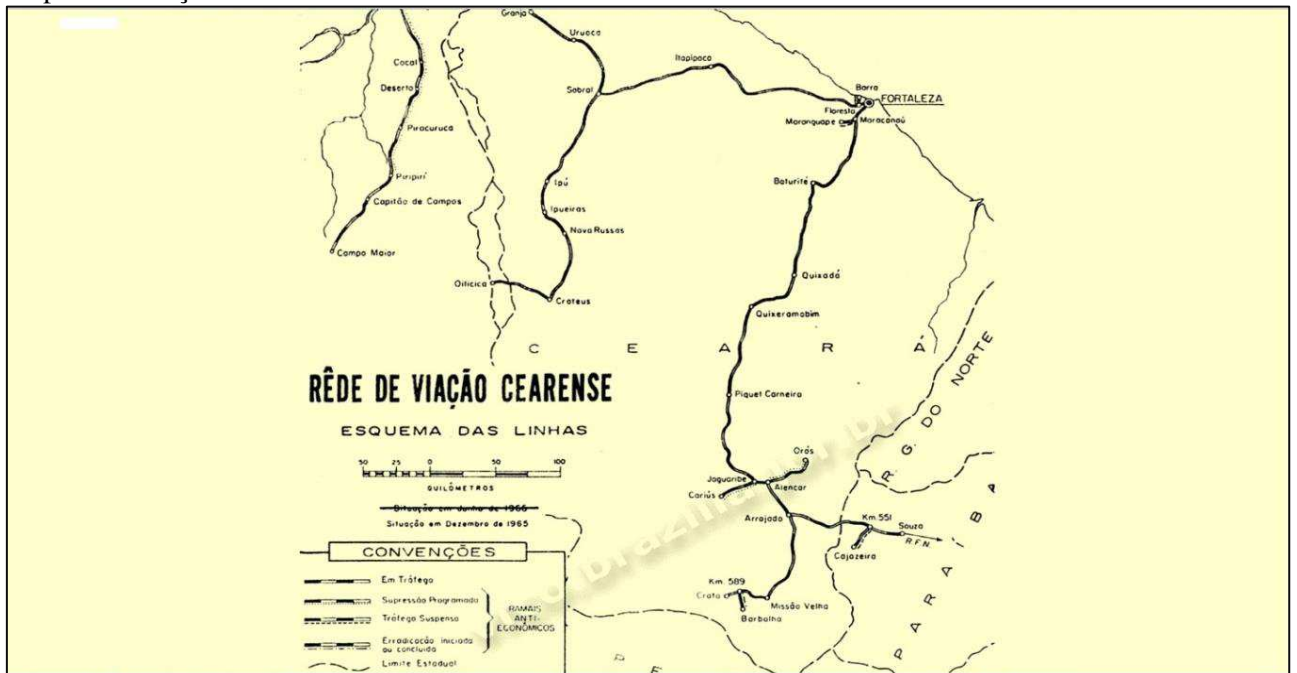
Mapa 9 – Principais caminhos de ferro no Brasil



Disponível em: <<http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp>>. Acesso em: 20 maio 2017.

O alto sertão paraibano inicia o processo de “descarrilamento” dos trilhos por volta de 1970, com o encerramento do ramal cajazeirense. Na vizinha cidade de São João do Rio do Peixe, os caminhos de ferro são definitivamente interrompidos em 1983 interrompendo consequentemente a ligação com Sousa e o Ceará. Sob alegação de que a manutenção tomava grande parte dos recursos do estado, deixou-se os trilhos sucatearem no sertão paraibano. Notamos que no mapa o tráfego é marcado como suspenso desde 1965. Observemos a linha pontilhada no canto direito onde o traçado que abarcou a cidade de Cajazeiras está como suspenso, sendo que o trecho de Sousa continua em tráfego.

Mapa 10 – Traçado da RVC em 1965



Disponível em: <<http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias-do-brasil.shtml>>. Acesso em: 05 maio 2017.

Apesar desse corte a cidade sousense deu continuidade às suas atividades com os trilhos, mas apenas concernente à via permanente da Paraíba com o transporte de carga. Além do fim do ramal cearense, em 1985 deu-se o fim do trecho Sousa-Mossoró, no Rio Grande do Norte. Nesse momento os trabalhadores desse trecho são redistribuídos pelas cidades.

Portanto, o bairro da Estação assistiu as atividades permanecerem, todavia, sem os passos agitados dos passageiros, tendo em vista que o trem destinado a esse fim não mais fez o percurso, cessando definitivamente em 1989. As atividades do trem na cidade ficaram exclusivamente com o cargueiro, e circulando nas vias da Paraíba e Pernambuco. E em 2007 escutou-se pela última vez, o soar do seu apito.

Introduzimos em linhas anteriores nosso personagem de maneira sutil, todavia, iremos conhecê-lo melhor, sobretudo imiscuir-se em suas memórias. Na imagem abaixo “seu” Martins estava a nos nortear onde localizava-se os antigos pontos de comércio do bairro. Na imagem subsequente conhecemos o interior de seu barraco.

Figura 15 – “Seu” Martins na porta do seu barraco, localizado na Estação ferroviária



Fonte: Arquivo pessoal, 2015.

Figura 16 – Dependências do barraco, 2017



Fonte: Arquivo pessoal, 2017.

Amante de tudo que relaciona-se à ferrovia, desde muito cedo despertou nele o interesse de trabalhar com o trem. Entretanto, tendo em vista o seu pouco grau de escolaridade foi impossibilitado de fazer concursos que eram necessários para o ingresso na labuta ferroviária. Com o advento da semiótica, parafraseando Depaule e Topalov (2001), somos treinados a observar a cidade em suas nuances, logo, apontamos a riqueza de sua fala ao apresentar dos detalhes importantíssimos, horários dos trens, organização entre os ramais e sobre a dinâmica ferroviária no bairro da Estação, além de acompanhar as transformações do espaço. Tais fatores fazem com que as ações humanas sejam não meramente mecânicas, engolidas por um cotidiano de trabalho e afins, mas sim, dotadas de significados sobre a prática urbana.

Acerca da relação com o espaço, Thompson (1992) esclarece que a identidade é um fator crucial concatenado a ideia de pertencimento, acima de tudo, reconhecimento com o que se faz e vivência dentro da urbe. Nesse viés a memória tem um grande aditivo, tendo em vista que quando nos interessamos demasiadamente por algo, a lembrança vem mais fácil e com precisão. Nessa mesma perspectiva, Pesavento (2004) demonstra também essa identificação com o espaço por meio da representação, ao mesmo tempo em que faz um paralelo com a exclusão. Conforme pertencemos ao bairro da Estação e adotamos esse espaço como lar, somos, de certa forma, rotulados, por exemplo, como morador de periferia, isso porque os espaços são preenchidos e têm relações diferentes.

Com sessenta e sete anos de idade, Martins Sarmiento montou seu barraco na estação ferroviária em 1980. Quando questionado se vendeu bastante na época, ao mesmo tempo em que ele lembra da movimentação intensa, do ato de andar pedindo licença, ressalta que: “Ahh eu peguei pouco tempo, o trem de passageiro”. Ou seja, a venda de suas variedades alimentícias dependia diretamente do acesso, principalmente ao trem de passageiros, que ao mesmo tempo misturava-se aos serviços e negócios do bairro.

Segundo nosso orador havia uma divisão nas linhas, com a prioridade o trem de passageiros. As linhas que ficavam mais próximas do piso da estação davam-se em virtude do embarque e desembarque dos passageiros. Essa característica explica a grande quantidade de linhas existentes, ainda ao redor da estação. Nas letras que seguem abaixo, o barraqueiro ainda nos conta sobre as atividades existentes no bairro:

M.S - [...] Ai chegava o trem de Pombal a Sousa e partia ele primeiro por trás e depois que vinha o cargueiro. É por isso que tem essa *ruma* de linha, num foi tirada ainda, primeira, segunda, terceira, quarta, quinta e sexta. O passageiro era prioridade, ficava na primeira, como era três passageiros,

ficava nessa primeira linha e o outro na primeira do outro lado. Já o terceiro ficava na segunda, entendeu? Ai aguardando partir em horário diferente. Era a estação certa de tudo. Aqui trocava tripulação, abastecia, aqui fazia manutenção de oficina mecânica. Aqui tinha uma feira, hoje tem a feira da fruta, essa feira *inda* tem um *poquin*, hoje é feira da troca, na época do trem de passageiros, nessa época era, chamava a feira do capim e tinha de tudo o que você imaginasse. O *caba* vendia, trocava, bancava jogo caipira, mulher por exemplo, *butava* o *fogãozin* a *calvão*, vendia um caldeirão de creme de galinha, vendia uma garrafa de cachaça, garrafa de café, chá, bolo de milho, de arroz. Muita gente, só acabava quando era seis horas da manhã [...]²⁵

A movimentação sucedida pela labuta com o trem, deu vida ao bairro da Estação, e fez seu morador apropriar-se do espaço como forma de ganho. Imaginemos o quanto isso “clareava os olhos” dos observadores de outrora, quantas notícias, namoros, risadas, discussões faziam-se presentes no bairro. Essas características próprias o tornaram periférico, marginalizado, fragmentando-o do resto da cidade. Vale ressaltar que o surgimento de novos bairros do outro lado da cidade contribuiu para esse contexto. Na atualidade, tendo em vista a facilidade em se adquirir casas pelos programas de financiamento dos diversos bancos, emergiram casas em grande número, muito além da estação, já na saída da cidade.

Com o foco para a Imagem 17, verificamos os traços que pincelam a estação ferroviária. No meio das duas estações encontra-se ainda hoje “seu” Martins Sarmiento e com o seu barraco. No espaço verificamos a existência de muita sujeira, decorrente da feira de frutas que ocorre nas quartas e aos domingos. O poder público corta o mato esporadicamente, quando na verdade existe algum evento nas proximidades ou mesmo em festas de fim de ano.

²⁵ Entrevista cedida por Martins Sarmiento em 16 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB

Figura 17: Estação ferroviária de Sousa, 2017, com detalhe para o barraco de “Seu” Martins no meio das edificações



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

O barraqueiro teve a oportunidade de ter outro espaço para vender seus cozidos. Recentemente construíram quiosques no centro da cidade, ao lado da antiga Telemar (“Telpa”) e em outros pontos da cidade. A ação decorreu-se do poder público com intuito de retirar os barracos ou qualquer outro tipo de venda que ficasse nas calçadas, principalmente no centro, onde atrapalhava a circulação de pedestres. À medida que demonstravam interesse nos locais o poder público promoveu uma disputa democrática para aquisição do espaço.

Todo esse contexto faz-nos questionar o por quê da permanência, ao mesmo tempo continuidade do barraco desse sujeito na estação, já que não se teve um lucro considerável. Todavia, ao tempo que passamos pelo espaço aos fins de semana observamos reunidos, vez ou outra, um grupo de senhores. O local acaba que na inversão dos sentidos, apropriando-se dos mesmos, não deixando-os partir, quase como uma relação de força, dessa vez uma força invisível, tão poderosa quanto a palpável. Atrelado a isso, podemos concatenar a ideia que Auster (1999) discorre sobre a memória. Em suas palavras essa ocorre “pela segunda vez”. Sendo assim à medida que é ativado o mecanismo da lembrança, essa relação com espaço fica cada vez mais forte, desapegar-se torna-se um processo doloroso.

Na passagem da música composta por Belchior (1946-2017), *como nossos pais* e famosa na voz de Elis Regina (1975-1982), um sujeito acredita em um determinado momento ter consciência de tudo e que o eu lírico é o fantasioso na história. A resposta então sucede: “Mas é você que ama o passado e que não vê, é você que ama o passado e não vê, que o novo sempre vem”.²⁶ É inevitável impedir que esse novo não chegue, mesmo que desagradando. É a lógica dos fatos e, é então que: “Na parede da memória essa lembrança é o quadro que dói

²⁶ Disponível em: <<https://www.lettras.mus.br/>>. Acesso em: 23 maio 2017.

mais” (BELCHIOR, 1976). A Memória e imaginário fruto de uma lembrança é recorrida por meio de uma entrevista, só que essa “volta ao passado” tem conforme Bosi (1994) estímulos ao corpo que provocam emoções. E é aí que o ambiente age primordialmente na acepção do passado. E desse modo é que o atual desenho da estação contribuiu para a manifestação dessas lembranças.

O espaço ressignificou-se, tornou-se patrimônio histórico-cultural e apesar de não ter toda atenção necessária do poder público, é abrigo de muitos moradores de rua que agora relacionam-se, ao seu modo com o espaço. Conseguindo alimento nos pequenos comércios ao redor, fazem do espaço ponto de consumo de droga e moradia. Meninas vendem o corpo ao tardar da madrugada, a divertida feira do capim, a venda dos ambulantes, deu margem hoje para uma atividade obscura, ilegal, que passam despercebidos pelo nosso olhar.

Nas páginas que se seguem, conheceremos outro personagem dessa pesquisa histórica, o aposentado mestre de linha José Leoncio de Oliveira. Assim como o barraqueiro Martins, o mesmo ao longo de sua jornada ferroviária nos tem muito a contar. Nesse viés, nas palavras de Portelli (2013) não haverá nunca memórias semelhantes, diferente do primeiro entrevistado, Leoncio chega já na cidade em 1985. Decorrente do fim do ramal Sousa/Mossoró foi transferido para a cidade sousense.

Ambos vivenciaram a labuta, sentiram o bairro da Estação em momentos próximos, todavia, a narrativa de um diferencia-se do outro. Tanto pelo grau de instrução, linguajar, acima de tudo, pela vivência, que um teve mais que o outro. Com o depoimento do barraqueiro descortinamos o bairro da Estação, já o de Zé Leoncio, pode-se apreciar o trabalho ferroviário, as dificuldades, acima de tudo o sentimento de pesar em ter que em um determinado momento, desmanchar os trilhos que tanto lutaram para conservar.

3.1.1 José Leoncio: do sonho à sucata

A rigor, a preocupação com as sensibilidades da história cultural trouxe para os domínios de Clio a questão do indivíduo, da subjetividade e das histórias de vida. Não mais, contudo, uma história biográfica, dos grandes vultos da história, mas muito mais biografias de gente simples, da gente sem importância, dos subalternos. Uma história de indivíduos que deriva, assim de uma história social renovada: do estudo dos pobres dos subalternos enquanto classe de grupo, detentores de uma expressão cultural dita popular, passou-se a uma história de vida das pessoas humildes. Na qual passam a serem surpreendidos os sentimentos, as sensações, as emoções, os valores. (PESAVENTO, 2004, p. 56).

No recorte abordado por Pesavento (2004) conduz-se uma nova perspectiva da história, voltada para as sensibilidades, onde o sujeito simples passa a ter os holofotes, sua história de vida é contada, como uma classe dotada de cultura. “Os sentimentos, as sensações, as emoções, os valores, passam a serem levados em consideração, como um fato que interfere diretamente nas ações humanas.” (PESAVENTO, 2004, p. 56).

Contar-se os fatos, ações do homem sobre o tempo é, sobretudo, perpassar por eles, enquanto sujeito que ao vivenciar contextos cria percepções e um mundo a seu modo. É sobre o olhar do mestre de linha Zé Leoncio que nos debruçamos sobre nosso objeto de estudo. Mas antes, ao inverso que lidamos com o barraqueiro Martins, traçaremos o modo como o mesmo chega à cidade sousense. “[...] Ó, olha o trem, vem surgindo de trás das montanhas azuis, olha o trem... Ó, é o trem, não precisa passagem nem mesmo bagagem no trem [...]”²⁷

Raul Seixas (1945-1989) canta um trem que conduz a morte, ou mesmo além dela, isso explica a não necessidade da passagem e nem bagagem, por ser de fato, uma ocasião inevitável. O desembarque do mestre de linha José Leoncio é marcado pela morte, visto que antes desse evento, sua estadia em Sousa era apenas breve. A sua trajetória na labuta ferroviária começou em 1972 como conservador da via permanente nos caminhos de ferro de Sousa a Mossoró. Contudo em 1985 a referida extensão é desativada levando-o a ser transferido a Sousa. Ao ser ceifada a vida do ramal seu destino permanente veio a ser Sousa, porém na condição de mestre de linha no percurso de Sousa-Pombal permaneceu até meados de 1996.

Nesse viés, de certa forma tivemos um renascimento, pois apesar de tudo, os vagões ainda passavam na cidade. Aguardaria ainda a “morte” para ceifar definitivamente os trilhos na urbe. Apropriar-nos-emos das memórias e bagagens do aposentado, para conhecer ainda mais a vida e trabalho nesse ramo, perpassando os encadeamentos que engendram as privatizações e abandono do ramal paraibano.

Nesse período, como já se sabe havia ocorrido à encampação da via, criada a RFFSA, da qual unificou as 18 estradas de ferro pertencentes a União em 1950. No período de 1969 as estradas de ferro que integravam a RFFSA foram divididas em regionais.²⁸ Com a superintendência no Recife, toda a atividade referente ao Nordeste concentrava-se naquela cidade. Legitimamos tal momento com a apresentação de documentos que comprovam o trabalho do José Leoncio na ferrovia.

²⁷ Disponível em: <<https://www.lettras.mus.br/>>. Acesso em: 23 maio 2017.

²⁸ Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/>>. Acesso em: 29 maio 2017.

Nas imagens que avançam temos em primeiro plano, documentos em que autorizavam o trabalho do Zé Leoncio na ferrovia. O primeiro credencia Leoncio como supervisor de via permanente: o segundo autoriza o servidor, usando o termo viajar, ou seja conduzir, tanto em trens de passageiros como trens de carga.

Contendo cargo, número de matricula e credencial, acreditamos que toda a legislação era comandada na época pelo órgão DEVIP como consta na imagem 18 sequenciada dois. Acreditamos que este era como se fosse o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, responsável pelo setor de infraestrutura e transporte no Brasil, em seu estatuto não consta nada referente ao seu processo histórico, com isso levantamos apenas uma suposição a esse respeito.

Figura 18 – Documentos de Zé Leoncio de Oliveira, período em que trabalhou para a RFFSA



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2015.

São vários os aspectos de sua vida e trabalho na ferrovia que nos conta Zé Leoncio, um deles são as condições de trabalho, que no início eram penosas. Observemos um trecho de sua fala:

J.L - O trabalho da gente era conservação, era muito árduo, porque era exposto ao sol e era pesado para a gente trabalhar. *Mais ai* graças a Deus *a gente vencemos*, cheguei aqui em 85, em Sousa, já tinha o ramal Mossoró. Fiquei trabalhando daqui a Pombal, mesma função que vinha de Mossoró e continuei até 1996.²⁹

No trecho descrito acima o depoente esclarece acerca dessas condições, ao falar que era exposto ao sol, logo, concluímos que não havia proteção alguma e esclarece ao mesmo tempo como falado antes, da sua chegada à cidade, bem como, seu novo trecho de ocupação. Se Zé Leoncio iniciou sua jornada em 1972, isso quer dizer que, as melhorias no trabalho com a ferrovia nos ramais tratados na pesquisa, só sucederam quando houve uma série de mudanças no setor, como vimos até mesmo desativações. Para legitimar a fala do mestre de linha, acrescentamos a fala do também aposentado conservador de linha, Vicente Jacinto, acerca das linhas abordadas.

V.J - [...] Mas começo foi ruim era *sufrimento*, a gente levava passava, sei não como a gente passava não, o ganho era pouco, muito pouco [[passavam até fome era “sufrido” demais, levava comida ai depois a gente, **deu a comida, deu a comida já agora**]], **deu farda, bota** não tinha nada disso, deu comida, não faltava nada, era merenda e almoço e a janta a gente vinha jantar em casa. *Milhorou* cem por cento... Era você às vezes *adúcia, nera*, trabalhava no pesado, qualquer coisa ia para o médico, *a* você não quer trabalhar, às vezes a gente ia até doente pra trabalhar, chegava atrasado e não aceitava mis no trabalho, pode voltar, venha na hora, tem que pegar, começar sete horas, se chegar sete meia eu não aceito não. Cortava o ponto da gente, *nois* ganhava pouco. É tanto que eu fui pra Mossoró fazer acordo, chegando lá eu pedi conta, *ai* disseram não tem mais acordo não, mas bote sempre a carta para *Recifi* eu não *tô* aguentando mais não...tanta perseguição era um cativo da *mulestia*.³⁰

No geral, destacamos na obra *O Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba*, na organização de Tiago Bernardon (2015), na contribuição de Ana Beatriz (2015) um pouco dessa conjuntura, no que concerne adoecer e morte no trabalho. Segundo a pesquisadora todo esse contexto é

²⁹ Entrevista cedida por José Leoncio Oliveira em 27 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB.

³⁰ Entrevista cedida por Vicente Jacinto em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

reflexo de uma exploração que não tem fim, tendo em vista a impossibilidade de outras opções no mercado, é necessário, acima de tudo, sobreviver.

Vicente Jacinto discorre sua fala em complemento a de Zé Leoncio, acrescentando-a, vale ressaltar que o trabalho do conservador diferencia-se, no tempo, visto que o mesmo é mais velho que o mestre de linha. Continua o mesmo falando que não respeitava-se a enfermidade, bem como se houvesse atraso não era admitido, na parte em negrito do recorte da entrevista podemos perceber que tendo em vista o tempo da história ferroviária na Paraíba, a melhoria do trabalho só veio de poucas décadas para cá.

Acerca disso Almeida (2009) retrata a realidade do Ceará, desde a construção da Estrada de Baturité, as condições de trabalho eram péssimas, logo, que se aproveitaram nesse período das grandes secas e usaram flagelados como mão de obra, no início do século XX. À medida que ele delimita os traços que compõem essa trama de lutas demonstra posteriormente, na década de 1960 a existência de sindicatos em Fortaleza, com apoio dos sindicatos dos bancários e dentre outros.

Sendo assim as lutas ocorridas na capital cearense contribuem diretamente para as mudanças nas condições de trabalho e direitos no setor sousense. Não se sabe se na cidade houve alguma movimentação a esse respeito, greves como ocorridas no Ceará, porém vale destacar que Sousa cidade do sertão não possuía estrutura como Fortaleza. Ir contra o que se estava acontecendo poderia representar demissão, transferência, sendo assim, os trabalhadores da malha sousense ficavam a mercê dessa estruturação.

A rotina na labuta com o trem fadigava os trabalhadores, trabalho árduo. Em uma parte na narrativa, Leoncio descreve, mais um dia em que na memória dele, permaneceria. Na tentativa de reativação do trecho, uma equipe de políticos, comissão, como descreve o orador, veio à região. Parando em cada estação houve também a presença dos prefeitos, onde manifestavam-se para que o trem ressurgisse em suas atividades. Junto com senadores, deputados e o respectivo prefeito de Sousa, o mestre de linha aposentado seguiu nessa empreitada ao retorno do trem.

J.L - [...] Eu sei que era muita gente, ai quando a gente foi passando num determinado corte, o deputado disse: isso aqui era feito como? Ia fazendo algumas perguntas. Isso aqui doutor foi feito, trabalho manual, [...] manual? *Uns cara sigurava um aço e o caba* batia até abrir tudo isso. Quer dizer que foi um trabalho muito penoso para construir, e muito. Falta de interesse político e foi feito para acabar. Isso aqui, não é só viável, como é demora de quem trabalhou, o pessoal da região para montar isso aqui, *mais*

*infelizmente... agente fez muita choradeira, mas não teve jeito não, foi desativado.*³¹

Essa verificação realizada pela classe política deu fruto a discussões que encontramos no projeto de lei nº 5.065-B, de 2005 do senhor Bentinho Rosado. Na pauta questionou-se o projeto da Transnordestina especificando justamente o recorte da ferrovia de Mossoró a Sousa saindo de Areia Branca no Rio Grande do Norte, não incluída no traçado e que por falta de investimento teve seu sucateamento o que representava uma grande perda, tendo em vista os pontos que foram citados no projeto de lei. Como argumento majoritário utilizaram de dados que comprovaram a necessidade da permanência da linha em atividade. Para se ter uma ideia, destacou-se que só do lado mossoroense transportaria-se 2,6 milhões de toneladas, referente ao sal, cimento, telhas, calcário, combustível e entre outros. Ressaltou-se também os baixos valores de custo e a diminuição das distancias superiores a 400km encontrando-se em Sousa com o restante da malha nordeste.

O projeto aponta como “uma grave distorção” no projeto da Transnordestina e reafirma em páginas posteriores outro equívoco, e ao mesmo tempo solícita a reativação do ramal Cabedelo- João Pessoa na Paraíba, e os ramais Arrojado, hoje Lavras da Mangabeira no Ceará a Sousa. Como já apontado em linhas anteriores este último tocante a RVC primeira ferrovia a chegar a Sousa. Pelo caminhar dos acontecimentos, concluímos portanto que esse projeto de lei não vingou, é sabido que a Transnordestina passa apenas pelo nosso vizinho Estado do Ceará e algumas cidades de Pernambuco.

A imprensa cajazeirense noticiou também uma pauta referente a uma possível revitalização de seu trecho ferroviário. A notícia é do ano de 2013 (*vide* imagem 19). A afirmação é que a cidade será agraciada com um ramal da Transnordestina.³² O fragmento pautou-se no anúncio feito em uma audiência pública pela ANTT (Agência Nacional de Transportes). Ainda consta em nota o prazo que a Transnordetina tem de concessão de alguns trilhos pelo Brasil, até 2057. A publicação informa também trechos referentes a cidade de Patos, além do porto em João Pessoa.

³¹ Entrevista cedida por José Leoncio Oliveira em 27 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB

³² Disponível em: <<http://www.diariosertao.com.br/>>. Acesso em: 07 jun. 2017.

Figura 19 – Notícia da reativação do ramal da cidade de Cajazeiras-PB



Disponível em: <<http://www.diariodosertao.com.br/>>. Acesso em: 07 jun. 2017.

Em outro momento em questão, não só encontra-se as condições péssimas de trabalho desses sujeitos, como desperdício de dinheiro público, quantias altíssimas que deixam de serem empregadas em setores importantes como esse para estamparem manchetes relacionadas a roubos de uma classe política desdenhosa. É notório o não interesse de políticas públicas quando o assunto é ferrovia e portos, contexto que reflete diretamente na qualidade de serviços prestados no Brasil. No ano de 2007 o Brasil ocupava a posição 120º no grupo do BRICS, de uma lista de 144 países. Referente aos portos, a argumentação respalda-se no congestionamento provocado pelo trânsito de transportes.

O Rio de Janeiro é um desses casos, estima-se nesse sentido que caminhões esperam por uma vaga em pátios por três dias: e os prejuízos estendem-se principalmente aos navios, os quais ancoram nas proximidades desses portos por uma semana. No total chegam a oitenta para serem abastecidos com seus respectivos produtos, com um custo que chega a 60 mil reais ao dia³³. Sendo assim, pelo caos desses serviços muitas exportações são suspensas. Países fora do continente simplesmente deixam de comercializar com o Brasil, devido aos custos exorbitantemente altos, sobretudo pela precariedade dos serviços.

Abarcar essa temática é ter a certeza de um vasto contexto a ser explorado. Em uma das conversas com Zé Leoncio, tocamos no assunto de um acidente que ocorreu na cidade no final da década de oitenta na via permanente. O sinistro foi no sentido do bairro frei Damião, localidade que faz divisa com o bairro da Estação. Um ônibus colidiu violentamente com o trem. Eram comuns, vários acidentes nesse trecho, mas o mais grave foi esse. Na ocasião o

³³ A composição do grupo é formada por cinco países emergentes: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul. Estes países emergentes tiveram a necessidade de estudar sua economia com o intuito de juntos superarem, até 2050, a economia dos seis países mais ricos. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/noticias/entenda-o-assunto/bric>>. Acesso em: 05 abr. 2015.

assunto foi tocado superficialmente pelo entrevistado, mesmo questionando-o se lembrava daquela noite. O mestre de linha aposentado, referiu-se brevemente, apenas a mobilização dos setores nesse dia: tráfego mecânico, via permanente, entre outros, e até mesmo sugeriu que procurássemos um de nossos colaboradores, aposentado, trabalhador da via.

Levando em consideração um acidente de grandes proporções a imprensa logo cobriu o ocorrido. Indagamos se saiu nos jornais e, à afirmativa veio logo com uma informação importante. O recorte foi difícil de ser encontrado, visto que para não manchar a imagem da empresa a divulgação foi contida. Esse fato questionado e narrado pelo orador faz total sentido: mais ou menos nessa época em que os trilhos já estavam saindo de rota a imagem da ferrovia era negativa justamente pela ocasião desses acidentes. Fomos mais a fundo nas perguntas chegando ao ponto dos possíveis culpados no dia do sucedido. Ao citar que possivelmente poderia ter sido o maquinista, Leoncio levou a pauta para o ônibus, alegando que na localidade existia sinalização necessária. É o que consta nas linhas incorporadas pela lembrança narrada.

J. S - Houve um acidente num foi em 88 do trem com um ônibus?

J.L - Teve, foi ali naquela passagem ali para o frei Damião, ali já houve vários acidentes tinha até um projeto de fazer um viaduto.

J.S - Esse acidente saiu no jornal?

J.L - Saiu, é difícil de achar porque naquela época, para não denegrir a imagem da empresa.

J.S - O erro foi do maquinista ou...

J.L - O erro foi do ônibus, lá tem as placas de sinalização, pare, olhe e escute ai ele passou direto o motorista **torou** no meio, da metade para frente ficou...

J.S - Quantas pessoas morreram naquele dia, o senhor lembra?

J.L - Foi mais de vinte pessoas que faleceram, foi perto de 90, mas Neto Amarin sabe disso ai, pode perguntar ele diz quando foi o acidente, ai como a minha parte era via permanente, chegava primeiro lá com o mecânico.³⁴

Dez anos depois temos notícia de mais um acidente na malha, de menor proporção. Nesse viés o trem apenas esteve de passagem pela cidade. Como a desativação oficial ocorreu em 2007 por pouco tempo aproveitou-se os trilhos. Nesse caso, no ano de 2009 um trem descarrilou no bairro da Estação, com 60 toneladas de brita que seguia destino as várzeas de Sousa. O material era destinado a uma obra no local. A notícia conta que a ocorrência deu-se pelas chuvas que na época enfraqueceram as linhas de madeira³⁵. Por pouco não foi atingida uma casa que fica muito próxima a linha, como mostra a figura 20.

³⁴ Entrevista cedida por José Leoncio Oliveira em 08 de janeiro de 2017 na cidade de Sousa-PB.

³⁵ Disponível em: <<http://www.jornaldaparaiba.com.br/main>>. Acesso em: 08 junho 2017.

Figura 20 – Matéria sobre o descarrilamento do trem em Sousa no ano de 2009



Disponível em: <<http://www.jornaldaparaiba.com.br/>>. Acesso em: 07 jun. 2017.

Em Pereira (2004) ao tratar da memória de ferroviários aposentados de Fortaleza localizamos a cidade sousense em vários trechos de fala desses aposentados. Este referindo-se ao percurso das locomotivas, os valores das passagens, assim como, os acidentes. Retirado de um trecho do jornal *O comercio*, de Recife, a autora ressalta um acidente que acometeu um maquinista recifense em 1999 nos trilhos de Sousa. A máquina de socorro que seguia com ele, e outros sujeitos, tombou quando eles seguiam para a divisa com o Ceará tendo em vista um acidente com uma locomotiva.

O ferroviário Marcos Andrade, na época com 47 anos, perdeu a perna direita, e teve a vida de um companheiro ceifada. A causa do acidente foi um grampo na linha que ajuda a anexação dos dormentes nos trilhos. Quando a manchete insere a fala do maquinista, mais uma vez esbarramos no estado das linhas pela falta de atenção devida. Finalizando a manchete afirma-se que é comum acidentes principalmente quando ocorreu a privatização da malha, RFFSA. Vejamos:

Viávamos em uma caminhonete adaptada para correr sobre os trilhos. Trabalhávamos à noite e o veículo não tinha iluminação adequada, como uma locomotiva de socorro. Além disso, os cinco reboques que estavam sendo puxados tinham excesso de peso. O comboio devia pegar 1,2 mil quilos, mas estava com cinco mil quilos, incluindo até tambores de gasolina. Dos cinco reboques, três carregavam dormentes”, conta Marcos Andrade. Longe de construir casos isolados, os acidentes na malha Nordeste são casa

vê mais frequentes, especialmente após a privatização da RFFSA em 1997. (PEREIRA, 2004, p. 47).

Continuando a pauta ainda em Pereira (2004), a obra traz informações acerca desses acidentes. O fim dos anos de 1990 carrega consigo esse fator, em virtude de uma série de encampações revela-se a fragilidade do trabalho referente a esse setor. O jornal *O comércio* revela nas palavras da autora, os roubos de peças e equipamentos dos quais ajuda no agravamento da situação. A CFN, atual Transnordestina e sucessora da RVC no Ceará, nesse período é recordista em acidentes, de um grupo de seis ferrovias no Brasil. Na retórica dos ferroviários sindicalistas tal fato é pressuposto desses roubos da má estrutura, conservação e atenção dada aos trilhos.

Toda essa conjuntura arranhou na perspectiva da autora a imagem da ferrovia. Todavia como é colocado na fala dos ferroviários, tudo é questão de falta de investimento, treinamento da classe operária, o que reflete o não interesse no transporte ferroviário. Nesse modo as concessões, por falta desse investimento, foram vencendo em virtude de um prazo estipulado.

É sabido que a história da ferrovia pelo país passou, antes de tudo, por concessões, porém, ao fim do seu prazo, normalmente de 40 anos, venceram. Paulatinamente nesse cenário as rodovias foram paralelamente, desenvolvendo seu espaço. O início dos anos de 1950 transcorreu antes o governo Dutra (1946-1950), marcou o segundo momento do governo Vargas fomentando esse desenvolvimento rodoviário (CAMARGO, 2015).

Concomitantemente os interesses foram sendo reposicionados, apesar de possuir 38 mil km em extensão de linhas, 1958, contra 2 mil km de estrada pavimentada, calou-se o apito do trem. Contrariando um diagnóstico feito para CEPAL (Comissão Econômica para América Latina e Caribe) onde as estradas do país apareciam como perigosas e sem condições mínimas de conservação (CAMARGO, 2015).

Na fala de Zé Leoncio é abarcada essa questão governamental. No trecho na entrevista abaixo o mestre de linha discorre com pesar do momento em que ajudou na conservação dos trilhos até ter de, em suas palavras, “dismanchar” o serviço realizado. Ainda no trecho nosso personagem salta do sertão de suas vivências para o Sul do país, para nos demonstrar que acompanha mesmo que a distância as notícias que cercam esse tema. Sul do país, em suas palavras, local onde tem muito grão, ao mesmo tempo em que os caminhões sozinhos não dão conta de todo o trabalho, vejamos:

J.L - [...] E por incrível que parece eu ajudei a conservar, consertar todos os defeitos da ferrovia no ramal Mossoró, *fui* depois da privatização, que foi

desativado o ramal, foi preciso que ir trabalhar retirando os trilhos, quer dizer, fiz, conservei, zelei e depois fui *dismancha, porque?* Porque não tinha outra alternativa, tinha sido vencido uma empresa que comprou, me procurou e eu fui tirar o trilho para a empresa, foi doloroso, foi triste para mim *mais infelizmente* é a realidade da vida. E acho que tudo isso se deve, ao sistema governamental, daquela época, que não deram prioridade e hoje eles estão vendo que *estava* tudo errado. Hoje nós *temos ai*, hoje pela televisão, aquele trecho do Rio Grande do Sul, aquela região tem muito grão a ser transportado e *os caminhões não dá vencimento*, tem que ser transportado [...].³⁶

É explícito na exposição de Zé, a valorização sobre a ferrovia em virtude do caminhão, de fato a região Sul do país é uma grande produtora de grãos, assim como pedra, cimento e etc. De fato é necessário uma frota trilhos, e existe na região. Sob o comando da empresa ALL (America Latina Logística) temos um bom desempenho nessa região na ferrovia, inclusive trechos que se tornaram turísticos.

As rodovias mesmo assim, desde a década de 1970 vem-se materializando-se como interesse não só nacional, mas igualmente internacional. Nesse período, 73% do movimento de cargas eram percorridos pelas rodovias, (CAMARGO, 2015). No que concerne ao interesse internacional, nesse sentido, empresas automobilísticas impeliam o consumo dos carros na região sudeste do Brasil.

No governo de Juscelino (1956-1961) essa questão virou destaque. Criou-se uma nova política econômica com o advento de capital estrangeiro, antes voltado para as dormentes com abundância. A figura no Brasil era a *Volkswagen*, representante responsável pelo desfile de carros, conforme nos informa Gomes (2013). Foi lançado então o plano de metas priorizando justamente a industrialização nacional, particularmente a empresa citada. Em 2007 calcula-se que perdemos cerca de dez mil quilômetros de ferrovia, restando-nos 60%, ainda em abandono.

Ao passo que o asfalto movia-se medidas não deixavam de serem tomadas a respeito do setor ferroviário. Por recomendação do BNDES³⁷, banco nacional de desenvolvimento econômico, a transferência desse setor para administração privada, em 1992, a finalização ocorre em 1998. No nordeste havia a RFFSA, sancionada em 1957 por JK, posteriormente passou a ser CFN Companhia Ferroviária do Nordeste, unificando os ramais.

Paulatinamente as dormentes perderam forças ao longo dos governos, conforme nos demonstra Camargo (2015). Passou-se o governo de José Sarney (1985-1990), Collor (1990-

³⁶ Entrevista cedida por José Leoncio Oliveira em 27 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB.

³⁷ Empresa Pública Federal criada em 1952, com sede no Rio cujo principal objetivo é financiar de longo prazo a realização de investimentos em todos os segmentos da economia de âmbito social, regional e ambiental. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home>>. Acesso em: 05 abr. 2015.

1993), Itamar Franco (1993-1994) e o transporte ferroviário não obteve investimento algum. Privatizar era inevitável, como argumento “baixa incapacidade de investimento estatal, a degradação do serviço ou da infraestrutura e da perda de mercado e as perspectivas de melhoria nos serviços e bens ofertados” (CAMARGO, 2015, p. 259).

Todo esse processo contribuiu ainda mais para fragmentação da malha, isso porque as empresas que adquiriam os bens em leilões, na maioria dos casos não eram do ramo ferroviário. A intencionalidade do governo era ao transpor a administração desse setor para empresas privadas sem experiência no comando dos transportes, abandonar a malha nacional, sobretudo de seus prejuízos. Ainda enfatiza Camargo (2015) pautada em Silveira que; ao mesmo tempo em que a privatização característica dos anos de 1990, não beneficiou as malhas, a autora afirma que de toda forma o governo não possuía recursos suficientes para mantê-la e resgatar trechos inoperantes. Por outro lado ressalta-se que o governo não deixa de ter controle sobre as concessões, tendo como papel exigir que se cumpra metas, citando o caso do governo Lula e Dilma.

Tantas discussões, viagem pelas tramas para compreendermos os acontecimentos, mas ainda não conhecemos a fundo, as lembranças, melhor, nosso personagem José Leoncio. Apresentamos o senhor com quase setenta anos que descortinou suas memórias para conhecemos esse trabalho tão importante na ferrovia, bem como o bairro da Estação. Nas imagens abaixo o mesmo encontra-se em um dos momentos de nossas conversas, sempre, ao lado do seu neto.

Figura 21 – Mestre de linha aposentado José Leoncio, 2017 ao lado do seu neto e em 2015



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2017 e 2015.

Quem observa a estação ferroviária de Sousa, logo depara-se com um aglomerado de linhas. Nos relatos de Zé Leoncio havia toda uma organização da mesma, afinal, a estação recebia um entroncamento de três trens, passageiros e cargueiros com horários distintos. Dividida em dois blocos, (*vide* imagem17), havia toda uma organização essencial para um bom andamento com as atividades com o trem, como mostra no detalhe da imagem 22.

Cada metro quadrado era dividido. O lado direito da imagem era acesso do ramal de Fortaleza, da sua fundação, assim como o ramal Mossoró-Souza, permanecendo até 1985, por trás da estação era do ramal de Recife. Observamos a importância da estação ferroviária em Sousa legitimada na fala de Leoncio:

J. L - [...] Houve duas inaugurações isso aqui *tudin* era estações, por incrível que pareça só existe duas estações no Brasil *todinho*, a esplanada de Sousa, esplanada é o pátio aqui, tem duas estações uma de fortaleza e outra para o Recife que encontrava com o trem que vinha de Mossoró ai ficava três trens aqui. De um vagão da linha de Fortaleza só entrava com o trem passar carga tinha que ter autorização³⁸

³⁸ Entrevista cedida por José Leoncio Oliveira em 08 de janeiro de 2017 na cidade de Sousa-PB.

Figura 22 – Trilhos, parte da frente da estação



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2017.

Refutado de onde vinha essa autorização nosso orador nos informa vir “dos setores competentes da residência” localizados em Recife e Fortaleza. As mercadorias que eram destinadas a Fortaleza, por exemplo, eram destinadas ao seu vagão, não passando nem outro. Esta estação que sempre na fala dos nossos colaboradores era sinônimo de movimentação, pessoas que não tinham nada à ver com quem chegava ou partia, receber mercadoria fazia-se presente na estação, principalmente no fim de semana. Espaço que por muito tempo representou o lazer de meninos, jovens e adultos na curiosidade de ver as novidades.

Em Pereira (2004, p.41), temos um recorte de uma entrevista em que um ferroviário aposentado conta que o trem é sim possivelmente viável na atualidade, não foi por falta de público que foi extinto. Diante isso ponto que estando em Fortaleza no momento transportasse no tempo das despedidas na estação, sempre regada do colorido das inúmeras pessoas frequentadoras das estações. Estes trens em uma sexta feira às cinco horas saía para Crateús-CE e parava em Sousa, com onze carros, como é chamado, distribuídos em nove de passageiros, com um bagageiro e outro restaurante.

Os enredos se encontram e completam-se, visto que Leoncio também abarca essa questão. O trem representava um transporte barato, nos anos que abarcamos, ainda mais que nesse período as estradas não eram viáveis, mas que também, é notável que a medida que começou a circular o ônibus passaria o trem a não ser a única forma de locomoção. Ele conta que em alguns trechos dos trilhos não era “empedrado”, como o de Recife, com isso quem viajava chegava com a roupa um pouco suja.

J.L. - [...] Você entrava tinha era seis ou era oito vagões, na época, não lembro direito. Um restaurante tomava café, almoçava, jantava, quando vinha *de noite*. Quem ia de manhã e voltava à noite e tinha tudo isso, do primeiro ao segundo andava todos *os vagão*, o bom era isso porque ficava passeando dentro dos vagões do trem, *né*, vendo aquele pessoal conhecido.

Se fosse no primeiro você tinha liberdade de ir no último vagão até encostado da última locomotiva. A era bom por isso, todo mundo se sentia bem por isso.³⁹

Deambular de trem, podemos afirmar, também, era sinônima de prazer e comodidade, se antes o passageiro saía com a roupa suja, inicialmente, passaram a ter até alimentação. Eram oferecidos serviços dentro da própria locomotiva, ressaltamos que havia a divisão de classes, e em alguns casos, muitos não tinham condições de pagar pelos serviços oferecidos, entretanto, como sabemos em cada estação havia serviços dessa natureza.

O personagem dessa pesquisa o mestre de linha aposentado ao chegar à cidade sousense brevemente criou a Associação dos Ferroviários de Sousa, constado em atas já mencionadas no final do primeiro capítulo. Como idealizador o mesmo por muito tempo foi presidente da instituição

J.L - [...] Em 85 quando a gente chegou aqui em Sousa, *nóis* o grupo de trabalhadores que vinha dos três departamentos, era grande, era cento e tantas pessoas. Não me lembro bem direito *mais* eu tenho uma ata ali que consta tudo isso, depois podia até da uma olhada. Era de cento e tantas pessoas, ai a gente fez uma associação foi aberta uma firma. *Sociação* ferroviária de Sousa isso era descontado na folha de pagamento de cada um, do banco a gente tinha taxa “x” que tinha de ser pago, e la era nosso lazer... tinha aquele *clubezin*. Tinha o clube já, Sousa ideal, tinha campestre tinha outros mais, a gente queria uma coisa particular nossa. Ai *nóis* tivemos a ideia *pra* construir, o recurso era pouco, ai o engenheiro residente na época, doutor Sudene ele facilitou, mão de obra e transporte, *pra* pegar, pedra, areia, essas coisas. *Nois* só comprava o cimento e ele sedia o trabalhador, para a gente fazer, construir essa área de lazer. Fizemos com muito sacrifício. Ficamos até 96, quando foi feita a privatização e desestabilizou todo mundo, *né*. Transferiu uns, diminuiu uma parte, *ai* acabou tudo, 98 não, 88 á 94, 95 já ia muito devagar nessa época. Essa era nossa associação, *nóis* se reunia, fazia palestras, você num se lembra não, mas quem comparecia [...] ⁴⁰

Visualizamos no contorno das linhas a importância desse trabalho na estação, bem como, para o próprio bairro, como consta no relato, eram mais de cem pessoas envolvidas com os serviços proporcionados pelos trilhos. Um conjunto de pessoas que conviviam cotidianamente e vindas, sobretudo de outras cidades. Ao criar essa Associação era ao mesmo tempo intuito de unir ainda mais essa classe trabalhadora, como é destacado por Leoncio, notamos a existência de clubes, área de lazer, campestre clube e Sousa ideal, recentemente fechada suas portas para a população sousense.

³⁹ Idem

⁴⁰ Ibidem

Como qualquer outra instituição que necessita de meios para manter-se, era retirado um determinado valor do salário dos ferroviários, contudo mesmo assim os recursos eram escassos, visto que dessas mais de cem pessoas envolvidas com a labuta com a estação não participavam da associação. Nas atas constam cerca de 50 pessoas, nesse caso a ajuda externa era essencial para pensar o andamento da mesma, no recorte acima é citado o apoio do engenheiro chefe residente na cidade, não só dele veio o apoio, como também da própria superintendência da RFFSA Recife e alguns representantes em João Pessoa. Além da área de lazer, momento de sociabilização, havia não dito nesse trecho a comemoração do dia do ferroviário, da criança, das mães até mesmo barracas montadas no São João como arrecadador de fundos, além das palestras citadas acima.

Explorando em Tompson (1992), compreender as práticas de lazer dos trabalhadores, dificilmente encontra-se registrados, apenas com o uso da “evidência oral” adentramos as tramas desse assunto. A evidência oral faz surgir algo mais enraizado, tornando-se os objetos em questão, sujeitos, sobretudo, verdadeira enquanto que estudando os ‘atores’ afastado trabalha-se com a imaginação, projeção, correndo o risco de fugir das ações, retratando-as com ausência de pontos.

Nuances que são deveras primordiais para o bairro apesar de no início do recorte até a década de oitenta não apresentar desenvolvimento, no sentido de abrigar moradias e expandir-se além dos seus limites. Nossa fala encerra-se com palavras pautadas no nosso contador de história Zé Leoncio, para ele, refletimos hoje sobre a estação, figura imponente no seu cotidiano, tendo em vista morar “as vistas” do que foi seu objeto de trabalho, como um espaço que deixa uma má impressão.

Elucidando Ítalo Calvino (2003), a cidade, no nosso caso o bairro, funciona como um texto onde nosso olhar desnuda “páginas escritas”, sempre nos enunciando “o que devemos pensar”. Ora, que imagem o bairro da Estação, bem como a estação ferroviária vai passar para os transeuntes, no geral? Se o que observamos é um espaço deteriorando-se, entregue ao descaso, mesmo constando em documento ser patrimônio e com isso ter de receber restaurações esporadicamente, ao que temos notícia a última foi em 2002. Resta-nos perpetuar essas vozes que o tempo calará definitivamente, assim, mesmo que um dia os tijolos caíam, a memória, as linhas desenhadas pelos historiadores farão lembrar, o que foi, passou, vivenciou o bairro da Estação. Jamais tiraremos a memória de uma criança cuja infância foi pular a locomotiva para ir à escola, ao mesmo tempo em que do outro lado existe aquele, “seu”, Martins, Zé Leoncio que foram responsáveis por pensar e fazer mover-se a locomotiva, assim como, os mecanismos urbanos.

As relações, os sujeitos, a subjetividade e materialidade ligam-se formando um símbolo, a associação, discursos dos mecanismos trabalhados nessa experiência acadêmica construíram um bairro que é só nosso, fruto de um olhar atento e de valorização em virtude daqueles que treinam seu olhar para o acham mais interessante, nas não mais importantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao adentrarmos o bairro da Estação aproximamo-nos do seu cotidiano, o mercado, a feira, sobretudo o contexto que abarcou o trabalho com a estação ferroviária sousense. Conhecemos além dos discursos que o carregavam de significados em virtude da passagem do trem. Sem dúvida a passagem da locomotiva na cidade, acima de tudo, no espaço que tornou-se bairro, foi de suma importância. O bairro não nasceu com a estação ferroviária em 1926 como a maioria pode imaginar, mas muito tempo depois. Todavia, as significações que o moveram e ainda movem, advém desse importante trabalho dos ferroviários no espaço.

Hoje, a praça da Estação impregnada de memória não permanece estática. Isso porque, o tempo age severamente sobre ela, fazendo com que, devido a ausência ações do poder público, seus trilhos sejam cobertos pela força da natureza. A presença constante do mato e lixo escondem mais uma vez a importância que o trem teve para aquele espaço. E enquanto ele apitava freneticamente a praça da Estação estava sempre limpa.

A Estação do bairro abrigou uma série de formas de comercialização, desde o vendedor ambulante, ao mercadinho popular e o bar. Todos foram, participantes de uma lógica que associou trabalho-lazer e consumo. O trabalhador ferroviário ao fim de um expediente longo de trabalho finalizava o dia no “bar sem portas”, fazia suas refeições ali mesmo e por fim, em alguns casos, escolheu o bairro da Estação como moradia.

Por meio da compreensão da teia que tece essa cultura material, conhecemos as mais variadas falas dos moradores, dando um colorido as linhas que discorreram nessa produção. A cidade é rica em seus códigos, desde a sua arquitetura, as mais variadas formas de memória. Ela não é estática, assim como o trem ela move-se conforme os interesses e apropriações pelos sujeitos, onde o público e privado se misturam. O trem por muito tempo revolucionou o significado de transporte, encurtou distâncias e hoje na região do sertão paraibano não passa de sucata.

Ressaltamos, todavia, que seus sujeitos permaneceram. O barraqueiro Martins, a cada dia de trabalho em seu barraco, terá sempre a impressão da praça da estação em constante movimentação. São esses sujeitos que ressignificam as narrativas em suas lembranças e enquanto eles estiverem vivos haverá sempre um desses momentos rememorados.

O trabalho do historiador ressignifica-se a cada hipótese levantada e objeto explorado. Ao investigar o bairro da Estação sousense adentramos na labuta ferroviária e conseqüentemente as formas de sua sociabilidade da classe operária. As atas da Associação dos Ferroviários de Sousa nos demonstram isso. Estes ferroviários articularam-se para

construção de uma área de lazer, um espaço que foi destinado ao próprio consumo da classe. Todavia, questões ainda nos fazem repensar essa ação.

A Associação foi edificada em um momento que a ferrovia já iniciava seu processo de privatização e suspensão de tráfego, como foi o caso do ramal de Mossoró. Supomos, que os ferroviários vivenciaram o dia a dia dessas questões, até porque muitos foram transferidos de suas cidades e outros foram aposentados. Indagamos então, o que levou a criação da Associação em um momento delicado como esse?

Não obstante, em 1986 a Associação foi criada, teve seu fim oficial em 2003. Sendo assim, automaticamente acionamos uma série de questões que versam sobre esse espaço de sociabilidade. Como funcionava os cargos de mando? Obedeceram uma hierarquia advinda do próprio cargo na ferrovia? Esse espaço era aberto ao público que não pertenciam a família ferroviária? E por fim, é sabido que, como dito anteriormente, na labuta ferroviária existiram 200 pessoas trabalhando na ferrovia sousense. Então, por quê, constam em ata apenas mais ou menos 50 membros associados frequentando as reuniões? Será mesmo que esse espaço de sociabilidade diminuía as possíveis diferenças no trabalho? São essas problemáticas que nos proporcionarão desenhar um novo caminho na pesquisa historiográfica.

REFERÊNCIAS

ALBERTI, Verena. *Ouvir contar: Textos em história oral*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

ALBERTI, V.; FERNANDES, T.; FERREIRA, M. *História oral: desafios para o século XXI*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2000.

ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz de. *Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional*. Recife: Bagaço, 2008.

ALLIS, Thiago. *Turismo cultural e transporte ferroviário: Um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e Argentina*. São Paulo: Companhia das letras, 2006.

ALVES, D. F. *Sousa e Santa Cruz – PB: interdependência econômica, social e cultural*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia). Guarabira: Universidade Estadual da Paraíba, 2010.

ALMEIDA, Nilton Melo. *Os ferroviários na cartografia de Fortaleza: Rebeldes pelos caminhos de ferro*. Tese de Doutorado. 2009. Disponível em: <www.teses.ufc.br>. Acesso em: 05 dez. 2016.

ALMEIDA, José Américo de. *A bagaceira*. Introdução: M. Cavalcante Proença. 9. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2004.

_____. *As secas do Nordeste*. Mossoró-RN: Fundação Casa de José Américo e da Fundação Guimarães Duque, 1981.

_____. *A Paraíba e seus problemas*. João Pessoa: A União. 2. ed. 1980.

ALMEIDA, Akalyany. *Pombal nos caminhos de ferro: História memória e patrimônio ferroviário na Paraíba*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). Cajazeiras-PB: UFCG, 2014.

ALMEIDA, Milton Melo. *Os ferroviários na cartografia de fortaleza: rebeldes pelos caminhos de ferro*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: UFCE, 2009.

AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Org.). *Usos e abusos da história oral*. 5. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

ARANHA, Gervácio Batista. *Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas. (1880-1925)*. Tese de doutorado. Campinas-SP: UNICAMP, 2001.

AUSTER, Paul. *A invenção da solidão*. São Paulo: Companhia das letras, 1999.

BARROS, José D'Assunção. *Teoria da história*, vol. I. Princípios e conceitos fundamentais. Rio de Janeiro: vozes, 2011.

BARON, Wilian Carlos A.; CERRI, Luís Fernando. *A teoria da história de Jorn Rusen. Entre a modernidade e a pós-modernidade: Uma contribuição à didática da História*. Porto Alegre: Educ. real, 2012.

BENJAMIN, Walter. *A modernidade e os modernos*. Rio de Janeiro: Tempo brasileiro 2. ed. 2000.

_____. *Passagens*. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2007.

BORBOREMA, Diário da. *A construção da ferrovia Campina Grande–Patos na Paraíba: o cotidiano dos “cassacos”*. Encontro 2012. Disponível em: <historiaoral.org. BR>. Acesso em: 13 dez. 2016.

BOSI, Ecléia. *Memória e sociedade, lembranças dos velhos*. São Paulo: Companhia das letras, 1994.

BRAUDEL, Fernand. *História e ciências sociais- longa duração*. Lisboa: Editora Presença, 1972.

BRESCIANI, Maria Stella. As sete portas da cidade. *Revista espaço e Debates*, nº 34, p. 10-15, 1991.

_____. *Londres e paris no século XIX: O espetáculo da pobreza*. São Paulo: brasiliense, 2013.

BURKE, Peter. *O que é história cultural?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

CALVINO, Ítalo. *Marcovaldo: ou as estações na cidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

_____. *As cidades invisíveis*. Rio de Janeiro: O globo, 2003.

CÂMARA, Maurício Ruiz; COSTA, Marli de Oliveira. *Tecendo saberes e conhecendo Criciúma*. São Paulo: Baraúna, 2010.

CAMARGO, Paula. *A Ferrovia Nova Transnordestina em meio às atuais condições de reprodução camponesa em Ouricuri (sertão pernambucano)*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2015.

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados*. São Paulo-SP: Companhia das letras, 1987.

CHAUVEAU, Agnès; TÉTART, Philippe; COHEN, Ilka Stern. (Orgs.). *Questões para a História do presente*. Bauru-SP: Edusc, p.112. 1999.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: I artes de fazer*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2008.

CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. *A invenção do cotidiano: Morar, cozinhar*. Petrópolis: Vozes, 2008.

CORTEZ, Ana Isabel ribeiro. *Memórias descarrilhadas: O trem na cidade do Crato*. Dissertação de mestrado em História Social. Fortaleza: UFCE, 2008.

COULANGES, Fustel. *A cidade Antiga*. 2. ed. São Paulo: Claret, 2007.

DÁRIO, Rafaela Pereira. *Nos caminhos do progresso, nas veredas da modernização: Representações da cidade de Sousa-PB (1951-1963)*. Dissertação de mestrado. João Pessoa: UFPB, 2012.

DEPAULE, Jean-Charles; TOPALOV, Christian. *A cidade através de suas palavras*. BRESCIANI, Maria S. Palavras da cidade. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001.

DOCUMENTÁRIO: *Estação ferroviária de Sousa: um resgate da memória*. Diretor: Jesse Moreira, produção: Francisca de Sousa e Adriana Salviano. Sousa-PB, 2012.

FAUSTO, Boris. A vida política. In: GOMES, Angela de Castro (Coord.) *Olhando para dentro 1930-1964 (História do Brasil nação 1808-2010)*. Rio de Janeiro: Objetivo, 2013. p. 92-140.

FERRAZ, Augusto. *Além do rio: Uma fotografia da Paisagem urbana*. Sousa-PB: Agt, 2004.

FERREIRA, Benedito Genésio. *A estrada de ferro de Baturité 1870-1930*. Fortaleza: Núcleo de documentação cultural, de Projeto história do Ceará, UFC, 1989.

GADELHA, Julieta Pordeus. *Antes que ninguém conte*. Sousa-PB: A União, 1994.

GILDDENS, Anthony. *As Consequências da Modernidade*. São Paulo: editora UNESP, 1991.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: A modernidade da selva*. São Paulo: Companhia das letras, 1998.

LE GOFF. *História e memória*. Campinas-SP: Unicamp, 1990.

LIMA, Alysson Paulo Holanda. Estradas de ferro de Mossoró: uma história singular no sertão do rio grande do norte. Mossoró-RN. *Revista sertões*, 2011. Disponível em: <<http://periodicos.uern.br/index.php/sertoos/article/viewFile/128/121>>. Acesso em: 07 jan. 2017.

MATOS, Fátima Regina Ney et al. Estudo observacional do comportamento empreendedor de Irineu Evangelista de Sousa da ótica de Filion no filme “Mauá—o Imperador e o Rei”. *Cadernos EBAPE*, BR, n. 1, p. 08-13. 2012. Disponível em: <<http://www.anegepe.org.br/edicoesanteriores/recife/EMP110.pdf>>. Acesso em: 23 fev, 2017.

MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho*. Bauru-SP: Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2002.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império, 1871-1889*. Rio de Janeiro: Toopbooks, 1999. p. 191-244.

MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no nordeste (1850-1900)*. Campina Grande: EDUFCG (Editora da Universidade Federal de Campina Grande), 2008.

MELO, José Octávio de Arruda. *História da Paraíba*. 19 ed. João Pessoa: A União, 2002.

MENDONÇA, Juliana Barros; GONÇALVES, Regina Célia. Em busca de uma compreensão do espaço urbano: origens e ocupação da cidade de João Pessoa e do bairro de Jaguaribe (século XVI ao século XIX). *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, v. 2, n. 3, 2010.

NABUCO, Joaquim. *A escravidão no nordeste*. Rio de Janeiro: Nova fronteira, 1999.

NOGUEIRA, Regina Celly. As singularidades do bairro na realização da cidade. *UFES, Geografares, n°1. Revista do programa da pós em geografia*, 2000.

O, A. et al. *A Paraíba no império e na República: estudos de história social e cultural*. João Pessoa: Ideia, 2003. p. 79-226.

O PAÍS DE SÃO SARUÊ. Direção: Vladimir Carvalho. Produção: Vladimir Carvalho e João Ramiro Mello. Região aberta/ NTSC/ áudio 2.0, 1971- *Sertão Paraibano*. Aprox.80 min.

OLIVEIRA, Iranilson Buriti de. “Fora da higiene não há salvação”: A disciplinização do corpo pelo discurso médico no Brasil Republicano. *Revista de humanidades*, Rio Grande do Norte, v.4, n.7, p. 14-28, fev./mar. de 2003. Disponível em: <<https://periodicos.ufrn.br/mneme/article/view/161>>. Acesso em: 11 jun. 2017.

OLIVEIRA, Francisca Maria. *A economia algodoeira de Sousa-PB na segunda metade do século XX*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2014.

OLIVEIRA, Tiago Bernardon de. *Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba*. Campina Grande: EDUEPB, 2015.

PEREIRA, Daniela Márcia Medina. *A próxima Estação: Trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da Ferrovia*. Dissertação de mestrado. Fortaleza-CE: Universidade Federal do Ceará, 2004.

PESAVENTO, Sandra Jatahy; LANGUE, Frédérique (Ed.). *Sensibilidades na história: memórias singulares e identidades sociais*. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História e história cultural*. Belo Horizonte: Autêntica. 2. ed. 2004.

PINTO, Lucíola Marques. *Roteiro de uma cidade perdida*. Campina Grande-PB: EDUFCG, 2008.

PORTELLI, Alessandro. *A morte de Luigi Trastulli e outros ensaios: ética, memória e acontecimentos na história oral*. Lisboa: UNIPOP, 2013.

PRIORE, Mary Del. *Histórias íntimas: sexualidade e erotismo na história do Brasil*. São Paulo: Planeta, 2011.

QUEIROZ, Rachel de. *O Quinze*. 44. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1990.

RAMINELLI, Ronaldo. *Domínios da história-História urbana*. Rio de Janeiro: Esevier, 1997.

RAMINELLI, Ronald. História urbana. In: CARDOSO, Ciro Flamarion, VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História- ensaio de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Esevier, 1997.

RAMOS, Aluísio Wellichan. Cotidiano, espaço e tempo de um antigo bairro paulistano: Transformações da cidade e a dimensão do vivido. *GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)*, n. v.15, 2006.

RÊGO, J.; ANDRADE, D.; VILLAÇA, C. *Menino de engenho*. 80. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2001.

REZENDE, Antônio Paulo. *A cultura e a construção dos espelhos*. São Paulo, 1993. Disponível em: < https://www.ufpe.br/ppgfilosofia/images/pdf/pf4e5_artigo20001.pdf> Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. *Desencantos Modernos: Histórias da cidade do Recife na década de XX*. Recife: Fundarpe, 1997.

SANTOS, Oscar Santana dos. *Uma viagem Histórica Pelas Estradas da Esperança: representações literárias do cotidiano, da região e da desativação da Estrada de Ferro Nazaré (Bahia, 1960-1971)*. Dissertação de mestrado. Santo Antonio de Jesus- BA, 2011.

SILVA FILHO, Osmar Luiz da. *Na Cidade da Parahyba, o percurso e as tramas do moderno*. 1999. Tese (Doutorado em História). Recife: UFPE, 1999.

SKICHOMORE, Thomas. *Brasil de Getúlio e Castelo*. São Paulo: Companhia das letras, 2010.

SILVA, Josinaldo Gomes da. *Imagens do Moderno em Patos-PB: (1934-1958)*. Dissertação de mestrado. Campina Grande, 2011.

SOUSA, Rivaldo Amador de. *Vertigens do progresso: O trem e outros signos do moderno em São João do rio do Peixe (1918-1964)*. Monografia (Especialização). Cajazeiras-PB, 2005.

_____. Experiências modernas em Sousa: o trem de ferro e a cidade na memória dos velhos. In: *II seminário nacional de fontes documentais e pesquisa histórica, sociedade e cultura*. Campina Grande, 2012.

_____. A vida moderna em Sousa: A construção dos espaços urbanos. In: SOUZA, Antônio Clarindo Barbosa de. *História dos municípios paraibanos*. vol. 2. Campina Grande: EDUFCEG, 2013. p. 49-58.

SOUZA, Antônio Clarindo Barbosa de et al. *A Paraíba no Império e na República: Estudos de História Social e Cultural*. Campina Grande: Ideia, 2005.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia ferroviária no Brasil*. Rio de Janeiro: Notícia & Cia, 2011.

TOMPSON, Paul. *A voz do passado*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1992.

VAINFAS, Ronaldo. *Os protagonistas anônimos da história. Micro-história*. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: Um balanço da historiografia brasileira. *Revista brasileira de História & Ciências sociais*, 2010.

WANDERLEY, Helmara Giccelli Formiga. *Cotidiano, cultura e lazer e Pombal: Contradições do progresso (1927-1959)*. Dissertação de mestrado. Campina Grande-PB, 2009.

FONTES

Arquivos:

Atas-Associação Ferroviária de Sousa-PB

Relatório de Província

NUNES, Silva. *Relatório de província da Parahyba do Norte*. Parahyba do Norte, 1860.

SOLON, Lucena Barbosa de. *Relatório de província da Parahyba do Norte*. Parahyba do Norte, 1923.

Depoimentos:

Vicente Jacinto. Sousa-PB, 20 de fevereiro de 2015.

José Leoncio. Sousa-PB, 27 de abril de 2015 e 08 de janeiro de 2017.

Martins Rodrigues. Sousa-PB, 16 de fevereiro de 2015 e 08 de Janeiro de 2017.

Neto Amarin. Sousa-PB, 20 de janeiro de 2015.

Outros:

Projeto de lei:

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=E9C8963F8870F6D3E22D85254EEB8932.node2?codteor=555610&filename=Avulso+-PL+5095/2005

SITES

Biblioteca Nacional

<http://www.bn.gov.br/>

Gargalos das ferrovias no Brasil

https://www.youtube.com/watch?v=_H23bV-1RAM

<http://www.antf.org.br/index.php/associadas/transnordestina/historicohttps://www.youtube.com/watch?v=xkmjyZs2blo>

<http://www.youtube.com/watch?v=dIZC7PYVYZ0>

História das ferrovias no Brasil

<https://www.youtube.com/watch?v=j-5uOoJ9QVk>

História da RFSSA

<https://www.youtube.com/watch?v=BxDbrWnR2OI> <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-do-brasil.shtml>

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>

<http://patrimoniode todos.gov.br/>

<http://www.rffsa.gov.br/>

Relatório da RFSSA 1959

<http://memoria.org.br/pub/meb000000406/rdeferfed1959rffs/rdeferfed1959rffs.pdf>

Sousa/Mossoró

<https://www.youtube.com/watch?v=dOD5RP0jIAY>

<http://www.diariosertao.com.br/noticias/cidades/71262/cajazeiras-ganhara-ramal-da-trasnordestina-ligando-a-paraiba-ao-estado-pernambucano-prazo-sera-de-dois-anos.html>

<https://189.9.128.64/download/sistema-nacional-de-viacao/pnv-lei->

[5.917/PNV_Lei%20no%205917%20de%2010%20setembro%20de%201973.pdf](https://189.9.128.64/download/sistema-nacional-de-viacao/pnv-lei-5.917/PNV_Lei%20no%205917%20de%2010%20setembro%20de%201973.pdf)

<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=227295>

APÊNDICE A - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Convidamos o (a) Sr.(a) para participar da pesquisa: A estação do bairro: nos trilhos da memória contada vida, cotidiano e trabalho na ferrovia sousense 1960-2000. Sob a responsabilidade da pesquisadora Jéssica Naiara Silva, a qual pretende analisar a o bairro da Estação em Sousa-PB em seu cotidiano em torno da ferrovia.

Sua participação é voluntária e se dará por meio de entrevistas mais específico a sua trajetória de vida em torno do trabalho com o trem e na estação sousense, bem como as vivências, com a disponibilização de documentação a exemplo de fotos, diário, o que tiveres em posse feita a copia por meio de câmera digital, dessa forma a documentação fornecida pelo autor da entrevista não sairá do seu domínio.

Os riscos decorrentes da sua participação na pesquisa são as fortes emoções provocadas pela evocação da trajetória de vida. Se você aceitar participar, estará contribuindo para concretização de uma monografia no curso de História, que não beneficiará apenas a autora, mas também, a cidade referida em questão, como contribuição para preservação da memória de um momento de suma importância.

Se depois de consentir em sua participação o Sr (a) desistir de continuar participando, tem direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, seja antes ou depois da coleta de dados, independentemente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. O Sr. (a) não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração. Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados, mas a sua identidade não será divulgada, sendo guardada em sigilo. Para qualquer outra informação, o (a) Sr (a) poderá entrar em contato com a pesquisadora no endereço; Maria José Marques da Silva – Jardim Santana, Sousa-PB. Pelo telefone (83) 9129-1309, ou poderá entrar em contato com o Comitê de Ética

em Pesquisa-CEP/UFMG, na rua Dr. Carlos Chagas, s/n° Campina Grande-PB, telefone (83) 2101- 5545.

9129-1309, ou poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa-CEP/UFMG, na rua Dr. Carlos Chagas, s/n° Campina Grande-PB, telefone (83) 2101-5545.

Consentimento pós-informação

Eu, ✓ Biciete Fabris da Silva, fui informado sobre o que o pesquisador quer fazer e porque precisa da minha colaboração, e entendi a explicação. Por isso, eu concordo em participar do projeto, sabendo que não vou ganhar nada e que posso sair quando quiser. Este documento é emitido em duas vias que serão ambas assinadas por mim e pelo pesquisador, ficando uma via com cada um de nós.

Biciete Fabris da Silva
Assinatura do Participante

Data: 20/02/15



Impressão do
dedo polegar
caso não saiba
assinar.

Fábrica Moreira Galvão
Assinatura do pesquisador responsável

9129-1309, ou poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa-CEP/UFPG, na rua Dr. Carlos Chagas, s/nº Campina Grande-PB, telefone (83) 2101-5545.

Consentimento pós-informação

Eu, Marcelo Rodryus Sacramento, fui informado sobre o que o pesquisador quer fazer e porque precisa da minha colaboração, e entendi a explicação. Por isso, eu concordo em participar do projeto, sabendo que não vou ganhar nada e que posso sair quando quiser. Este documento é emitido em duas vias que serão ambas assinadas por mim e pelo pesquisador, ficando uma via com cada um de nós.

Marcelo Rodryus Sacramento

Assinatura do Participante

Data: 16/02/15



Impressão do
dedo polegar
caso não saiba
assinar.

Yvone Nairone Silva

Assinatura do pesquisador responsável

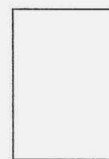
9129-1309, ou poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa-CEP/UFCG, na rua Dr. Carlos Chagas, s/nº Campina Grande-PB, telefone (83) 2101-5545.

Consentimento pós-informação

Eu, João Leonardo S. Oliveira, fui informado sobre o que o pesquisador quer fazer e porque precisa da minha colaboração, e entendi a explicação. Por isso, eu concordo em participar do projeto, sabendo que não vou ganhar nada e que posso sair quando quiser. Este documento é emitido em duas vias que serão ambas assinadas por mim e pelo pesquisador, ficando uma via com cada um de nós.

João Leonardo S. Oliveira
Assinatura do Participante

Data: 30/04/15



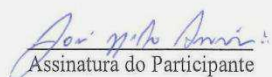
Impressão do
dedo polegar
caso não saiba
assinar..

Érica Naira Silva
Assinatura do pesquisador responsável

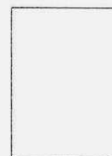
publicados, mas a sua identidade não será divulgada, sendo guardada em sigilo. Para qualquer outra informação, o (a) Sr (a) poderá entrar em contato com a pesquisadora no endereço; Maria José Marques da Silva – Jardim Santana, Sousa-PB. Pelo telefone (83) 9129-1309, ou poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa-CEP/UFCG, na rua Dr. Carlos Chagas, s/nº Campina Grande-PB, telefone (83) 2101-5545.

Consentimento pós-informação

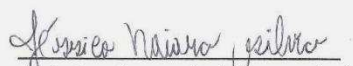
Eu, _____, fui informado sobre o que o pesquisador quer fazer e porque precisa da minha colaboração, e entendi a explicação. Por isso, eu concordo em participar do projeto, sabendo que não vou ganhar nada e que posso sair quando quiser. Este documento é emitido em duas vias que serão ambas assinadas por mim e pelo pesquisador, ficando uma via com cada um de nós.


Assinatura do Participante

Data: 28/02/17



Impressão do
dedo polegar
caso não saiba
assinar.


Assinatura do pesquisador responsável

APÊNDICE B – ENTREVISTAS

Vicente Jacinto – conservador de linha, 1960.

Trabalhou trinta anos

- **Jéssica Naiara (JN)- O senhor me autoriza a gravar a entrevista?**

-- É o que? -- Gravar a entrevista.

-- Se eu sei gravar a entrevista?

--**Não, se o senhor me autoriza gravar a entrevista.**

-- pode gravar. (+)(+) [pode falar alto, para ele escutar] (fala da esposa, dona Nensinha)

-- Agora você vá lá, em Zé Leôncio, Zé Leôncio foi mestre de linha, da Mossoró.

-- **Vou sim!**

-- Zé Leôncio trabalhou com a Mossoró, e Assis trabalha na cearense, pode falar sobre a cearense ferroviária. [quem a filha dele? Ah Zé Leôncio é muito educado]

--**Já me indicaram ele, ai tô procurando as pessoas mais próximas lá de casa e vou conversando.** [aqui ferroviário só tem tu né Vicente? Aqui nessa rua] (inaudível)

--**O senhor fazia o que quando trabalhava na ferrovia?**

--Era conservador, conservador de linha a gente trabalhava *mudano, mudano durmente mudano* os trilhos, era *cubri*no, “baquetando” “fazeno” as “baquetas”.

Mudava a madeira e *cubri*anu sabe *cubri* de terra, nivelar os trilhos, aqueles que as vezes tinha buraco.

-- A gente, tinha que ser toda nivelada a linha, as vezes um *durmente* tava fraco, a gente tirava, tirava e botava um novo e ali era só nivelar, levantar, e e.. trocar com a bifa (inaudível). Eu mesmo trabalhei uns vinte anos de barraqueiro, *cozinano* eu era, eu era, cozinava “pra turma”, ai começou, a gente *cumeçamo* nós *cumeçamo* a andar de “troile” manual bem uns dez anos *trabalhano* empurrando um “troile” com a ferramenta e a turma todinha, *adepois* veio troile a moto ai *milhorou, milhoriu* cem por cento. E a gente trabalhava *disprivinido* sabe, num tinha farda, num tinha bota depois vei farda, bota, *vei* capacete e as coisas foi *milhorano, milhorano*. E eu sei, que trabalhei ainda trinta “ano”. Trabalhei (+) “pra mossoró” e trabalhei uns oito ano aqui pra Recife. Ai eu se que *adepois* Fernando Henrique ele vendeu o ramal, fechou o ramal ai *arrancamo* os trilho de Sousa a Mossoró, *arranquemo* tudoe ficou funcionando esse ramal de Fortaleza a Recife, ficou funcionando. Ta com uns dois ano ou mais que fehou.

--mais, mais

--uns três ano.

-- **O trem parou de passar em dois mil e sete, ele apenas estava de passagem aqui em Sousa. As atividades mesmo pararam em oitenta e sete.**

-- Agora o trem passageiro mesmo, faz muito tempo que parou, ficou só o cargueiro, ai, ta ai abandonado. Eu to *pensano* que vão arrancar esse ramal porque os trilhos perdidos ai, num ta *servino* de nada. Acho que vão arranca

-- **Como era o bairro da estação naquela época?**

--Ali na estação menino era movimento, era. Chamava feira do capim. Ali era movimento, porque parece que nas quintas, tinha um dia ai que vinha o trem de Mossoró, Fortaleza e *Ricifi*. Era uma festa, uma festa, juntava os três trens era gente que não era brincadeira não, era um movimento grande. E agora *acabousse* num tem nada ai, o mato é quem tá tomando de conta, num tem movimento, “nenhum”.

-- **O senhor chegou a viajar com o trem, ou só tomando conta da linha?**

---A gente trabalhava no trem do Lastro sabe também, quando aparecia um arrombamento ai na linha, *chuvia*, ai arrombava a linha os aterro. A gente trabalhava no trem do Lastro carregando material, pedra, essas coisas pra (inaudível). (+) Tinha também fazia a ronda a gente saía de madrugada quando o de Mossoró saia aqui, acho que era de quatro horas, três horas, a gente fazia a ronda de noite com um farol, pra ver o que tinha na linha. (+)

-- **Havia muita gente de fora que vinha para cá?**

-- Se tinha o que?

--**Muita gente de fora.**

-- Tinha, o trem passageiro parece que ele andava com seis vagão era cheio de gente , começava a parar gente de Mossoró até Sousa [todo dia *nera?*] todo dia. O trem e Mossoró para o “afinal” parece que ele não vinha todo dia não. Teve um tempo que ele vinha, chegava aqui e noite e voltava de madrugada, agora o de Fortaleza e *Ricifi* era um dia, não sei se era nas quartas feiras ai juntava os trens...muito movimento era muita gente parecia assim uma noite de festa, vinha gente de Fortaleza, Recife Mossoró [era bom o tempo, confortável] era o maior movimento daqui de Sousa os trem, os trem *cabouçe* não tem nada mais ai. Se aposentou todo mundo os que trabalhavam, as turmas, se aposentaram O governador fala ainda de *butar* para funcionar de João pessoa a Cajazeiras, mas isso ai, é só um sonho.

-- **Isso ai é só história. O que eu digo ao senhor é que esta passando a transnordestina que ta passando por Aurora, Missão velha, só. Só a parte do Ceará.**

-- mas não vai até Recife não?

--vai, pega Recife e Fortaleza

[e tinha outro movimento de trem que era por causa do sal nera? o trem cargueiro]

-- transportava sal cimento, [ferro] Mosoró, tinha o cargueiro e tinha o passageiro (+)

--O senhor mora aqui desde quanto tempo? [desde sempre]

--E quando o senhor era menino, tinha essa vivência com a estação, ou só quando começou a trabalhar mesmo?

--Quem eu?, eu sou *fi* dum logrador eu me empreguei em sessenta até a idade de vinte e um, eu trabalhava na agricultura mais meu pai, trabalhei catorze anos na agricultura. Ai houve um arrombamento no logradouro, uma chuva que deu o açude “arrombou-se” açude de “barroca” carregou um alarme de linha ai tava, tavam *impregano* particular, para trabalhar particular, sem, sem *impregar, trabalhano* particular mesmo. Quando terminou o mês escolheu aquelas pessoas que diziam que dava zerto para trabalhar, né, se *impreguemo* década de sessenta (+).

-- E como era os horários que o trem chegava o senhor lembra? Os horários que vinha, por exemplo, do Ceará.

[[o trem do Ceará, era mais cargueiro, mas tinha passageiro, quando tinha essa festa ai que “ajuntava” os três trens o passageiro de *Ricifi* carregava pessoal e o de Fortaleza e o de Mossoró, o de Mossoró chegava aqui cedo, chegava negocio de cinco para seis horas [[o de passageiro? – sim, o de passageiro]] quando começou logo, a gente tava na torre ele vinha de cinco para seis horas, agora o de Fortaleza chegava mais tarde um *poquim* e do de *Ricifi* umas sete horas da noite por ai, só tinha um dia que ajuntava os três trens ai era uma festa era gente demais. [a diversão de Sousa todo mundo ia para a estação, as moças iam atrás de namorado] era uma festa menino, a maior festa daqui de Sousa era o encontro dos trens (+). [agora eu não fui não para a estação aras dele]. Tinha o feitor, mestre de linha, feitor e mestre de linha. A gente trabalhava.. [[e o engenheiro, o engenheiro só aparecia quando acontecia qualquer “novidade”] . Ai a gente, *trabalhemo* trinta ano e outros trabalharam vinte, dezenove anos e se aposentou ai venderam o ramal, se aposentaram arranaram tempo de agricultura se aposentaram (+). Mas começo foi ruim era *sufrimento*, a gente levava passava, sei não como a gente passava não o ganho era pouco, muito pouco [[paravam até fome era “sufrido” demais, levava comida ai depois a gente, deu a comida, deu a comida já agora]], deu farda, bota não tinha nada disso, deu comida, não faltava nada, era merenda e almoço e a janta a gente vinha jantar em casa. *Milhoroucem* por cento. No começo era *sufrimento* passava necessidade tinha muita pessoa que deixava, que não tinha futuro. Eu como tinha minha responsabilidade, tinha um bocado de *fii* para da de conta. Eu fui a Mossoró pedi, fazer

acordo, não aguentava não, era muito ruim, a coisa “melhorou”, depois “melhorou” cem por cento.(+)

-- O senhor tem foto daquela época, algum documento que o senhor guardou?

-- Do tempo da rede?

-- **sim**

--tem, o documento que eu tenho é uma profissional [e a carta de aposentadoria] documento de sindicato (+) e a carta de aposentadoria.

-- E foto, tem não?

[naquele tempo ninguém fala em foto, no tempo dos meus meninos dos anos sessenta não tem nenhuma foto eu posso dizer – foto eu tenho dos documentos, carteira de sindicato, te a profissional .

-- mas o senhor não tem nenhuma lembrança daquela época, sei la, uma farda? Assim um quepe.

-- não, guardei não (+) sei que a farda era azul, capacete branco , bota.

[[como era a farda ? a calça era que cor, calça e camisa azul capacete branco e luva, bota mas quando apareceu isso ai a gente já estava perto de se aposentar, trabalhava no setor do logradouro para campina, tinha muita cascavel, *nera* Vicente? E das perigosas ainda hoje tem, mas o povo ia matando, cascavel e escorpião, *nera* Vicente? O senhor abençoou que nunca nenhuma pegou. Quando eu me empreguei logo morei em Alagoinha morei um bocado de ano, depois vim, morou a onde? Na alagoinha quando tu sem empregou?]]primeiro morei em cachoeirinha ai depois passei uns anos em Patú ai troquei com um cara daqui de Sousa Zé de Bina, esse já morreu i fui morar na alagoinha, ai depois comprei uma casinha na rua João nobre depois troquei nessa daqui essa daqui só era essa bandinha aqui, era muito pequenininha nessa época eu já tinha uns seis filhos ou era oito, não dava nem para armar a rede [o derradeiro foi André nasceu aqui, depois de André, encerrou, cortou , graças Deus. *Adepois* com um terreno ai, construímos, minha casa só era dai para cá

-- Eles pagavam pouco lá quando o senhor trabalhava?

-- Pouco demais, não dava para a gente comer não, me *assujeitei* porque minha família já era grande e não tinha outro recurso... (inaudível)e sei que foi *sufimento* meio por fim melhorou (+)

-- O senhor lembra de uns hotéis, porque me disseram que haviam uns três no bairro da estação.

-- Tinha João terroso, ali onde tem umas oficinas, era João terroso[[mas ali não era hotel não, *nera* casa de recurso?. Onde era Célia, era ali? Num era um cabaré, mas ali em João terroso

tinha um primeiro andar, e tem essa outra rua também que era quase a rua todinha do lado e outro, que era cabaré.]]

J.N- Me informaram mesmo da existência de dois, três cabarés.[[tinha mais,tinha mais, *oi* tinha o de Célia que era lá em cima ai vinha descendo na esquina ai já era de cabaré, ali sabe onde é a rua onde vende moveis usados? ... Sei, Sei. Aquela rua tudo era cabaré, ali onde é cheio de oficina perto de Zé Leôncio ali era de João terroso, era casa de recurso, hoje chama hotel, motel, hoje é civilizado. Não era no nome de João terroso, era de célia, Chamava cabaré de célia, depois passou a ser no nome de João terroso. Ainda hoje ta lá o prédio caindo aos pedaços hoje *acabou* ou cabaré, porque era familiar, foram comprando as casas. E ali já viu quem *tava* morando nas casas que nem a de Neto agente a casa de Zé Leôncio era do agente da rede Ceará. Quem ficou morando, o ramal fechou, vão ganhar as casas, aquele casarão de Zé Leôncio, a casa de *alpende* de Neto e as casas, *tudin* já tem dono. Se apossaram das casas [Neto não ganhou nada não]

--Vocês estão falando de Neto de Amarin?

– É Neto Amarin a casa é de Neto, ai Neto foi saiu da casa ai entrou aquele menino na casa, que nós chama de Maguila. Surgiu boato que quem mora nas casa ia ganha as casa. Ai Neto foi disse a ele disse que já tô aqui eu tenho uma casa ali, ela ta no valor de cinquenta e cinco mil, você fica com a casa e eu fico aqui parece que eu cinco mil a ele e ele ficou com a casa. Mas quem morou nas casas se apossou tanto da rede cearense como da Mossoró.

-- Tinha como se fosse uma casa para abrigar todo mundo, ali por trás, como se fosse um casarão?

---é é o chamava no seu que movimento, ali do outro lado da linha, era ali que trabalhava os agentes. [[*nera* o catete, não, ali era num seu que o movimento e onde era o catete, que vocês se reuniam para receber as ferramentas, ---ali era o deposito que a gente recebia as ferramentas, no tempo do troille manual. A gente tinha o deposito para guardar ferramenta (+)(+). Quem é que dizia que esse ramal fechava de fortaleza a *Recifi*, era movimento, trem. As vezes vinha duas maquinas *acopada* com a outra, cargueiro, puxava vinte trinca carro, quarenta [era mais , ficava lá no jardim Brasília nos curral de ferro]. Quem dizia que esse movimento daquele ia se acabar, as coisas vão mudando mesmo.

-- É porque também começaram a questão das estradas, ai veio o carro.

--As coisas mais fácil hoje em dia [de primeiro nos anos sessenta quem tinha uma bicicleta era rico o resto era de pé mesmo ou no lombo de animal, ai depois foi mudando graças a Deus foi melhorando né porque se fosse piorando] acha que acabou os trem porque a carga pros trem diminuiu porque tem as carretas né, hoje é bi trem carreta, hoje é mais fácil pega lá no

setor carrega e vai deixar na porta né. O trem não vinha para estação, da estação *disimbascava* ai pegava nos carro nos caminhão para levar para outro canto, e as carreta não, vai deixar na porta dos armazém encosta uma carreta daquelas carregando cereais.

-- E o trem naquela época a velocidade era bem menor, né?

--menor e demorava mais e quando chegava ai na estação um vagão daquele quando encostava um carro um caminhão ali, para tirar aquela mercadoria embarcar no caminhão para levar para outra cidade(inaudível), o trem não, só deixava na estação. Ai onde foram pensando que era mais complicado era difícil às coisa se o ramal fechou por causa disso [é porque foi chegando os caminhão para trazer as cargas ai acha que a carga do trem saia mais cara do que a dos caminhão, a base foi essa] Não Nensinha no trem mais barato mais deixava na estação era dois transportes, era um transporte do trem e do caminhão e hoje a carreta não era só um transporte só, vai deixar na porta do armazém..

-- O senhor sabe que com o trem era mais barato que com o caminhão.

--- era mais barato mais tornava mais caro porque era dois transporte, vem um vagão daquele se sal chegava ai encostava ai na estação ai ia deixar a onde, no uiraúna em Pau Dos Ferros[cajazeiras] em cajazeiras, em Nazarezin era dois frete mais caro enquanto a passagem do trem era mais barata, mais tornava mais caro porque era dois transportes.

-- O senhor sabe dizer qual o governo daqui de Sousa trouxe a linha para cá?

--- [Jânio Quadro] Eu sei que quem fechou o ramal de Mossoró foi Fernando Henrique e quem acabou com nós foi Fernando Henrique. Ele fechou o ramal e deixou *nois* desamparado não colocou *nois* em outro órgão deixou nós desamparado, fechou o ramal, vendeu, arrancou e deixou *nois* ai jogado[Vicente num foi Getúlio Vargas que trouxe a estação não? Ou Juscelino, um desses ai eu acho]. Eu sei que o ramal foi feito em ..

-- Em 1926 pela Rede viação Cearense

[foi a cearense que primeiro chegou]

-- E muito tempo depois veio ligar a Patos pombal e Campina Grande

[agora os governo acho que foi um desses três].

-- primeiro veio o trem do ceara *adepois* veio o ramal de Mossoró por causa do sal , depois fábrica de cimento, depois o trem de passageiro e o trem cargueiro[esse sal de Mossoró vinha em lombo de animal, chamava os, como é que chamava, era (+)] os comboios, era animal. Não sei se lembra Logo quando começou era vaca preta chamava cafunringa ela funcionava a lenha[era instrumento feio] a caldeirona jogava lenha dentro ai *adepois* veio a maquina a óleo, uma maquina preta, ela funcionava a óleo queimado, maquina a lenha acabou, ai depois vinha a outra maçarico, queimava a óleo, *adepois* veio a maquina a diesel ela era mais forte. [Eu

lembro quando veio a cafunringa ela soltava fogo por cima por baixo era a lenha, aquelas faíscas ai tinha os pereiros, *nois* morava no beijo da linha, ai quando inaugurou ai lá se vinha a cafuringa no dia de noite, um dia de santo, que o povo ia para feira ai uns chegava mais cedo e outros mais tarde , ai chegou um homem la em casa com um *zoi* desse tamanho. Seu Emídio, seu Emídio, me acuda pelo amor de deus, ai pai, o que é que *ta* acontecendo. Meu pai dizia que ia chegar no mundo a besta fera e ela vem ai atrás. Era a cafurinha, ela era feia mesmo, aquela *zuada* bem grande e a fumaça saia por cima e por baixo, ai o povo dizia que era a besta fera. Papai sentou ele, mãe fez uma garapa de açúcar, quase o homem morria de medo.

-- Isso foi em que ano mais ou menos?

[[foi em cinquenta e nove por ai, sessenta eu me empreguei, foi em cinquenta e três por ai (+)]].

--cinquenta e três, eu me empreguei em sessenta (+) eu quando me *impreguei* logo era um cativo era uma perseguição horrível, os feitor *direturia*, era um *asujeição*, tanta gente ganhava pouco como, passava mal,era perseguido no trabalho.

-- Como é que era essa perseguição?

--Era você às vezes *aducia, nera*, trabalhava no pesado, qualquer coisa ia para o medico, a você não quer trabalhar , as vezes a gente ia até doente pra trabalhar, chegava atrasado e não aceitava mis no trabalho, pode voltar, venha na hora, tem que pegar, começar sete horas, se chegar sete meia eu não aceito não, cortava o ponto da gente, *nois* ganhava pouco. É tanto que eu fui pra Mossoró fazer acordo, chegando lá eu pedi conta,ai disseram não tem mais acordo não, mas bote sempre a carta para *Recifi* eu não *tô* aguentando mais não eu já *tava* parece que com vinte e dois anos, tanta perseguição era um cativo da *mulestia*. Não tem mais acordo não, ai *botaro* a carta ai veio negado, não tinha acordo. Continuei *trabalhano*. A perseguição era tão grande, quando eu trabalhava no ramal de Mossoró, que eu troquei com uma pessoa que trabalhava no ramal do *Recifio* mestre de linha lá era li e o daqui era Zé Patrício, eu troquei, um cara trocou comigo, aqui também ele *tava* sendo perseguido, não *tava* bom para ele, ai perguntou a mim, vamos trocar vamos, e eu, vamos. Ai foi *milhó* para mim (+). Se eu não tivesse trabalhado na rede ferroviária, tivesse ficado na agricultura eu hoje *tava* melhor, porque hoje eu *tava* aposentado, eu e a mulher, na agricultura. Hoje eu *tô* com um salario de mil reais, se eu não tivesse trabalhado na rede ferroviária *tava* aposentado eu e a mulher *noistava* com dois salários de quatro mil e *quiento*, *tava* melhor ainda, mas tem gente que trabalhou vinte ano e *ta* com dois mil e *quinento*. Porque trabalhou vinte *ano*, Fernando Henrique vendeu o ramal ai ele arranhou o tempo da agricultura que nem nunca andou numa

roça, eu *cunheço* um bocado e aposentou pela rede e pela agricultura, Já pejei tanto para aposentar nensinha, mas num se aposenta não. Eu sou aposentadoria federal, *ta* dizendo na carta especial por tempo de serviço paguei INSS trinta ano e hoje não tem direito não, o homem vendeu o ramal, deixou *nois* atoa, não *incostounois* em canto nenhum, ai pronto, *nois*, *tamo* abandonado. E esses que trabalharam vinte ano pegaram o tempo a agricultura, *mintinnu*, né, hoje tão la em cima. Um salario de um conservador de linha era para ser hoje dois e *quinhento*, operador dois e quinhentos e feitor três mil hoje eu conheço um feitor que *ta* com mil e *duzento* e operário com mil e dez.

Já botei na justiça, *ta* com oito ano, *ta* ganho, *ta* ganho, que nada, recorreram. *Ta* em andamento.

Sousa, 20 de fevereiro de 2015

Zé Leôncio- mestre de linha 1972

Zé Leoncio: A minha trajetória ferroviária foi iniciada no dia 02/09 de 1972. Primeiro como conservador de via permanente na, no trecho Mossoró-souza, *né*. Era sediada em Mossoró nessa época, quando o ramal tava em atividade o pessoal pertencia a Mossoró.

Trabalhando na via permanente, que a rede ferroviária se constituía de três departamentos: Que era via permanente, transporte, que era o tráfego mecânica que era o que consertava o trens. Eu pertencia a via permanente, que cuidava da conservação da linha férrea, *né*. E passei três anos e poucos como conservador de via, no quarto ano que eu tava lá, passei para lá, é antigo, antigamente era feitor que se chamava, o supervisor de linha. E depois com mais um ano e meio, passei a trabalhar como mestre de linha, na época *né*. Que era supervisor de linha e passei até 1985 era de Mossoró a Souza.

O trabalho da gente era conservação, era muito árduo, porque era exposto ao sol, e era *pesada* para a gente trabalhar. *Mais* ai graças a Deus a gente *vencemos*, cheguei aqui em 85, em Sousa, ainda tinha, já tinha tido o ramal Mossoró. Fiquei trabalhando daqui até Pombal, mesma função que vinha de Mossoró e continuei até 1996.

Quando foi feita a privatização, *né* da rede ferroviária, ai foi preciso quase todo mundo *se aposenta*, e foi, quando foi feita a conclusão para CFN. Ai de lá para cá ainda tenho *visto* falar, que eu acho que a rede ferroviária é um dos transportes mais baratos em todo o mundo, porque, e gasta... tem uma ideia você vê *o países*, desenvolvidos, tudo, todos eles o transporte

de massa é o ferroviário e marítimo. Inclusive na época, antes *de eu vim pra cá, em 82* mais ou menos, saiu uma equipe daqui, *do dá de Recife* para ir analisar três países como era o desenvolvimento.

Foram na França, Inglaterra e teve outros países, para pegar os três, fazer uma média e aplicar aqui no Brasil *mais ai infelizmente os governo* da época não deram nenhuma prioridade e não foi para frente esse projeto.

No projeto eles tinham como objetivo da preferência ao transporte de trem até determinados quilômetros depois seguia marítimo, caminhão não era viável a uns 300, 400 kms. Eles implantavam, *uma, uma, um* referencial que, passou dos 300km, não era mais viável o caminhão ai teria de ir de trem. *Mais infelizmente* ficou só no papel.

J.N- Esse projeto foi em que época?

Foi em 83 mais ou menos, foi projetado pela ferrovia, não foi votado no governo, era eles que queriam fazer esse tipo de trabalho, para priorizar a ferrovia dentro do seu alcance.

Hoje houve a privatização, ai a gente vê hoje a nossa ferrovia, eu digo nossa, porque eu fui, trabalhei ainda 25 anos, metade do que eu tenho, hoje, 65 anos, quase metade foi na ferrovia. E por incrível que parece eu ajudei a conservar, consertar todos os defeitos da ferrovia no ramal Mossoró, *fui* depois da privatização, que foi desativado o ramal, foi preciso que ir trabalhar retirando os trilhos, quer dizer, fiz, conservei, elei e depois fui *dismancha, porque?* Porque não tinha outra alternativa, tinha sido vencido uma empresa que comprou, me procurou *e eu fui* tirar o trilho para a empresa, foi doloroso, foi triste para mim *mais infelizmente* é a realidade da vida.

E acho que tudo isso se deve, a o, ao sistema governamental, daquela época, que não deram prioridade e hoje eles estão vendo que *estava* tudo errado. Hoje nós *temos ai*, hoje pela televisão, aquele trecho do Rio Grande do Sul, aquela região tem muito grão a ser transportado e *os caminhões não dá vencimento*, tem que ser transportado, eles tem até, no cronograma uma ferrovia para ser construída, *mais* isso, a tantos anos que foi feito o projeto, que agora não executaram. Acho que é tudo questão governamental que não *tão* querendo fazer, porque como fazer, tem, e portanto o que eu tenho a dizer é isso. Aqui o que nós podemos ver, você é testemunha disso, a estação ferroviária, o mato *cubriu ta entregue as baratas*, como diz o ditado popular e sendo apoio a ponto de droga, é muito lamentável.

E era muito movimentado na época?

Na época era movimentado demais chegava três trens e tinha a feira do capim. O trem baldeação [inaudível] era para fortaleza, Recife e Rio Grande do norte. O intercâmbio era aqui, de carga, era muito movimentado. *Mais* ai o que nós temos é um resultado negativo,

privatizaram, sucatearam toda a ferrovia e agora eles tentaram recuperar algumas, uma situação muito difícil que não poderia chegar a esse ponto.

J.N- Qual era a carga que era transportada de Mossoró a Souza?

Mossoró a Souza era só para Souza, ia até para o sul do país, porque tinha uma ferrovia que fazia interligação. A carga principal, na época era sal, os trens saia, dois três trens levava outras mercadorias que vinha distribuindo nas cidade ao longo do trecho, como Alexandria, Frutuoso Gomes, Almir Afonso, Patú, Caraúbas, até chegar a Mossoró, que são, era as cidades que ficavam os vagões que carregava; açúcar, arroz, essas coisas, óleo, trigo tudo isso era transportado para levar para a região.

Essas cidades que eu citei todas recebiam mercadoria pelo trem. Como também embarcava nessa estação, outras mercadorias como; banana, abacate de Mossoró, suíno, criação de ovelha, de bode, tudo levado de trem, quer dizer um tempo bom e de transporte barato, ainda hoje é, se você analisar, o transporte mais barato é o trem.

J. N- Houve algum acidente?

José Leôncio:

Na época do ramal Mossoró, grave, grave, houve na via permanente, chegou a falecer um rapaz, trabalhador, mas já agora.

J.N- Me informaram que em 88 houve um acidente grave, na travessia. (entrevistadora)

José Leôncio:

Aqui houve vários acidentes, bateu em caminhão, bateu em ônibus, mais o mais grave foi o do ônibus, morreu um bocado de gente, uns passageiro.

O senhor lembra daquela noite?

José Leôncio:

Eu trabalhava na via, minha parte, quando ai um acidente de outra natureza, mobilizaram todos os setores, trafego mecânico, via permanente, agente foi, depois do ocorrido, agente da assistência de recuperação da via, o departamento dos transportes foi da assistência aos feridos e agente foi cuidar da via, minha especialidade, da linha para o trem andar.

J.N- Quando o senhor chegou aqui, como era o bairro da estação?

José Leôncio:

O bairro não era muito desenvolvido a cidade tá crescendo mais agora prá cá, mais era tudo, pelo menos em termo de ferrovia, tudo organizado tudo limpinho, no bairro praticamente existia tudo isso. Esse bairro aqui cresceu depois que eu cheguei de 85 pra cá, hoje ta se evoluindo em termos de comunidade, mais a ferrovia ta me representando uma má

imagem daqui do nosso bairro, você vê como *que é que ta ai*. *Ta* tudo cheio de mato , não gostaria que acontecesse tudo isso, *infilismente* é isso, o sistema, não tem o que *se fazer*.

J.N- Que o senhor lembra o comercio era desenvolvido? A feira da troca, que era feira do capim, pequenos hotéis, meretrícios.

José Leôncio:

Ainda hoje existe a feira da troca, toda semana tem, os hotéis nesse tempo se chamava pensão, tinha duas pensão, que o pessoal *pernoitava*, fazia refeições *mais* até isso não tem agora. Agora o sistema mudou *acabousse* o transporte do trem de passageiro, de carga, num tem, praticamente acabou.

J.N-Quando o pessoal chegava, o que traziam consigo e na volta, o que levavam?

Era uma boa imagem, porque o trem era um transporte viável e barato na época. Na época era esse, não tinha outro transporte, você daqui para Mossoró, teria que ir de estrada de barro, *paú de arara*, caminhão. Ai depois que começou fazer a linha de ônibus, foi também diminuindo o transporte ferroviário, porque a ferrovia não dava muita condição, como; teria de ser um trecho empedrado para não fazer poeira, como tinha daqui a Recife. Era na terra, o cara chegava saia do ônibus aqui com a roupinha limpa, chegava la *limpin*. Se ia de trem.

Você entrava tinha era seis ou era oito vagões, na época, não lembro direito. Um restaurante tomava café, almoçava, jantava, quando vinha *de noite*. Quem ia de manhã e voltava à noite e tinha tudo isso, do primeiro ao segundo andava todos *os vagão*, o bom era isso porque ficava passeando dentro dos vagões do trem, *né*, vendo aquele pessoal conhecido. Se fosse no primeiro você tinha liberdade de ir no ultimo vagão até encostado da ultima locomotiva. *A era bom por isso, todo mundo se sentia bem por isso*.

Fez uma grande falta para a região, inclusive eu tive, quando foi para o fechamento do ramal, que os políticos *tavam de intenção* de reabrir o ramal, *reativar*, porque já estava praticamente desativado. *Ai nós fizemo*, veio uma comissão, *ai foi*, pararam em cada estação, que os prefeitos representantes do povo, *tava lá todo mundo* fazendo as manifestações para a volta do trem, *né*.

A gente saiu daqui, eu fiz parte da comissão também daqui de Sousa, com o prefeito daqui, tinha deputado até senador tinha na época, uma parte de político acompanhou e vendo esse desenvolvimento todo. *Ai você vê o seguinte*, quando a gente se aproxima de Alexandria, depois de Alexandria tinha *uns corte lá* para que o deputado que foi com *agente* lá...parece que foi quatro ou cinco *veículo*, veiculo de linha, que era rural, era alto de linha, parece que foi uns quatro ou cinco.

Eu sei que ia era muita gente, ai quando a gente foi passando num determinado corte o deputado disse: isso aqui era feito como? ia fazendo algumas perguntas. Isso aqui doutor foi feito , trabalho manual, manual? Manual, *um cara segurava um aço e o caba batia* até abrir tudo isso. Quer dizer foi um trabalho muito penoso para construir, e muito. Falta de interesse político e foi feito para acabar. Isso aqui não só é viável, como é demora de quem trabalhou, o pessoal da região para montar isso aqui, *mais infelizmente, agente* Fe muita choradeira, mas não teve jeito não, foi desativado.

Como era o cotidiano de Sousa naquela época, qual era o ponto de lazer? (entrevistadora)

Zé Leôncio: De que?

J.N- De lazer, que o pessoal se reunia.

Zé Leôncio:

Olha isso ai é uma pergunta muito interessante. Em 85 quando a gente chegou aqui em Sousa, *nóis* o grupo de trabalhadores que vinha dos três departamentos, era grande, era cento e tantas pessoas. Não me lembro bem direito *mais* eu tenho uma ata ali que consta tudo isso, depois podia até da uma olhada. Era de cento e tantas pessoas, ai a gente fez uma associação foi aberta uma firma. *Sociação* ferroviária de Sousa isso era descontado na folha de pagamento de cada um, do banco a gente tinha taxa “x” que tinha de ser pago, e La era nosso lazer.

Para inicio quando a gente chegou aqui, a gente viu tudo aquilo que...meu *fii* não pule ai não (interrupção externa) ta gravando? Depois você tira essas coisas. Ô Leoneide...Sinhô^ - *leva o bichin para ai.* –Leoneide: *oxi ele num ta bem quetin* pai. - Zé: ta bulindo na maquina.

Ai eu achei que precisava de...que tinha várias pessoas...tinha aquele *clubezin*. Tinha o clube já, Sousa ideal, tinha campestre tinha outros mais, a gente queria uma coisa particular nossa. Ai teve essa ideia de formar essa associação, *ai juntei* com outros companheiros de trabalho ai formamos a associação ferroviária de Sousa e eu fui o presidente. A gente construiu na marra porque não tinha como, não tinha recurso. *Fizemos*, La tinha estrutura que tinha um cacimbão de água, muito boa, uma caixa de água grande ai *servia* para abastecimento dos trens.

Ai *nóis* tivemos a ideia *pra* construir, o recurso era pouco, ai o engenheiro residente na época, doutor Sudene ele facilitou, mão de obra e transporte, *pra* pegar, pedra, areia, essas coisas. *Nois* só comprava o cimento e ele sedia o trabalhador, para a gente fazer, construir essa área de lazer. Fizemos com muito sacrifício. Ficamos até 96, quando foi feita a privatização e desestabilizou todo mundo, né. Transferiu uns, diminuiu uma parte, *ai* acabou

tudo, 98 não, 88 á 94, 95 já ia muito devagar nessa época. Essa era nossa associação, *nóis* se reunia, fazia palestras, você num se lembra não, mas quem comparecia.

J.N- Dessa associação o que restou hoje?

Zé: O que restou hoje praticamente nada *né*, porque La tem uma casa que a gente fez, essa ainda ta, existe La a caixa de água, o cacimbão, inclusive *eu fui* presidente da associação por muito tempo, quando fechou o ramal, tinha um trabalhador lá, era uma pessoa particular que tomava de conta, que na época foi doado para a gente, ficou essa pessoa lá, ficou mais *oito ano* e a gente não tinha condição, pagava um salário “x”, salário mínimo, para ele ficar por mês *la*. Fui dando zelando e vigando. Ai quando a gente desabilitou a rede ferroviária, uns foram *dimitido* outros transferidos, aposentaram, ai ficou sem condição. Esse rapaz ficou por oito anos e nós fizemos uma reunião que consta em ata para doar o direito da associação em troca dos seus pagamentos dos seus direitos trabalhistas e ele concordou e *nois fizemo*, depois eu comprei a ele, *inda* hoje e minha, troquei numa casa e ficou no meu nome, ainda existe lá.

J. N- O senhor tem documentação dessa associação?

Zé: Ai você de outra vez que vim a gente vê isso e a gente pode dizer mais coisa. Eu tenho documento onde foi feito, inclusive ata se você quiser, principalmente dessa reunião de transferir para o rapaz lá. Depois se você quiser isso a gente pode fazer.

Era a antiga associação de Sousa. Eu tenho uma escritura pública, particular, quando foi transferido para o meu nome a gente foi no cartório, *fizemo* a documentação de compra e venda. Isso faz muitos anos, 90 lá tem a data.

J. N- Como era a condição de trabalho?

Zé: inicialmente era péssima, tinha cada turma com 11 homens 12 quilômetros de linha e a gente trabalhando empurrando troller manual. A água a gente apanhava do lado da linha no tambor de madeira, no trecho, se fazia, ia para um pé de árvore, nem lona tinha para fazer barraco nessa época, quando eu comecei. Não tinha farda, sandália japonesa, chapéu de palha, ficava todo à vontade sem se proteger de nada. E a gente trabalhou, agora quando foi em 80, 78 começou a melhorar mais e o [inaudível] supervisor da sipa trabalha para a empresa de material de proteção foi dado o material dependendo da área que cada um atua. Os principais eram bota, capacete conforme a função. No inicio foi muito precário *mais* depois melhorou. Quando a gente encerrou o ramal era tudo motorizado, troller motor, comunicação feita através de rádios no inicio era subindo um poste para colocar um telefone foi modernizando e chegando para o fim o ramal para Mossoró e outras linhas.

J. N- É contraditório pensar que ao mesmo tempo em que modernizou-se ia acabando o rama,

Zé: A gente *tussia* que fosse antigamente que pelo menos tinha continuado, mas *infelizmente* a realidade foi essa modernizou os direitos trabalhistas, ninguém sabia de nada pagava de acordo com a CLT, mas tinha outros direitos, por exemplo, de hora extra que agente fazia, se deslocava viajando. Só sei que veio tudo a tona quando melhorou né.

J. N- Em conversa com seu Martins ele me falou que a estação era dividida, do lado de cá era uma companhia que tomava de conta e do outro lado era outra companhia.

Zé: procede, porque tinha duas linhas, o ramal Mossoró era do lado de cá e do lado de lá era Fortaleza, Recife e era tão interessante que se chegasse um vagão vindo de Mossoró com carga para ir a Fortaleza só entrava com autorização da outra estação *cê vê* como era antigamente, outra hora era transferido para outro vagão.

Segunda entrevista

Zé: É na entrevista você vê que a gente conta a história do trecho todinho Mossoró até Sousa mas ai não ficou nada fotografado na realidade.

JN- Eu acho que já tenho duas fotos antigas daqui uma de 1970 e outra de 1926 que foi a época da inauguração.

Zé: você arranjou com quem essas fotos? foi com Neto Amarin?

JN-A foto de 1926 tá no livro de Augusto Ferraz “Além do Rio” que conta a história de Sousa através das fotografias de várias ruas da cidade, inclusive a da estação é do dia na inauguração, houve muita gente e a de 1970 na internet.

Zé: Houve duas inaugurações isso aqui tudin era estações, por incrível que pareça só existe duas estações no Brasil todinho, a esplanada de Sousa, esplanada é o pátio aqui, tem duas estações uma de fortaleza e outra para o recife que encontrava com o trem que vinha de Mossoró ai ficava três trens aqui. De um vagão da linha de Fortaleza só entrava com o trem passar carga tinha que ter autorização.

Para você vê como era o sistema, uma só estação mas quem comandava era para quem ditava, é como um ditador se autorizasse não entrava se autorizasse entrava. Tinha os vagões com mercadoria, para transportar para Fortaleza descia tinha que colocar no vagão de fortaleza porque não podia passar um vagão só.

JN-Quem dava essa autorização?

Zé: Os setores competentes, né, da residência.

Mas esse setor ficava aqui?

Não, não, era em Fortaleza e Recife...Mais ai resumidamente você, eu praticamente não encontrei nada do negocio, passei a manhã todinha no horror de caixa que tenha ali, mas como foi mexido ali, ai não tinha bem certo ali onde era as coisas a única coisa que encontrei foi a ata da Associação e você disse que queria as atas das reuniões, mas isso ficava arquivado lá no setor quando foi extinto, até falei com o menino, mas disse que tinha ido para Recife.

JN-O senhor chegou em 70 que o senhor falou?

Zé: Eu cheguei em 1985, dezembro e minha família chegou em março de 1986.

O bairro já era assim?

Ainda construíram mais casas a parte da rede ferroviária já era desse jeito mesmo.

Mas antes do senhor ser transferido para cá, o senhor trabalhava no ramal indo e voltando?

Zé: não, fui transferido com a família com tudo para cá, para residência, que aqui pertencia também ao primeiro distrito de Mossoró, distrito é um núcleo que coordena um grupo de pessoas, subordinado, tinha residência que tinha dez, era dividido em quatro distrito. Sim para gravar tu quer que mesmo? Quiser fazer perguntas algumas coisas.

Não se preocupe com isso, depois quero ver um dia para o senhor me mostrar o que era a área de lazer, acho muito interessante, um dia que não esteja muito quente, cedo da manhã.

Zé: Então ta certo, a parte da manhã, você puder vir, tem meu telefone você liga antecipadamente ai eu já fico preparado esperando, porque as vezes a gente sai, para um canto, para outro, ai tem que combinar, quando morava aqui era fácil, pertinho aqui só era voltar, agora distante para vir tem que ser certo.

O ramal Mossoró foi mais ou menos em 1958, que eu tenho registro(entrevistadora)

Zé: você tem lembrança do registro ta lá no documento

Que o ramal Mossoró Sousa começou as atividades em 1958

Zé: Ele foi construindo ai o trem vinha até tal canto foi avançando, avançando, por isso eu acho que a historia se não me foge da memória foi em cinquenta e cinco que foi inaugurado realmente o ramal Mossoró que ele vinha avançando.

JN- E o de Recife o senhor lembra?

O de Recife, aqui era o seguinte,a linha vinha Mossoró, fortaleza para Recife, indo e voltando as estações daqui mesmo essa estação aqui tinha duas essa e Fortaleza e Recife que é o ramal Mossoró subordinado a Recife foi em 55 a inauguração dele porque ela ficou avançando, chegava numa cidadezinha, iniciada em 1928 , se não me foge da memória é isso.

O senhor leu a entrevista que eu trouxe

Zé: li, li sim o que eu falei foi muito importante, inclusive vou falar com o menino lá que é do museu, lá de Natal né, inclusive tem uma sala lá que era prédio da rede ferroviária que eles fizeram como colégio e tem as pessoas que eles homenagearam com o nome e a foto na porta ai tudo que eu puder pegar de informação para ele.

Houve um acidente num foi em 88 do trem com um ônibus?

Zé: teve, foi ali naquela passagem ali para o frei Damião, ali já houve vários acidentes tinha até um projeto de fazer um viaduto.

Esse acidente saiu no jornal?

Zé: saiu, é difícil de achar porque naquela época, para não denegrir a imagem da empresa.

O erro foi do maquinista ou...

Zé: o erro foi do ônibus, lá tem as placas de sinalização, pare, olhe e escute ai ele passou direto o motorista **torou** no meio, da metade para frente ficou...

JN-Quantas pessoas morreram naquele dia, o senhor lembra?

Zé: foi mais de vinte pessoas que faleceram, foi perto de 90, mas Neto Amorin sabe disso ai, pode perguntar ele diz quando foi o acidente, ai como a minha parte era via permanente, chegava primeiro lá com o mecânico.

Sousa, 30 de abril de 2015 e 8 de Janeiro de 2017

Martins, barraqueiro-1980

-- O ramal do Piauí, Maranhão tá funcionando om todo *tóroeu tô* dizendo isso a você, sabe porque, porque um filho meu, o sonho dele era, meu sogro era maquinista, já falecido, ai ele tinha uma maior vontade de trabalhar, né, ai conseguiu. Fez o concurso na transnordestina, quando ele fez o concurso parou aqui, ta certo, que o de Fortaleza disse não, se você quiser a vaga é aqui ai então ele ta em Crateús, Lá é tanto trem, tanto, que não dá para ele nem passar uns dias aqui.

-- O senhor está sabendo que a transnordestina está revitalizando tudo?

--É a nova transnordestina, ela a passando por aqui bem *pertin*, tá pegando ali Missão velha, Aurora. O acampamento é em Salgueiro, ai vai ligar Petrolina, *imenda* e vai ligar a Recife. E a Paraíba ficou fora. Diz ai que a bancada Federal da Paraíba inclusive o governador, tão *lutano* para ver se a transnordestina mantém um braço, chamado braço, um braço pela Paraíba, como antigamente era, né.

Como antigamente era que ligava; Paraíba, Pernambuco, Mossoró e Rio Grande do Norte e também tinha aqui um triângulo perto e Itabaiana já chegando *na* divisa do estado da Paraíba com Pernambuco. Ai tinha outra ferrovia lá, que essa ligava até Natal, essa já ia a Natal, essa também foi extinta.

Ou seja, do Rio Grande do Norte, Sousa a Mossoró era um ramal, era em Mossoró que acabava. Já esse triângulo aqui, ele foi, pegava de Itabaiana até Natal a capital, já esse aqui, era Sousa a Mossoró, chegava *em* Mossoró acabava. Ai fechou aqui e fechou lá também.

-- O senhor vendia muito aqui na época?

--Ahh eu já peguei pouco tempo, o trem passageiro.

-- Até quando durou o trem passageiro?

--Acabou tudo em dois mil e oito, não, passageiro acabou em oitenta e oito, mil novecentos e noventa e oito, já faz muito tempo, já. Tinha um trem de passageiro de Sousa *a* Mossoró todo dia, todo dia, noturno. Ele saía de Mossoró de manhazinha e chegava aqui dez horas da noite, quando era três e vinte da madrugada ele saia partindo de volta a Mossoró. Era todo dia ai passou para três dias na semana; segunda, quarta e sexta, depois *passou* para um dia só na semana, quarta feira, depois *acabou* tudo.

--Vinha do Ceará também, né?

-- Do Ceará tinha *mais* esse foi bem mais *pra* trás. A história dessa estação aqui, é grande. *Mais* isso era antes da BR 230 ser asfaltada.

-- Aqui foi inaugurado em 1926.

-- Por ai, *num* sei bem, aqui tinha um histórico *todin* ai na agência, quando funcionava, me disseram que levaram para um museu em Recife, museu ferroviário. Esse pessoal é que *tá* de posse do estatuto, de quando foi construída.

--Ainda tem muito ferroviário por aqui?

--*Tem muitos pouco* aqui que é aposentado, tudo aposentado *muitos pouco*, porque a maioria era do Rio Grande do Norte e voltou para seu Estado, *se aposentouse*, outra parte era de campina, Itabaiana, Recife, se aposentou, voltou. Outra parte era do Ceará, do Iguatu, tudo cidade aqui vizinha.

--Seu Martins por aqui perto tem algum ferroviário aposentado?

--Ali naquelas duas casas, tá vendo essa de *alpende*, tem aquela de arei, e aquela na frente, casa da antiga RFFSA, até bater na esquina. E tinha uma vila aqui que chamava casa de turma, é aqui, só mora *apresentado*, essas casinhas aqui do lado esquerdo, só mora *apresentado*. E aqui temo castelo, castelo era o ponto de apoio do pessoal que chegava aqui

nos trem, dez horas da noite, digamos, ai *tava* escalado voltando, ai era uma espécie de hotel , pra descansar dormir, pegar o trem para voltando.

Ai tem um bocado de aposentado, dois ou é três. Aposentados não, já são pessoas que entraram na era CFN, não é da RFFSA foram *dimitido* e ficaram morando no castelo, de graça, tá bom, né. Agora esse ali é *apuserado* ele foi mestre de linha ele sabe das histórias todinhas, principalmente do ramal Sousa Mossoró. Ele começou lá em Mossoró, ai nas *ultima* quando *tava* para se acabar ele foi transferido para Sousa, mestre de linha, chama-se Zé Leôncio.

Lá tem até uma sigla que, como a casa era da REFFSA tem uma sigla, aquela bolinha, na parede, chamava RVC, rede viação cearense. Aqui também era dividido, esta estação ai também pertencia a RVC e essa aqui era, rede ferroviária, (inaudível) RFN, rede ferroviária do nordeste, pertencia a superintendência de Recife.

Ai quando foi nos anos oitenta, antes dos nos oitenta *as ferrovia* sempre era dividida, ai antes dos anos oitenta se reuniram lá em Brasília, unificaram, RFFSA, rede ferroviária federal, em todo o Brasil. Do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do norte, aonde tivesse ferrovia só ficou uma ferrovia particular que chamava FEPASA, essa ferrovia é do estado de São Paulo, ainda existe FRPASA lá, é uma companhia do Estado de São Paulo.

Agora a ferrovia Federal ficou unificada em todo o Brasil, ai quando foi então em mil novecentos e noventa e quatro o então presidente Fernando Henrique Cardoso, privatizou tudo ai vendeu, ai vendeu em partes. No Nordeste, por exemplo, ficou CFN, lá *pro* lado do Sul ficou FCA, e por ai vai, em Minas Gerais ficou num seu que, Vitória-minas, foi dividido num sabe, um grupo empresarial comprou um pedaço para cá e outro para lá.

Outro grupo comprou a parte Nordeste e englobou Pernambuco, Paraíba, Ceará e quando funcionava, Rio Grande do norte. Ai disse que esse mesmo grupo CFN *tá* construindo a nova transnordestina, inclusive tem maquinista daqui de Sousa que ainda não chegou o tempo de se *apuserar* outros transferiram para Salgueiro, tão *trabalhano* lá. Três maquinistas daqui de Sousa; Geovani de Sousa e Beto e tem um filho e Assis que entrou junto com o meu, meu filho também tá no Ceará.

Ele viaja de Sobral a sede dele é Crateús ai ele viaja de Crateús a Sobral, *ino* e *voltano*e de Crateús que já fica perto da extrema com o estado do Piauí ele vai até uma cidade chamada castelo que já é Piauí, de lá ele volta, se precisar ele vai até o maranhão.

-- Como é o nome do senhor que mora ali?

-- Zé Leôncio, aqui também tinha aquela sigla, mas apagaram, quando houve a fusão, a unificação, quando ficou tudo RFFSA, apagaram tudo, mas por incrível que pareça a única

sobrevivente da CFN foi àquela sigla ali. Os funcionários usavam tudo quepe, não era boné nem capacete, que tinha na taxa assim, quem era da Nordeste tinha Rede Ferroviária do Nordeste, RFN, quem fazia parte da ceará, tinha RVC. Tanto na camisa como no *bonéu*.

--Era uma festa aqui quando chegavam os trens?

--Isso aqui era movimento, eu tinha onze anos de idade quando cheguei aqui. Isso aqui tinha três trens passageiros, era um entroncamento de trem, passageiro, nessa época a BR 2030 nem se que *tava* construída, *tava* iniciando ainda.

-- E essas casas, o que já existia na época?

--Essas casas aqui, esse açougue não era construído era um terreno *baldi*, nessa casa onde tem um primeiro andar existia um *motelzin*, simples, nesse aqui, né naquele ali não, nesse aqui que tá abandonado também era um motel. Esse mercadinho potiguar também era um hotel, lá na frente, granja Espedido também era um hotel. E lá onde tem Abel bala oferecia *durmida*, chamava hospedaria dragão do mar. Ai misturava com zona, cabaré, no linguajar normal.

Aqui tinha um entroncamento de três trens, tinha o pernambucano que era de Recife a Sousa, ele chegava aqui e ficava aqui. Vinha o rio-grandense, de Mossoró a Sousa, também fiava aqui, só fazia girar para parir de volta, voltando de madrugada e o de Fortaleza a Sousa, era um entroncamento de três trens de passageiro. Hoje era o dia, segunda-feira, digamos aqui, lá para dez horas da noite, você tinha que andar pedindo licença, porque era gente demais.

Quem vinha do Pernambuco para ir pro Ceará, descia do Pernambuco e pegava p cearense, e quem descia do cearense pegava o Pernambucano, quem vinha de Mossoró, e vice-versa. Ai aqui tinha uma feira, hoje tema feira da fruta, essa feira ela *inda* tem um *poquin*, hoje é feira de troca. Na época dos trens passageiros, nessa época era, chamava feira do capim e essa feira do capim ela tinha de tudo que você imaginasse.

O caba vendia, trocava, bancava jogo caipira, mulher, por exemplo, mulher *butava* um *fogãozin* a *calvão* vendia um caldeirão de creme de galinha vendia com uma garrafa de cachaça. Outro trazia um *balai* de pão da padaria, vendia, outro trazia um *balai* de abacaxi, outro trazia uma banca de garrafa com café, chá, bolo, bolo de milho, de arroz e por ai vai. Ficavam até de manhã, porque o ultimo trem parta quatro e vinte da manhã, ainda ficava muita gente, só acabava mesmo quando *era* seis horas da manhã. Quem viajou, viajou, quem *tava* vendendo alguma coisa ia para casa.

-- Ainda existe um pouco essa feira de troca?

-- Hoje de noite tem na segunda quarta e sexta, do mesmo jeito quando era a feira o capim, ai hoje é troca, mais celular, essas coisas. Troca relógio, celular, bicicleta, mais é celular, dvd, essas coisas.

A prioridade era o trem de passageiro, partir o passageiro, porque esse tinha destino certo, o cargueiro não. Ai chegava o trem de Pombal a Sousa e partia ele primeiro por trás depois é que vinha o cargueiro. É por isso que tem essa *ruma* de linha, num foi tirada ainda, primeira segunda, terceira, quarta quinta e sexta. O passageiro era prioridade, ficava na primeira, como *era* três passageiros, ficava um nessa primeira linha e outro na primeira do outro lado.

Já o terceto passageiro ficava na segunda, entendeu? Ai aguardando partir em horário diferente. O primeiro que partia era o do ceará, ele tirava o (inaudível) tirava essa composição daqui, da segunda e botava e botava na primeira, quando o do Ceará já tinha partido. E os cargueiros entravam por essas outras linhas, tinha um manobrado, cargueiro, vem chegando, os passageiros *ta* aqui parado só aguardando a hora de partir.

Vinha um cargueiro entrava pela terceira pela quara, pela quinta e tinha as agulhas. Depois que os passageiros partiam, iam manobrar os cargueiros, abastecer, rocava tripulação também. Era uma estação certa, de tudo. Aqui trocava tripulação, abastecia, aqui fazia manutenção de oficina mecânica, às vezes dava problema *nas roda* do trem ai tinha os mecânicos aqui, trocava, quando vinha furado. Ai depois colocaram volamento em todos os vagões e *acabou os problema* da extinta mecânica.

Segunda entrevista

Quando o senhor chegou aqui?

Eu cheguei aqui com 11 anos de idade.

O senhor lembra de como era o bairro?

Ah o bairro era totalmente diferente aqui esse mercado não existia era um terreno baldio ali onde tem essa micro praça ali era uma fila de barraco de madeira parecido com esse meu, era muito mal feito, dali dessas lâmpadas relfetório ai até a ultima lá onde ta aquela van parada ai era uma fila, tinha doze barraco tudo juntinho um do outro. Ai quando foi em 80, não, antes dos anos 80, o então prefeito hoje ainda é vivo, Sinval Gonçalves ele construiu esse mercado, que esse mercado é municipal, ele construiu o mercado, arrancou os barracos de madeira *tudin* e deu a cada um dos barraqueiros uma tarimba. Calçou o que não era calçado lá do asfalto ate ali *ó*, fez aquela pracinha e calçou isso ai.

Me contaram que na década de 60 mais ou menos era plantação de milho

Não, não, eu cheguei em 61, isso aqui foi findado em 1939, é porque ai tinha o estatuto, da empresa, me parece que esta dentro de um cofre, ai ainda, eu vi o cofre, grande, bonito, nem sei quem tem a chave disso ai, que foi desativado. Pois então quando eu cheguei em 1961 com 11 anos não tinha negocio de plantação não[Risos], aqui existia sim, segundo os mais antigos, que não tem nenhum vivo mais não, de história de pai para filho. Isso aqui era um matagal, mameleiro, mufumbo, essas plantas nativas aqui do sertão.

Em que ano foi isso?

Foi antes, não, depois, da inauguração da estação porque quando construíram a estação já fizeram isso aqui que você ta vendo, já fizeram o trilho, ai já deixou de ser matagal, entendeu ficou planado, limpo ai.

Sousa, 16 de fevereiro de 2015 e 08 de Janeiro de 2017.

Neto de Amorim, mestre de linha - 1970.

-- O senhor me autoriza gravar a entrevista?

--Pode gravar. Cheguei *em* Sousa em 1970 do Rio Grande do norte, trabalhei trinta anos, primeiro fui agente de estação, passei em um concurso e vim *pra* cá. Quando cheguei aqui já estava casado e com um filho recém-nascido. Trabalhei trinta anos. Fui recebido pelos que estavam aqui com certo estranhamento, pois eles sabiam que eu ocuparia o lugar deles.

Quando o trem chegava era uma festa, havia trens que saia de madrugada, muito movimentado. Foi criado o mercado da carne, a feira da troca que ocorria nas quartas, muito depois veio à feirinha da fruta, muitos hotéis e bar. O bairro da estação não existia, só tinham umas casinhas depois veio a fábrica de macarrão e doce.

--Me fala um pouco da relação da Igreja com a estação.

-- A relação era boa, num tem aquela praça enfrente a ela, foi eu que deixei fazer, porque o concessionário não autorizou, pois lá era para construir um manobrado que fazia girar as maquinas. Ia ficar muito perto dos trilhos. Ai eu disse padre se preocupe não, vinha o officio de lá e eu rasgava Tudo girava em torno do trem.

O trem ia para Mossoró de três horas da madrugada e *chegava* lá as oito da manhã. Privatizou em mil novecentos e oitenta e oito. Havia bastante acidente naquela travessia que vai pelo Frei Damião.

-- Ocorreu algum crime, naquela época?

-- Graças a Deus não. Aos poucos as pessoas iam chegando, fazendo comercio no local, *ai pediam* a gente para colocar em cima dos trilhos. Muitos vinham de fora estudar na agrotécnica e o único meio de transporte era o trem. Aqui tinha muitos hotéis, tinha o cabaré de Luzia.

-- O senhor tem alguma foto da época, documento?

-- Tenho um quepe. As pessoas aceitavam muito bem o trem, e tratavam a gente muito bem. O melhor trem era o asa branca, acolchoado, confortável, saía de Mossoró. O trem aqui era o progresso. Minha filha escreveu sobre Mossoró-Sousa ela é formada em contabilidade. Quando se falava em algo no bairro era tudo da estação, a igreja, o padre.

-- E as casas que davam para quem trabalhava?

-- Era para quem fazia manutenção.

Com o trem na época, embarcamos arroz, quando o perímetro irrigado de São Gonçalo produzia a gente embarcava toda produção de arroz era toda embarcada através do trem. Chegamos a embarcar tijolos tanto ali de São Pedro, como dali perto, próximo a Lagoa dos Estrela, sitio mata. A gente despachava muito tijolo, farinha de trigo, o arroz, açúcar e as cargas que mais passavam por Sousa, transitavam era o açúcar, o álcool, a farinha de trigo, o milho, soja, ferro gusa, esses eram os principais produtos que...O alumínio. Tinha muito transporte de alumínio lá do Maranhão para o porto de Recife como também de ferro busa, (inaudível) o ferro ia para exportação, então era as principais cargas que a gente tinha aqui.

-- Nessa época ainda tinha o transporte de algodão?

--Quando eu cheguei aqui não peguei essa época, cheguei no tempo do bicudo, já não existia o algodão, agora antes bem lá no inicio *das ferrovias* o principal transporte era o algodão era o que movimentava a economia do nosso sertão todinha, era o algodão. Muitos inda dentro dessa estação tinham grandes armazéns ao lado que era exatamente para esse embarque de algodão, como também da oiticica, essa também movimentou bem, hoje tá ai, praticamente em extinção.