

A gente que perdeu o trem



Continuação da página 5

LUIZ SUGIMOTO
sugimoto@reitoria.unicamp.br

Foi de medo, naturalmente, o primeiro sentimento da assistente social Maria José Eleutério diante do portão da Estação Guanabara, em fins de 2003, quando chegou para levantar o perfil da gente que vivia no meio daqueles escombros. Só Zezé teria cara e coragem para a tarefa, diziam na Unicamp, que precisava convencer os invasores a liberar o espaço onde planejou implantar um centro cultural e de inclusão social.

É verdade que Zezé não chegou desamparada. Estava com mais três assistentes sociais, Sonia Maria dos Santos, Beila Verinaldi e Kely Cristina Barbosa, as quatro sob as asas do Santão – Antonio Benedito dos Santos, vigilante popular no campus pela simpatia e pelos quatro metros quadrados de músculos. “Precisava de alguém de peso para impor limites”.

Os punks dominavam boa parte da gare metálica, enquanto os demais cubículos, inclusive do segundo prédio – o Armazém do Café –, eram ocupados por traficantes, prostitutas, viciados, andarilhos e outros de vida bandida, e também por famílias inteiras. “Exatamente aqui onde estamos [parte do armazém transformado em espaço administrativo] morava o chefe do tráfico local de drogas”.

Durante três meses, Zezé e as colegas levantaram o histórico das 70 pessoas que sobreviviam naquele ambiente degradado, abaixo da linha da miséria. “Era o fundo do poço. Contamos 27 famílias constituídas, em grande parte migrante de Minas Gerais, do Piauí e do Maranhão, que se deram mal na aventura por uma vida melhor”.

Universitários também se enfiavam por lá para consumir drogas. Zezé, que fazia visitas domiciliares a famílias de alunos carentes ou problemáticos, reconheceu um deles logo que entrou. “Ele tentou se esconder, mas conhecendo seus pais, que estavam desesperados à sua procura, não ia deixar que se matasse. Vieram buscá-lo e hoje está recuperado, graças a Deus”.

Difícil vencer o medo. Se muitos tinham bons olhos para Zezé – a esperança de sair do buraco –, outros lhe dirigiam olhos tortos. “Os traficantes, obviamente, evitavam conversa, mas não impediam meu trabalho. Deixei claro que vinha para o bem e que o problema deles era com a polícia, não comigo. Não sofri ameaças e, no fim, acabamos por inibir o tráfico de drogas ao menos aqui dentro”.

Havia outro tipo de tráfico, no entanto, e Zezé atentou de pronto para as

muitas crianças perambulando sem pai nem mãe. O raptor e sua amante, que as traziam de cidades do entorno para prostituí-las em Campinas, acabaram presos. “O casal tinha duas filhas naturais, depois enviadas para adoção. Elas brincavam catando pregos nas cinzas da fogueira da noite e, de tão sujas, pareciam sem cor. Na verdade, eram lindas, loiras de olhos azuis”.

Ainda hoje, quatro anos depois que todos tomaram outro rumo, Zezé é procurada para um cafezinho, um desabafo. “Uma senhora esteve aqui anteontem, diz que sou seu anjo da guarda. O marido, protestante, achava que Deus o colocou na estação para salvar os deuses. Ela achava que o marido devia trabalhar para que pudéssemos comer. Viviam nessa briga”.

Outro visitante assíduo é um catador de lixo reciclável, que foi atropelado junto com seu cavalo e ficou com um braço paralisado. Mas Zezé gostaria de saber da enfermeira padrão que se apaixonou por um paciente no hospital. “Ela largou filhos e casa própria para acompanhar-lo. Soube depois que o amante traficante, passando também a se drogar e a beber. Largou as drogas, mas continuou alcoólatra. Perdi contato”.

Boa formação não livra ninguém da penumbra. Ali na Vila MacHardy, conjunto de casbres construídos para os antigos ferroviários, um ex-professor universitário procura refazer sua vida. “Por conta de desilusão amorosa, caiu na bebida e virou andarilho. Agora trabalha num escritório e admite que, não fossem as chapuletagens que demos, ainda estaria na sarjeta”.

A Estação Guanabara daria uma tese, diriam no jargão da academia. Zezé pensou nisso, mas não teria paciência para seguir as formalidades exigidas na pesquisa, buscando teorias que expliquem tudo o que tem visto na prática. “Penso, sim, em escrever essas histórias de vida. Os alunos do serviço social carecem de experiências reais, saem da faculdade imaginando um mundo cor-de-rosa”.

A reintegração

Feito o cadastramento, Zezé começou a negociar a saída dos invasores. O pedido de reintegração de posse já estava correndo, mas o juiz não a concederia sem que se desse um destino às famílias. “Várias preferiram retornar aos seus estados e conseguimos as passagens de ônibus com a Reitoria e a Prefeitura. Para outras, que tinham residência na periferia, asseguramos os caminhões para a mudança”.

Sobraram nove famílias, que receberam ajuda de custo da Unicamp para que se mantivessem em outro local enquanto era negociada a cessão de casas pela CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano) – este

A estação na primeira metade do século 20 e nos tempos de degradação: exigências do Condepacc foram respeitadas



processo levou dois anos e era Zezé quem levava o dinheiro todo mês. “Os punks ainda resistiram, mas os três restantes no dia da reintegração, que foi pacífica, também se foram”.

Entretanto, muitas famílias também ocupavam o entorno da área assumida pela Unicamp – 9 mil do total de 113 mil metros quadrados do complexo da Estação Guanabara, onde ainda estão barracões bem maiores, a Vila MacHardy e terrenos baldios. Toda a área pertencia à Companhia Paulista de Obras e Serviços (CPOS), que depois a vendeu ao Instituto Paulista de Estudo e Pesquisa (Ipep).

Na época em que Zezé chegou, eram poucas as invasões. Até que um oportunista teve a idéia de vender lotes a meros dois mil reais, em plena área central da cidade. “Acossado, ele se mudou para a Bahia. Na negociação com a CDHU conseguimos 49 casas na periferia: nove para as famílias que restaram na nossa área e 40 para as do entorno”.

O problema estaria resolvido, mas muitos se acharam no direito de vender as casas e lotes. Sem ser cercado que a CPOS prometera providenciar, o entorno foi de novo ocupado, agora por 80 famílias. “Ficou um impasse que já não cabia à Unicamp resolver. Fechamos a nossa área e colocamos vigilantes”.

Os escorpiões

Em meados de 2004, Zezé surpreendeu o pró-reitor e os colegas da Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários (Preac) ao anunciar que ia se instalar nos escombros da Estação Guanabara. “Pensei que, se não começássemos a ocupar o espaço, ele seria invadido novamente. Além disso, de nada adiantava ficar chorando sem olhar o defunto, tinha que ver para sentir. Eramos eu e os escorpiões”.

Numa sala remediada, onde está até hoje, Zezé acomodou-se com mesa, algumas cadeiras, telefone celular e materiais de escritório, e passou a receber as famílias invasoras do entorno. Novas histórias para escrever. Ali também eram feitas as reuniões do grupo de trabalho encarregado de definir projetos para a Guanabara.

Zezé torcia o nariz diante de idéias como da criação de um museu e de um

teatro de mil lugares para apresentação inclusive de óperas. Defendia que o espaço abrigasse projetos para a comunidade. Foi na mudança de gestão no Preac que ficou decidida a criação do Centro Cultural de Inclusão e Integração Social, onde são oferecidas oficinas de capacitação profissional e atividades de cultura e lazer desde 2006.

O entorno

A área total da estação foi comprada em novembro de 2007 pelo Ipep, que pretende instalar duas escolas (de ensino fundamental e médio), uma faculdade e imóveis para moradia e comércio. Os barracões antigos e cerca de vinte casas da Vila MacHardy são tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (Condepacc), assim como as construções assumidas pela Unicamp, que teve preservado o contrato de



A assistente social Maria José Eleutério: histórico de 70 pessoas que sobreviviam abaixo da linha da miséria

Dos escombros surge feira de decoração e paisagismo

Em 2005, Maria José Eleutério já contava com a colaboração do professor Marcos Tognon, assessor da Preac, e dos funcionários Dário Crispim, Clara Eli e Lara Regina. Esta equipe elaborou o projeto do Centro Cultural de Inclusão e Integração Social, que quando apresentado à Petrobras, deu a certeza de que a companhia financeira o restauro do Armazém do Café e da gare. “Chegamos a programar a cerimônia de assinatura do convênio e realizamos a nossa primeira ação integrada com a comunidade, que foi a pintura dos tapumes por grafiteiros”, recorda Zezé.

O convênio com a Petrobras, porém, não se concretizou. Foi com verbas da Reitoria que a Coordenadora de Infra-Estrutura (Cinfra), da Prefeitura da Unicamp, ajuntou o telhado, as divisões do armazém para oficinas e atividades culturais, e construiu os banheiros públicos, com planta elaborada pela Coordenadoria de Projetos (Cproj) da Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo.

Abriam-se cursos de capoeira, crochê, bordado, vendas e textos literários, entre outros, todos dirigidos prioritariamente a pessoas de baixa renda, desempregadas ou com pouca qualificação. “Recebemos 650 inscrições. Mães chegavam com filhos empencados e pedi socorro ao professor Tognon para dar conta das entrevistas e do cadastramento”, conta Zezé.

O sucesso se repetiu em 2006 e, no ano passado, computadores cedidos pela IBM viabilizaram cursos de informática e de desenho digital. “Já planejamos mais de vinte cursos profissionalizantes para este segundo semestre, como de hidráulica, elétrica, pintura, culinária, cabeleireiro, pedicure e manicure. Um banco de oportunidades disponibilizará currículos dos alunos para as empresas”.

As aulas são dadas por profissionais voluntários e por funcionários e professores da Unicamp. “Um empresário, que ministra o curso de vendas, já contratou três alunos e os demais que receberam certificado também estão empregados. Outra microempresária, que terceiriza serviços de recepcionista e de portaria, também contratou alunos e conseguiu colocação para vários outros”.

Campinas Decor

O panorama mudou bastante, mas a Estação permanecia simplesmente cercada por tapumes, servindo como abrigo de pombos. Até que, em outubro de 2007, Zezé recebeu a visita de duas elegantes senhoras pedindo para conhecer o espaço da gare. Eram Stella Tozo e Sueli Cardoso, organizadoras da Campinas Decor, bem-sucedida mostra de decoração, arquitetura e paisagismo.

“Estava incrível. Quem exporia produtos requintados em ambiente tão deteriorado? Mas, dois dias depois, elas voltaram trazendo sua proposta para realizar ali a nova edição da feira”, lembra Zezé. Diante da promessa de um telhado novo e da reforma total da parte hidráulica e elétrica, a Preac concordou com o evento realizado de 1º de maio a 15 de junho.

A organização da feira investiu R\$ 4 milhões no restauro, que obedeceu às recomendações do Condepacc para preservar as características do prédio tombado. Dos 54 ambientes criados para a mostra, muitos já foram pensados para cursos do Centro Cultural, como o salão de beleza, a cozinha, a sala multiuso, a biblioteca e a livraria, além do espaço de memória da Estação Guanabara. “Vários equipamentos e os banheiros públicos foram deixados aos alunos e visitantes”.

Nascidos na beira da linha



Odair Lucas Valente, Laerte Aparecido Rigoletto e José Geraldo Rocha Mattoso: relembro os bons tempos



Reunião de funcionários da Mogiana: companhia chegou a ter 24 mil empregados

Histórias de uma vila de ferroviários

Pedro Ismael Nogueira mora há 26 anos em uma das primeiras casas da rua de acesso à Vila MacHardy – o conjunto de moradias que a Mogiana construiu para seus funcionários, do lado oposto ao da Estação Guanabara. As casinhas, que antes formavam uma paisagem lúdica, hoje estão deterioradas e cerca de trinta famílias de ex-ferroviários, que ali permanecem, tiveram também de aprender a conviver com traficantes e outros marginais. “Consegi essa casa em 1982 e ninguém mexeu com a gente até agora”.

Depois de trabalhar por um ano na Mogiana, em 1964, na estação de Poços de Ressaça, Pedro Nogueira saiu e voltou em 1976, já pela Fepasa, até se aposentar em 1996. “Antes, a vila só tinha ferroviários. A preferência para morar aqui era de quem trabalhava na emergência, cuidando da conservação da linha. Mesmo em dia de folga, quando saía de casa, precisava avisar o mestre de obra. Se houvesse um acidente e não me encontrassem, podia ser punido”.

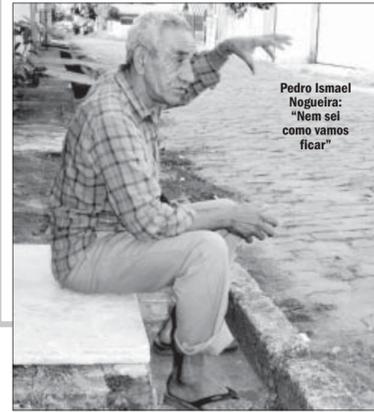
Pedro vivia de trocar dormentes, antes de passar a atividade geral de linha e operador de máquinas furadoras, aposentando-se como supervisor. Da equipe de emergência também fazia parte o traqueiro, que operava o guincho para desviar vagões. “Aconteceu de eu trabalhar 44 horas sem descanso, cochilando em pé no barranco, como um elefante. Foi para desimpedir a linha de Boa Vista a Viracopos, onde um trem descarrilou arrastando dormentes e trilhos”.

Quando se aposentou, Pedro Nogueira pagava 20 reais de energia elétrica e 1 centavo de aluguel. Hoje, nem isso paga por sua casa na vila, mas vive a expectativa do destino que o Ipep dará à área. “Ninguém informa nada. Sou casado e tenho um filho maquinista, que foi demitido há um ano. Nem sei como vamos ficar”.

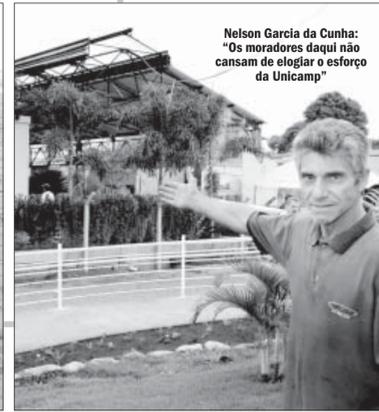
Elogios

Do outro lado da linha, em frente à restaurada Estação Guanabara, Nelson Garcia da Cunha mantém sua tapeçaria de veículos há 36 anos e se diz gratificado com as melhorias feitas no local. “Os moradores daqui não cansa de elogiar o esforço da Unicamp para recuperar esses prédios onde se infiltraram bandidos e andarilhos, numa inundação insuperável. Não tínhamos mais a quem recorrer”.

Nelson da Cunha afirma que deu a sua contribuição, ao manter trancado e evitar a invasão do Armazém do Café. “Quando os trens pararam, ainda mantiveram um vigia por dez anos, mas depois a estação ficou totalmente abandonada. Quando a Unicamp assumiu a área, tive autorização para guardar equipamentos no barracão. Consertei o telhado e mantive o lugar limpo. Fiquei aliviado quando devolvi o prédio. Só tenho medo da vinda do comércio ilegal, que estragaria a beleza do que foi reconstruído”.



Pedro Ismael Nogueira: “Nem sei como vamos ficar”



Nelson Garcia da Cunha: “Os moradores daqui não cansam de elogiar o esforço da Unicamp”

“Tenho minha infância vivida paralelamente aos trilhos da Mogiana, pois engatinhei e dei os primeiros passos na plataforma de Mato Seco, onde meu pai era o chefe da estação. Menino ainda, já conhecia o telégrafo e sabia trocar o bastão elétrico que controla a circulação de trens”. É um trecho do depoimento do ex-ferroviário José Geraldo Rocha Mattoso, quando se aposentou em 1º de fevereiro de 1973, escrito para um jornal dos ferroviários e que traz também um pouco da história da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

O sindicalista recorda que a Fepasa, então rebatizada de Malha Paulista, foi a última ferrovia a ser privatizada, sendo arrematada da RFFSA pela Ferrobarragem. “Implantou-se então um sistema perverso, com transferência e demissão de pessoal. O lema da Ferrobarragem era esquecer o passado, pois se iniciava uma nova era. Estamos esperando a anunciada nova política de transporte ferroviário até hoje”.

O processo de privatização, segundo Valente, prosseguiu intrincado, com trechos de ferrovias passando ao controle de outras redes, de tal modo que a antiga linha da Mogiana, agora, é controlada em parte pela Ferrovia Centro-Atlântica e em parte pela América Latina Logística (ALL). “Fecharam quase todas as estações da Mogiana: Poços de Caldas, Gaxupé, Passos, Amparo, Monte Alegre do Sul e por aí fora”.

Um crime – Laerte Rigoletto considera o sucateamento das ferrovias pelo governo “um dos grandes crimes do século 20”, lembrando que a Mogiana, por exemplo, era uma das linhas mais lucrativas do país. “Chegavam até três trens de gado por semana, cada um com mil cabeças – imagine quantas carretas seriam necessárias para transportá-las. O trem de bauxita tinha 80 vagões. Havia mais de 30 vagões de petróleo. Diariamente, eram descarregados vinte vagões de milho na Maizena, em Mogi Guaçu”.

A Mogiana, lembra Rigoletto, estava eletrificando a linha e já tinha colocado postes de Mato Seco a Casa Branca. A velocidade máxima de um trem da Mogiana era de 60 a 65 km por hora. No traçado novo, de Mato Seco a Tambau, em Campinas, não digo que fui o melhor, mas estava entre os dez”. “Trinta anos se passaram e tenho certeza absoluta de que nossos trens já estariam transportando cargas a 150 por hora”.

Certo dia, Rigoletto foi chamado ao gabinete do chefe de transportes da Fepasa, Rocha Leão, que queria saber o porquê da folga no horário do trem noturno que vinha de Araguari. A resposta: embora a Centro-Oeste entregasse o trem com até hora e meia de atraso, os maquinistas da Mogiana, que faziam a baldeação até São Paulo, aproveitavam o traçado bom para correr a 110 km/h, chegando no horário ou mesmo se adiantando.

“Por causa dessa explicação, o doutor me chamou de moleque e me expulsou da sala. Não acreditava que trem de bitola métrica corria a mais de cem, quando a velocidade máxima na Paulista e eu nos mantivemos na linha. Somos a última geração da família dentro da ferrovia”.

Odair Valente faz parte de uma família com tradição na Mogiana. O avô foi chefe de estação nos anos 1920, fiscal de telégrafo em Campinas e tinha quatro ou cinco irmãos ferroviários. “Os filhos do meu avô, na grande maioria, abraçaram a carreira de telegrafistas, mas dos dezesses netos, apenas o mais velho e eu nos mantivemos na linha. Somos a última geração da família dentro da ferrovia”.

O auge

Valente aprendeu todos os serviços de linha na Estação Guanabara e ocupou postos administrativos na Mogiana e depois na Fepasa – que se formou com a fusão das cinco ferrovias paulistas em 1971: Paulista, Mogiana, Sorocabana, Araraquarense e São Paulo e Minas. “O único estado brasileiro que possuía estrada de ferro era São Paulo, todas as

demais integravam a Rede Ferroviária Federal [RFFSA]”.

Quando a própria Fepasa foi encampada pela RFFSA, em 1998, Odair Valente já estava havia alguns anos na diretoria do Sindicato Mogiana, onde continua cuidando das relações públicas. “Apenas a Mogiana, em seu auge, tinha 24 mil funcionários. Ainda éramos 16 mil ferroviários no Estado durante o governo Mario Covas, mas hoje estamos reduzidos a três mil. Na região da Mogiana, se formos mil, é muito”.

O sindicalista recorda que a Fepasa, então rebatizada de Malha Paulista, foi a última ferrovia a ser privatizada, sendo arrematada da RFFSA pela Ferrobarragem. “Implantou-se então um sistema perverso, com transferência e demissão de pessoal. O lema da Ferrobarragem era esquecer o passado, pois se iniciava uma nova era. Estamos esperando a anunciada nova política de transporte ferroviário até hoje”.

O processo de privatização, segundo Valente, prosseguiu intrincado, com trechos de ferrovias passando ao controle de outras redes, de tal modo que a antiga linha da Mogiana, agora, é controlada em parte pela Ferrovia Centro-Atlântica e em parte pela América Latina Logística (ALL). “Fecharam quase todas as estações da Mogiana: Poços de Caldas, Gaxupé, Passos, Amparo, Monte Alegre do Sul e por aí fora”.

Um crime – Laerte Rigoletto considera o sucateamento das ferrovias pelo governo “um dos grandes crimes do século 20”, lembrando que a Mogiana, por exemplo, era uma das linhas mais lucrativas do país. “Chegavam até três trens de gado por semana, cada um com mil cabeças – imagine quantas carretas seriam necessárias para transportá-las. O trem de bauxita tinha 80 vagões. Havia mais de 30 vagões de petróleo. Diariamente, eram descarregados vinte vagões de milho na Maizena, em Mogi Guaçu”.

A Mogiana, lembra Rigoletto, estava eletrificando a linha e já tinha colocado postes de Mato Seco a Casa Branca. A velocidade máxima de um trem da Mogiana era de 60 a 65 km por hora. No traçado novo, de Mato Seco a Tambau, em Campinas, não digo que fui o melhor, mas estava entre os dez”. “Trinta anos se passaram e tenho certeza absoluta de que nossos trens já estariam transportando cargas a 150 por hora”.

Certo dia, Rigoletto foi chamado ao gabinete do chefe de transportes da Fepasa, Rocha Leão, que queria saber o porquê da folga no horário do trem noturno que vinha de Araguari. A resposta: embora a Centro-Oeste entregasse o trem com até hora e meia de atraso, os maquinistas da Mogiana, que faziam a baldeação até São Paulo, aproveitavam o traçado bom para correr a 110 km/h, chegando no horário ou mesmo se adiantando.

“Por causa dessa explicação, o doutor me chamou de moleque e me expulsou da sala. Não acreditava que trem de bitola métrica corria a mais de cem, quando a velocidade máxima na Paulista e eu nos mantivemos na linha. Somos a última geração da família dentro da ferrovia”.

Histórias

Laerte Rigoletto gosta de contar histórias. Uma, particularmente trágica, foi o latrocínio que vitimou o diretor Azevedo Marques ao desembarcar na Estação da Luz. “Ele voltava de Campinas com a carta na qual se comprometia a equiparar meu salário ao do pessoal da Sorocabana, compensando minha transferência para São Paulo. Sua pasta sumiu e acabei transferido sem qualquer benefício”.

Na Capital, Rigoletto era subordinado a um funcionário que vinha pesar vagões de bauxita na Estação Guanabara para ganhar diária e viagem. Certa feita, ele acusou 30 toneladas por vagão, quando estavam faturadas 24. “O chefe, bravo, me perguntou se meus colegas da Mogiana eram burros. Respondi que o limite daquele vagão era de 24 toneladas, mas que devia estar pesando bem mais, pois tinha chovido a noite inteira – e bauxita é terra”.

Episódio pitoresco ocorreu na época dos milagres do padre Donizetti, em Tambau, quando a Mogiana se viu obrigada a oferecer até cinco viagens noturnas para dar conta dos passageiros. “Numa noite, com tanta gente que parecia aeroporto em dia de crise, o chefe da estação subiu no banco e gritou que o único jeito era viajar em gaiolas de gado. Os passageiros toparam”.