

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 Iara 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, ajeitou 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 empecados 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 incrédula. 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 da 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: relembando 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. “Consegui 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 Ressaca, 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 linha. Se houvesse um acidente e não me encontrassem, podia ser punido”.

Pedro vivia de trocar dormentes, antes de passar a ajudante geral de linha e operador de máquinas furadoras, aposentando-se como supervisor. Da equipe de emergência também fazia parte o truqueiro, 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 inundície insuportável. 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”.

“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.

Assim como Mattoso, que hoje tem 81 anos, Laerte Aparecido Rigoletto, 82, e Odair Lucas Valente, 65, construíram suas vidas à beira da linha de trem. Em comum, os três lembram o início como praticantes de telégrafo, sem remuneração. Depois, como todo telegrafista, acabariam por aprender sobre circulação de trens, despacho de encomendas, manobras, e por vezes cobririam o descanso do chefe da estação, reunindo conhecimento para galgar outros postos na hierarquia da ferrovia.

“Sou de uma terceira geração de ferroviários, depois do meu avô e do meu pai. Minha esposa era telegrafista e nos conhecemos na estação de Campinas. Minha filha também entrou por concurso na ferrovia, mas foi dispensada quando a Fepasa incorporou a Mogiana. Aposentei-me na Barra Funda, em São Paulo, como chefe de divisão administrativa”, complementa Mattoso.

Também neto e filho de ferroviários, Laerte Rigoletto entrou para a Mogiana em 1943. Reclama de percalços no início da carreira por falta de apadrinhamento. “Quem tinha pais em cargos de chefia, já entrava ganhando salário, mesmo sem saber telegrafar. A morte do meu pai, na época, deve ter pesado na consciência de alguém e decidiram me remunerar, mas como mensageiro”.

Quando reivindicou a promoção como telegrafista, Rigoletto teve de se submeter a uma prova, que consistia em transcrever mensagens enviadas de um aparelho da sala vizinha. “Colocaram do outro lado três dos bons, que transmitiam em ritmo acelerado. Não errei uma palavra. A Mogiana tinha 64 telegrafistas em Campinas; não digo que fui o melhor, mas estava entre os dez”.

O ferroviário elege o telégrafo como marco do desenvolvimento do Estado de São Paulo, enquanto único meio de comunicação confiável para governo, indústria e agropecuária. “Havia o telefone, mas para falar com São Paulo, em tempo seco, levava-se três horas; chovendo, não se falava naquele dia, com lugar algum. Recebíamos maços de mensagens do correio para enviar às cidades que a Mogiana cruzava”.

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 dezessete 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 Ferrobán. “Implantou-se então um sistema perverso, com transferência e demissão de pessoal. O lema da Ferrobán 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 afora”.

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, corria até a 110 km/h. “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 era de noventa”, conta o ferroviário. Foi então que levou ao chefe a fita de velocímetro da locomotiva, marcando o pico de 114 km/h. “Ele não só me pediu desculpas, como negociou com a presidência as condições da minha aposentadoria”.

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 pensar 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”.

