

A Estrada de Ferro Santos a Jundiaí: memórias e registros de uma “Inglesa”

TAMIRES FREIRE SILVA*

O trem passa. Rasgando as serras e os tempos. Perpassando a história e as tantas histórias nela contidas. E, ao passar, leva consigo as memórias de um tempo, deixando as marcas de outro.

A locomotiva, o trem, a estação, os trilhos: o ferro. Espaços de trânsito, “nos quais é difícil deixar rastro” (BENJAMIN, 2012:89). Trânsito de ideias, de hábitos, de ritmos: de tempos.

Trânsito como marcha, passagem, trajeto. E por apresentar-se como símbolo de transitoriedade, a ferrovia deixou as suas marcas por onde passou e foi protagonista de mudanças que culminaram na organização urbana atual.

Ao (per) passar pelas cidades, as ferrovias atravessaram também os indivíduos e carregaram cada uma de suas histórias. A minha começa com a lembrança de minha avó, que insistia em me levar consigo à casa de minha tia. De trem. Sempre de trem. “Porque é mais rápido”, ela dizia. Como se tivéssemos hora para chegar: a “brutal ditadura do tempo moderno” (D’ÂNGELO, 2006:240). Um “senso de imediatismo e insistência” (THOMPSON, 1998:268).

Apesar da pressa, as lembranças desse tempo ainda me são presentes. O esperar na estação, o balançar do vagão, o cheiro forte dos freios do trem ao parar bem próximo dos passageiros, o gosto das balas de goma compradas pelos ambulantes, o sorriso de um ou outro passageiro que insistia em contrariar o silêncio da multidão no transporte público.

Ao evocar essas memórias, elas acabam por encontrar-se com o presente. Onde ainda há uma ferrovia, embora não seja mais a mesma. Contudo, sua materialidade está tão intimamente ligada à cidade, que é impossível desassociá-las.

O caminho pela cidade de Jundiaí traz as marcas da ferrovia. A *Estrada de Ferro Santos a Jundiaí*, cujas atividades iniciaram-se em 1867, foi o primeiro trecho ferroviário a entrar em funcionamento no estado de São Paulo. (MAZZOCO, 2005:23)

É considerada um marco no desenvolvimento da cidade e da região, servindo durante muito tempo de corredor logístico para o escoamento da produção de café para o Porto de

* Aluna do Programa de Mestrado Stricto Sensu em Educação USF – Universidade São Francisco

Santos. Foi construída pela São Paulo Railway, empresa britânica que apostou fortemente na exportação cafeeira. Por isso, o trecho ferroviário recebeu o apelido de a “Inglesa”.

Os imigrantes ingleses, que na cidade se instalaram, trouxeram mais do que seus conhecimentos em tecnologia ferroviária, mas também seus hábitos, valores e a arquitetura que ainda hoje fazem parte de Jundiaí.

Tamanho era o status da ferrovia outrora que uma das principais avenidas da cidade chama-se Avenida dos Ferroviários. Por ela passavam alguns dos trilhos da *Estrada de Ferro Santos a Jundiaí*, que mais tarde viria a se tornar a E. F. Santos – Jundiaí.

Hoje o asfalto cobre parte destes trilhos e a avenida segue até a estação ferroviária que ainda continua em funcionamento, tanto para o transporte de cargas quanto de passageiros. A Avenida dos Ferroviários é conhecida pelo grande prédio nela encontrado: o Complexo FEPASA.

A São Paulo Railway era responsável pelo funcionamento do trecho ferroviário que ia de Santos à Jundiaí (E. F. Santos – Jundiaí). Mais tarde, Jundiaí passou a conectar-se à cidade de Campinas por meio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O Complexo FEPASA localiza-se nas instalações do antigo prédio da Companhia Paulista.

Este espaço agora abriga o Museu Ferroviário (Museu da Companhia Paulista), a Biblioteca Ferroviária, a FATEC – Faculdade de Tecnologia de Jundiaí, o Poupa Tempo que se localiza no antigo depósito da Companhia Paulista, a antiga oficina de locomotivas, que é utilizada pelas escolas de samba da cidade como abrigo dos materiais usados no Carnaval, e a Secretaria dos Transportes de Jundiaí. Há locomotivas abandonadas, tanto da São Paulo Railway quanto da Companhia Paulista, em vários locais do Complexo FEPASA.

Embora os espaços do museu e da biblioteca sejam destinados aos registros referentes à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, é possível encontrar objetos, locomotivas e documentos referentes à São Paulo Railway.

Contudo, tanto as locomotivas quanto os documentos estão em estado de degradação. Boa parte do acervo encontrado na Biblioteca Ferroviária apresenta avarias, causadas pelo tempo, pelo manuseio incorreto e por infiltrações nas instalações do prédio.

As fontes documentais da história da ferrovia apresentam-se sob a forma de registros escritos, em sua maioria, em língua inglesa. São plantas, gabaritos, registros, manuais, livros e materiais diversos que eram de propriedade da ferrovia. Verificamos que muitos desses documentos não estão sequer catalogados. O maior entrave é a língua.

Alguns pesquisadores sequer sabem que existem documentos referentes à São Paulo Railway na Biblioteca Ferroviária, pelo fato deles estarem em língua inglesa. Na verdade, a língua da ferrovia. O acervo da Biblioteca Ferroviária em língua inglesa, que atualmente encontra-se bastante desorganizado, é composto basicamente por desenhos técnicos, plantas, mapas, diagramas e manuais.

O acervo é composto por documentos de memória, registros da importância ferroviária para a cidade, concretizando-se como o residual material da língua inglesa que neste contexto se fez presente.

A pesquisa é difícil e exige paciência. Os materiais estão misturados e, com exceção dos livros, muito pouco está catalogado e corretamente identificado. Os documentos não estão identificados por um motivo fundamental: eles não estão escritos na língua portuguesa.

Essa constatação parece-nos bastante interessante, visto que “só se preserva o que se conhece. [...] Quanto mais uma comunidade conhecer e se apropriar de sua história e de seus bens culturais, mais ela será agente da preservação e conservação desses bens” (OLIVEIRA, p. 03, 2011).

Não se preserva aquilo que não se entende e, por estarem em língua estrangeira, os documentos estão prestes a se perder. Assim, acreditamos que a compreensão da língua pode contribuir para a preservação da memória ferroviária e que a preservação desses documentos da memória ferroviária pode contribuir para futuros estudos linguísticos.

Assim, a língua não somente contribui para a preservação do patrimônio documental ferroviário, como ela própria torna-se objeto de estudo.

Por isso a necessidade de problematizar e elucidar ações de preservação que visem salvaguardar não somente os suportes de memória, mas as potencialidades de diálogos neles contidas a partir das percepções de memória e patrimônio cultural e da transmissibilidade (ou não) dada a diferença entre as línguas.

Preservar a história de um povo é, de certa forma, preservar o próprio povo. Sua identidade se dá por tudo aquilo que foi vivido pelas pessoas que o compõem. A documentação escrita desempenha papel importante nesse processo. PORTO (apud LAVANDER Jr., 2005:01) afirma que documentar a “evolução é documentar parte essencial e relevante da história do homem. Mais: é documentar o Homem”.

A história da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e toda a documentação e registros escritos a seu respeito são parte essencial para a compreensão da história jundiaense. E a

língua, que evoluiu junto com as pessoas que a produzem, exerce função indispensável, não só ao registro, mas também na preservação da história.

A experiência só se torna memória se é significativa ao sujeito, se lhe perpassa. Como é possível que o conteúdo em uma língua que lhe é estrangeira (estranha) possa lhe atravessar?!

Como é possível o diálogo entre o historiador e a fonte, se o meio (suporte) não lhe é inteligível?!

Deparamo-nos com questões intrínsecas à significação.

Quando fazemos coisas com as palavras, do que se trata é de como damos sentido ao que somos e ao que nos acontece, de como correlacionamos as palavras e as coisas, de como nomeamos o que vemos ou o que sentimos e de como vemos ou sentimos o que nomeamos. (BONDÍA, 2002:21)

A modernidade, descrita por Benjamin, resulta na tradução descrita por Bondía. Tamanha é a pluralidade, dispersão, ausência e transposição de fronteiras, que os significados tomam novas formas e importância.

É impossível dimensionar a *traduzibilidade*. Para Bondía (2001:18), ela sequer existe. As línguas relativizam em si a multiplicidade de tempos e significados. “A condição babélica da língua não é só a diferença entre as línguas, mas a invasão da multiplicidade da língua na língua, em qualquer língua.”

O historiador já carrega naturalmente o fardo da interpretação, da tradução de sua própria língua “ressignificada” num outro tempo / espaço. Tem de interpretar os tempos e as falas de lugares distintos. “O historiador é obrigado a explicar de uma ou outra maneira os episódios com que lida” (BENJAMIN, 1985:209)

No caso do acervo descrito, nos permitimos ir ainda mais longe: a (não) possibilidade da interpretação / tradução histórica em língua estrangeira. Steiner (apud BONDÍA, 2004:64-65) trata dos limites da tradução:

A interpretação dos signos verbais de uma língua por meio dos signos verbais de outra, é um caso particular e privilegiado do processo de comunicação e recepção em qualquer ato da fala humana. Os problemas epistemológicos e lingüísticos fundamentais que implicam a tradução de uma língua a outra são fundamentais precisamente porque já se encontram contidos em todo discurso confinado a uma só língua.

Percebemos a complexidade do tema ao verificar que a compreensão de determinada documentação não depende exclusivamente da compreensão da língua, mas das potencialidades de significações nela contidas e que não podem simplesmente serem neutralizadas (GADAMER apud BONDÍA, 2004:79).

Se somente preserva-se o que emerge da sensibilidade do sujeito, percebemos que há um afastamento dos sujeitos das histórias e discursos que compõe a sua história e discurso. Essa “desarticulação das relações espaçotemporais, intrínseca à modernidade” (D’ANGELO, 2006, p. 237). Perde-se a noção de coletivo. E, retornando às palavras de Benjamin (2012, p.86), perde-se o sentido da cultura se não há experiência que nos ligue a ela.

Se a linguagem é a expressão do pensamento, sendo a atividade intelectual ela própria a linguagem, é somente por meio da experiência sensível, aquela relacionada aos processos dialógicos culturais e sociais, que os sujeitos permitem-se deslocar-se, atribuir sentido ao mundo e construir-se.

E sobram-se apenas vivências, ricas de informação, mas pobres de significado, já que não perpassam o sujeito e este não é capaz de incorporá-las. A história pressupõe possibilidades de narrativa, estando nelas contidas as potencialidades das memórias.

Assim, não há sequer a possibilidade de contestação, pois a sociedade passa por um constante estado presente, carente de conexões e sensibilidades. “A perda da experiência pelo bombardeio da informação, pela mecanização e divisão do trabalho industrial se traduz em automatização”. (D’ANGELO, 2006, p. 248).

A narrativa é marcada pela construção do sujeito no coletivo. O homem, ser social, traz em suas narrativas as marcas e possibilidades da transmissibilidade. Como produto de um desencadear de fatos, parece-nos que “a alma, o olho e mão estão inscritos no mesmo campo. Interagindo, eles definem uma prática. Essa prática deixou de nos ser familiar” (BENJAMIN, 1985:220). Da mesma forma que o trabalho passou a ter novas dimensões, bem como as noções de tempo por ele estabelecidas, perde-se a imaginação criadora.

Para Benjamin (1985:220), a narração não é produto exclusivo da voz e reflete toda uma forma de conceber o mundo, “há o reconhecimento de que a linguagem humana é inseparável da dicotomia conhecimento/vida.” (PIRES, 2014).

Por isso, faz-se necessário viabilizar o diálogo e a discussão sobre a (não) inteligibilidade dos documentos em língua inglesa referentes à *Estrada de Ferro Santos a Jundiáí*, antes que eles se percam no complexo FEPASA e no tempo.

É preciso perceber que a significação histórica de documentação em língua estrangeira não se caracteriza como um evento isolado da cidade de Jundiaí, mais especificamente do Museu da Companhia Paulista, e que desse debate emergem novas considerações, plenas de potencialidades.

Buscamos, pela mobilização de teóricos e contato com as fontes, projetar sobre o assunto um novo enfoque: voltado à questão da linguagem, imbricada (e tensionada) com as (pelas) questões históricas.

Somente após problematizar as questões referentes ao acervo e a (não) *traduzibilidade* dele é que poderemos elucidar o nosso entendimento sobre os rastros deixados pelas fontes documentais em língua estrangeira e propor ações que possam salvaguardar esses suportes de memória que estão prestes a se perder, talvez carregando consigo os rastros da memória ferroviária.

Referências

BENJAMIN, Walter. A Paris do Segundo Império em Baudelaire. In: Walter Benjamin – Coleção Grandes Cientistas Sociais; tradução de Flávio R. Kothe. São Paulo: Ática, 1985, p. 44 - 122.

_____. Experiência e pobreza. In: O anjo da história; organização e tradução de João Barrento. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2012, p. 85 - 90.

_____. O Narrador. In: Magia e técnica, arte e política – Ensaio sobre literatura e história da cultura; tradução de Sergio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 197 - 221.

_____. Paris, capital do século XIX. In: Walter Benjamin – Coleção Grandes Cientistas Sociais; tradução de Flávio R. Kothe. São Paulo: Ática, 1985, p. 30 - 43.

BONDÍA, Jorge Larrosa. Babilônios somos. In: Habitantes de Babel: políticas e poéticas da diferença; tradução de Semíramis Gorini da Veiga. Belo Horizonte: Autêntica, 2001, p. 07 - 30.

_____. Linguagem e educação depois de Babel; traduzido por Cynthia Farina. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

_____. Notas sobre a experiência e o saber de experiência. Revista Brasileira de Educação n.19. Jan. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n19/n19a02.pdf>>. Acesso em mar. 2015.

D'ANGELO, Martha. A modernidade pelo olhar de Walter Benjamin. Estud. av. vol.20 no.56 São Paulo Jan./Apr. 2006. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142006000100016&script=sci_arttext>. Acesso em: abr. 2015.

LAVANDER Jr., Moysés. SPR, memórias de uma inglesa: A história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões. 1 ed. São Paulo, 2005.

MAZZOCO, Maria Inês Dias (Coord.). De Santos à Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway. 1 ed. São Paulo: Magma Editora Cultural, 2005.

OLIVEIRA, Cléo Alves Pinto de. Educação Patrimonial no IPHAN. Monografia de Especialização – Escola Nacional de Administração Pública. Brasília, DF. 2011.

PIRES, Eloiza Gurgel. Experiência e linguagem em Walter Benjamin. Educ. Pesqui. vol.40 no.3 São Paulo Jul. 2014. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1517-97022014000300015&script=sci_arttext>. Acesso em: mar. 2015.

THOMPSON, Edward P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: Costumes em comum. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 267 - 304.