

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE LETRAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM LETRAS – PORTUGUÊS-INGLÊS

ALANA DESTRI

**NOSTALGIA EM EDITORIAIS DA *REVISTA FERROVIA*: UM ESTUDO
LINGUÍSTICO-DISCURSIVO**

PATO BRANCO – PR

2016

ALANA DESTRI

**NOSTALGIA EM EDITORIAIS DA *REVISTA FERROVIA*: UM ESTUDO
LINGUÍSTICO-DISCURSIVO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento Acadêmico de Letras da Universidade Tecnológica Federal do Paraná como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciado em Letras – Português-Inglês.

Linha de pesquisa: Análise do discurso, Análise do Trabalho
Orientador: Prof. Dr. Anselmo Lima

PATO BRANCO – PR

2016



DEFESA PÚBLICA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
LETRAS – PORTUGUÊS/INGLÊS

FOLHA DE APROVAÇÃO

Autor (a): **Alana DESTRI**

Título: **Nostalgia em editoriais da Revista Ferrovia: um estudo linguístico-discursivo**

Trabalho de conclusão de curso defendido e aprovado em
24 / 11 / 16, pela comissão julgadora:

Prof. Dr. Anselmo Pereira de Lima – UTFPR Pato Branco
Orientador(a) e Presidente da Banca

Prof.ª Ma. Denize Terezinha Teis – UTFPR Pato Branco
Parecerista e Membro da Banca Examinadora

Prof.ª Dra. Susiele Machry da Silva – UTFPR Pato Branco
Membro da Banca Examinadora

VISTO E DE ACORDO:

Prof.ª Dra. Claudia Marchese Winfield
Coordenadora do Curso de Letras Português/Inglês

Prof.ª Ma. Rosangela Aparecida Marquezi
Responsável pelo Trabalho de Conclusão de Curso
Portaria n.º 295 de 01/09/2015

A folha de aprovação assinada encontra-se na coordenação do Curso.

AGRADECIMENTOS

A graduação foi uma experiência ótima. Ótima não só pelo desenvolvimento em termos científicos e didáticos que ela me proporcionou. Ótima também por ter me proporcionado o contato com uma infinidade de pessoas que contribuíram para meu crescimento pessoal, como ser humano.

Sendo assim, agradeço àqueles que estiveram comigo desde meu nascimento, construindo em mim a ideia de que eu sou capaz de vencer grandes desafios como este.

Agradeço também ao meu orientador Prof. Dr. Anselmo Lima com quem tive a grande oportunidade de estar em contato desde os anos iniciais da graduação. Sou profundamente grata por ter tido um orientador brilhante, paciente e afetuoso. Aprendi com ele como ser pesquisadora. Mas mais importante que isso: aprendi por observação o caminho a ser trilhado para ser uma pesquisadora respeitosa e firme.

De mesma forma agradeço a todos os meus mestres do ensino básico e da graduação. Em especial a Prof.^a Traudi Lucia Etges que aflorou em mim, ainda no fundamental, o amor pela Língua Portuguesa.

Por fim, agradeço cada um de meus amigos que partilharam dramas e alegrias provindas dessa fase. Principalmente às minhas colegas do grupo de pesquisa LAD'Humano bem como minhas amigas Ediane Fátima Mezomo e Nathalia Ferrarini Vargas. Sem vocês esse caminho seria muito penoso de ser trilhado.

DESTRI, Alana. **Nostalgia em editoriais da *Revista Ferrovia*: um estudo linguístico-discursivo**. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Letras Português-Inglês. Departamento Acadêmico de Letras. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, 2016.

RESUMO

O sentimento da nostalgia marca com inegável profusão a relação do ser humano com o presente. Expressa saudades de um aspecto bom do passado ao tempo que demonstra desejo de retornar a ele. Devido ao fato de a nostalgia ser algo inerente ao ser humano, aquela permeia os enunciados deste. Logo se faz relevante compreender esse sentimento do ponto de vista do discurso. Tendo isso em vista, este trabalho de conclusão de curso teve como objeto de estudo o discurso nostálgico. Mais especificamente tal tema foi analisado a partir de um *corpus* que compreende editoriais da *Revista Ferrovia* publicados entre o ano 1935 e 1982. Ao todo se computam 87 editoriais e, ao que se verifica, essa é possivelmente a primeira vez que a *Revista Ferrovia* será objeto de algum estudo linguístico-discursivo. O estudo fundamenta-se primordialmente na teoria dos gêneros discursivos de Bakhtin (cf. 2011). Ela afirma que os enunciados formulados refletem condições específicas de cada esfera da atividade humana, seja por meio de seu conteúdo, por meio de seu estilo verbal ou por sua construção composicional. Em consequência, a nostalgia transparece no discurso e se revela como um traço importante do coletivo ferroviário. Levando a citada teoria em consideração, o objetivo geral foi observar a forma relativamente estável da manifestação da nostalgia no discurso dos editoriais. Além disso, foi possível estabelecer relações entre o emprego da nostalgia e o desenvolvimento humano do indivíduo nostálgico.

Palavras-chave: gênero do discurso; editorial; nostalgia; ferrovia.

DESTRI, Alana. **Nostalgia in Revista Ferrovia editorials: a linguistic-discursive study**. Monograph for the degree in Letters Portuguese-English. Academic department of Letters. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, 2016.

ABSTRACT

The feeling of nostalgia marks with undeniable profusion the human being's relationship with the present. It expresses a longing about some good aspect from the past meanwhile demonstrates a desire to return to that moment. Due to the fact that nostalgia is inherent to the human being, it permeates the men's utterances. Hence it is relevant to understand this feeling by the speech point of view. Considering this, the monography had as study object the nostalgic speech. More specifically, such topic was analyzed from a corpus which includes Revista Ferrovia editorials published between the year of 1935 and 1982. Altogether they are 87 editorials and this is possibly the first time the Revista Ferrovia will be subject to some linguistic-discursive study. The study is based primarily on the Bakhtin's theory of speech genres (cf. 2011). It states that the formulated utterances reflect specific conditions of each sphere of human activity, either through its content, through its verbal style or its compositional construction. Consequently, the nostalgia emerges in speech and reveals itself as an important feature of the railway collective. Taking the aforementioned theory into consideration, the overall objective was to observe the relatively stable form of nostalgia manifestation in the editorials speech. Moreover, it was possible to establish links between the use of nostalgia and human development of the nostalgic being.

Key-words: *speech genres; editorial; nostalgia; railway.*

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
1.1 OBJETIVOS	9
1.1.1 Objetivo Geral	9
1.1.2 Objetivos Específicos	9
2 METODOLOGIA	10
2.1 LEVANTAMENTO E SELEÇÃO DE DADOS	10
2.2 METODOLOGIA DE ANÁLISE DOS DADOS	12
3 CONTEXTO HISTÓRICO DA FERROVIA NO BRASIL	14
3.1 ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ	16
3.2 IDENTIDADE FERROVIÁRIA	17
4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	20
4.1 OS GÊNEROS DO DISCURSO	20
4.1.1 Gênero discursivo editorial de revista	22
4.2 A AFETIVIDADE, EMOÇÕES E SENTIMENTOS HUMANOS	23
4.3 MEMÓRIA E NOSTALGIA	25
4.4 PSICOLOGIA DA ARTE	30
5 ANÁLISES	33
5.1 CONTEÚDO TEMÁTICO	33
5.2 ESTILO VERBAL	43
5.3 ESTRUTURA COMPOSICIONAL	45
5.4 RELAÇÃO INTERLOCUTIVA	47
5.4.1 Relação interlocutiva ferroviário-ferroviário	48
5.4.2 Relação interlocutiva engenheiro-ferroviário	49
5.4.3 Relação interlocutiva ferroviário-leigo	50
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	51
REFERÊNCIAS	55
APÊNDICES	58
APÊNDICE A – Lista do <i>corpus</i> de editoriais da <i>Revista Ferrovia</i>	59
ANEXOS	63
ANEXO A – Exemplo de editorial da <i>Revista Ferrovia</i> : edição número 2	64
ANEXO B – Exemplo de editorial da <i>Revista Ferrovia</i> : edição número 77	65
ANEXO C – Exemplo de editorial da <i>Revista Ferrovia</i> : edição número 58	66

1 INTRODUÇÃO

Fiz todo o meu Ensino Fundamental em uma pequena escola com pouco mais de cem estudantes. Todos se conheciam muito bem e as professoras eram encantadoras. Vivi ótimos momentos lá. O tempo passou e a lembrança saudosa daqueles bons tempos sempre esteve constantemente presente. Em contraste com o ambiente desafiador do meu Ensino Médio, passei a valorizar de forma crescente aquelas lembranças, tendo a intenção de um dia voltar para aquela escola.

Já graduanda do curso de Letras Português-Inglês, tive a oportunidade de voltar para minha antiga escola como professora em estágio. O tão esperado dia de pisar naquela estrutura preta de sentimentos afetuosos havia chegado e, quando adentrei os portões, distraída, quase fiz uma genuflexão sem ter intenção consciente disso.

Genuflexão é o ato de dobrar uma das pernas até o joelho da outra tocar o chão. Faz-se isso em sinal de reverência, em respeito a alguém ou ao adentrar um lugar tido como sagrado. É muito comum ver pessoas praticando tal ato em igrejas, não em escolas.

Quando me dei conta do que quase havia feito, pensei com cuidado sobre o assunto. Eu era possuidora de boas memórias e elas não eram comuns, pois eu as revisitava com constância, contrastava-as com o meu presente, supervalorizava-as, imaginava um futuro em que eu pudesse retornar para a fonte dessas boas lembranças. Foi nesse momento que notei que eu era um perfeito exemplo de indivíduo nostálgico. Junto disso notei que a influência desse sentimento é muito mais profunda do que imaginava. Nostalgia revive o passado no presente, mas não só isso: é geradora de futuro. Tem o poder de nortear o futuro do indivíduo e até de coletivos inteiros.

Com isso em mente, este trabalho teve como objeto de estudo a manifestação linguístico-discursiva da nostalgia. Mais especificamente, tal tema foi analisado a partir de um *corpus* que compreende editoriais da *Revista Ferrovia* publicados entre o ano 1935 e 1982. Ao todo se computam 87 editoriais.

De acordo com a teoria dos gêneros discursivos de Bakhtin (2011), cada esfera de utilização da língua elabora seus tipos relativamente estáveis de enunciados. Esses tipos, chamados de gêneros do discurso, são mediadores entre o locutor e o interlocutor. Em meio a isso, os enunciados formulados refletem

condições específicas de cada esfera de atividade humana, seja por meio de seu conteúdo, por meio de seu estilo verbal ou por sua construção composicional.

Utilizando tal teoria aplicada ao *corpus* de editoriais e à temática do sentimento nostalgia, objetivou-se aprofundar o conhecimento sobre a forma e o conteúdo das manifestações desses fenômenos. E, com isso, delinear a forma relativamente estável de suas ocorrências. Em outras palavras, almejou-se com a pesquisa não só desenvolver o assunto em seu conteúdo histórico e psicológico, mas principalmente, almejou-se responder a seguinte pergunta científica: “qual é a forma relativamente estável de manifestação linguístico-discursiva do sentimento da nostalgia”?

Para responder essa pergunta, os editoriais da *Revista Ferrovia* foram escolhidos para formar o *corpus* de análise devido ao caráter nostálgico impresso pelo discurso da comunidade ferroviária da época. Ao entrar em contato com o *corpus*, observou-se com notável frequência uma alternância entre o discurso otimista e o pessimista com relação à situação ferroviária do país. Após aprofundamento histórico sobre a questão, esta se revelou complexa. Os dois tipos de discurso mostram-se motivados por um mesmo fenômeno: saudades do passado. Percebeu-se que essas saudades adquiriam aspectos distintos, desde a melancólica nostalgia ao tenaz saudosismo.

Isso não se restringe à esfera ferroviária: o sentimento de nostalgia marca com inegável profusão a relação do ser humano com o social e com o mundo. Por ser algo inerente ao ser humano e, por consequência, algo que permeia seus enunciados, é relevante entendê-los do ponto de vista do discurso.

Visto através do ângulo da ferrovia, a pesquisa tocou em assuntos político-econômicos que repercutem nos dias de hoje. O caráter saudoso dos ferroviários ainda permanece e encontrar chaves discursivas para entender a complexidade desse fenômeno pode ser um bom caminho para o desenvolvimento profissional destes.

Uma vez tendo encontrado os padrões discursivos de manifestação da nostalgia, presume-se que eles não estarão restritos à aplicação em editoriais de revista, mas, possivelmente, se estenderão a outros gêneros passíveis de ter a manifestação linguístico-discursiva da nostalgia. Sendo assim, este trabalho de conclusão de curso (TCC) pode configurar-se como uma importante contribuição para a área da análise dialógica do discurso e também análise do trabalho.

O presente TCC encontra-se segmentado em Metodologia, item no qual foi descrita a sequência de ações realizada para que a atual pesquisa fosse concluída; Contexto histórico da ferrovia no Brasil; Fundamentação teórica, em que se apresentam as teorias nas quais a pesquisa se embasou; Análises, etapa que registra o desenvolvimento necessário para o alcance da resposta da pergunta científica; e, por fim, as Considerações finais. Neste item o resultado final do processo é exposto e as contribuições do TCC à esfera científica são salientadas.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Identificar e analisar a forma relativamente estável de manifestação linguístico-discursiva da nostalgia em editoriais da *Revista Ferrovia* publicados pelo Órgão Oficial da Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Aprofundar-se historicamente como forma de compreender porque a nostalgia se faz presente entre os ferroviários;
- Desfazer ambiguidade semântica entre saudades, nostalgia e saudosismo;
- Identificar a forma relativamente estável da manifestação da nostalgia no âmbito do conteúdo temático;
- Delimitar o objeto da nostalgia dos editorialistas da *Revista Ferrovia*;
- Identificar a forma relativamente estável da manifestação da nostalgia no âmbito do estilo verbal;
- Identificar a forma relativamente estável da manifestação da nostalgia no âmbito da estrutura composicional;
- Compreender as relações interlocutivas estabelecidas entre o editorialista nostálgico e o público leitor;
- Compreender o papel do gênero discursivo “editorial de revista” na manifestação da nostalgia;
- Compreender questões de desenvolvimento humano relacionados ao emprego da nostalgia em uma esfera da atividade humana.

2 METODOLOGIA

A aplicação da metodologia deu-se sobre um *corpus* que parece nunca ter recebido tratamento analítico de forma psicológica ou linguístico-discursiva. Esse *corpus* é formado por 87 editoriais da *Revista Ferrovia* lançadas entre 1935 e 1982. A citada revista é publicada em São Paulo pelo Órgão Oficial da Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (ESFJ) e circula “em todas as Estradas de Ferro do Brasil e principais ferrovias da América Latina e entidades afins” (REVISTA FERROVIA, 1979, p. 3). Um quadro listando todos os editoriais pertencentes ao *corpus* encontra-se como Apêndice A.

2.1 LEVANTAMENTO E SELEÇÃO DE DADOS

O contato com esse *corpus* foi mediado pelo Prof. Dr. Anselmo Lima. Entre os anos de 2005 e 2006 o professor teve acesso aos arquivos da Associação dos Engenheiros da EFSJ, situados na Estação da Luz, São Paulo, capital. Tendo uma vez esse acesso, Lima fotocopiou os editoriais. Devido ao foco de interesse da presente pesquisa, tais fotocópias foram disponibilizadas para análise. Elas passaram por processo de reprodução digital, foram impressas e encadernadas seguindo a ordem cronológica de publicação dos editoriais. Uma pequena amostra desses editoriais pode ser visto como Anexo A, B e C. Abaixo, segue a capa da primeira edição da *Revista Ferrovia*. Excepcionalmente nessa edição, intitulando-se “*Nossa Revista*”:



Figura 1 - Capa da primeira edição da Revista Ferrovia.
Fonte: Acervo pessoal.

Quanto aos procedimentos de pesquisa que foram realizados, está a pesquisa bibliográfica e o levantamento de dados. A pesquisa bibliográfica tem como característica o desenvolvimento a partir de material científico já elaborado (GIL, 1991). Essa etapa foi relevante para a conceituação de termos fundamentais, embasamento teórico e aprofundamento sobre contexto histórico-social. Insere-se aqui a pesquisa bibliográfica de leituras de referência informativa como auxílio para a desambiguação e conceituação dos termos saudades, nostalgia e saudosismo.

O outro procedimento, o de levantamento de dados, consistiu em identificar informações pertinentes à pesquisa dentro do *corpus*. Por pertinente entende-se informações sócio-históricas e traços culturais do coletivo ferroviário relevados por meio do discurso. Isso auxiliou na compreensão do contexto de produção dos editoriais, algo de primordial importância na construção discursiva deste.

Após isso, foram selecionadas unidades que indicassem uma possível manifestação da nostalgia. Foram destacados elementos linguísticos que

denotassem anseio de retorno ao passado e rememoração. Junto disso foram marcadas as oscilações entre o discurso pessimista e otimista.

Conforme a pesquisa teórica ia avançando, os trechos selecionados foram sendo submetidos por um processo de refinamento. Notou-se que quando a rememoração não era positiva isso a desqualificava como rememoração nostálgica. Também foi constatado que quando havia rememoração positiva, mas a omissão do elemento linguístico que denotasse desejo de retorno, isso também desqualificava o trecho como algo nostálgico. Esse processo foi importante para que se chegasse à delimitação final de quais editoriais possuíam, efetivamente, material nostálgico. A partir disso, os trechos selecionados configuraram-se como o universo cujo qual seria utilizado como objeto para uma análise aprofundada.

2.2 METODOLOGIA DE ANÁLISE DOS DADOS

Sobre o procedimento de análise, devido ao fato de que esta é uma pesquisa de dados qualitativos, optou-se pela análise temática, a qual, segundo Minayo (2001, p. 316, *apud* GERHARDT; SILVEIRA, 2009, p. 84) “consiste em descobrir os núcleos de sentido que compõem uma comunicação cuja presença ou frequência signifique alguma coisa para o objetivo analítico visado”.

Partindo-se disso, o desenvolvimento da pesquisa funcionou em três fases: pré-análise, exploração do material e tratamento dos resultados (GERHARDT; SILVEIRA, 2009, p. 85). Na fase de pré-análise, o *corpus* foi ordenado e explorado por meio de diversas leituras. A seguir, como segunda etapa, foi feito o recorte do *corpus* com base no grau de importância deste para a pesquisa. Estipularam-se regras de organização a fim de compreender como os enunciados selecionados “se organizam e se articulam dinamicamente para constituir uma totalidade significativa” (LIMA, 2014, p. 41).

Ainda com a intenção de aprofundar a compreensão do fenômeno da nostalgia, os editoriais classificados como nostálgicos receberam cada um uma macroanálise descritiva. Por isto entende-se que cada um dos editoriais recebeu uma análise descritiva acerca de seu conteúdo temático como um todo. Dos 87 editoriais, 23 deles apresentavam manifestação de nostalgia como aqui é entendida. Em outras palavras, a nostalgia alcança aproximadamente 26% dos editoriais. No entanto, poucos entre os 87 não continham expressão de saudades do passado.

Após a contabilização, focou-se nos pontos de manifestação específica da nostalgia nesses enunciados e com isso foi feita uma microanálise descritiva. Essa microanálise focou-se apenas nos trechos de manifestação nostálgica e foi indispensável para a análise de componentes estruturais e linguísticos.

Dando prosseguimento, para tornar possível um tratamento sólido dos dados, estes foram interpretados à luz do embasamento teórico constituído anteriormente. Seguindo a proposta bakhtiniana, os enunciados foram analisados em suas “quatro dimensões constitutivas: 1) relação interlocutiva, 2) construção composicional, 3) conteúdo temático, 4) estilo” (LIMA, 2014, p. 41). A partir disso, procurou-se identificar o modo relativamente estável de como o fenômeno da nostalgia se manifesta no *corpus*. Uma vez conseguido isso, espera-se que tais conclusões possam ser aplicadas a qualquer gênero discursivo passível de se encontrar os citados fenômenos.

Em conclusão, tem-se a percepção de que, assim como as demais pesquisas científicas, este estudo será de “aproximações sucessivas da realidade fornecendo-nos subsídios para uma intervenção no real” (GERHARDT; SILVEIRA, 2009, p. 31). Algo assim nunca se encontra em caráter completo. Ou seja, o processo de pesquisa está permanentemente em estado inacabado. Corroborando essa afirmação, Bakhtin/Volochinov (2009, p 202) atesta que, “a verdade só é eterna enquanto evolução eterna da verdade”.

Como já relatado, foi necessário realizar um aprofundamento na situação sócio-histórica em que os editoriais se encontravam. Isso foi de extrema importância visto que o fenômeno da nostalgia é algo intrínseco à atividade humana, ao relacionamento do indivíduo com a empresa e com o social como um todo. Tal *background* pode ser visto no item a seguir.

3 CONTEXTO HISTÓRICO DA FERROVIA NO BRASIL

Para compreender profundamente os enunciados presentes nos editoriais da *Revista Ferrovia*, objeto deste estudo, é necessária uma pesquisa de contexto histórico. Isso porque “a interação verbal não pode ser compreendida e explicada fora de seu vínculo com a situação concreta” (BAKHTIN, 2002, p. 106, 104 apud LIMA, 2014, p. 41-42). Ou seja, deve-se ter conhecimento do contexto em que o enunciado foi criado tendo em vista que o sentido do enunciado é por ele completamente determinado (LIMA, 2014). Observe-se a seguir um rápido panorama da história e desenvolvimento ferroviário no Brasil.

O Brasil em período colonial apresentava graves dificuldades de comunicação terrestre entre o litoral e o interior. Em meados do século XVII, tornou-se forte o cultivo da cana-de-açúcar no interior da capitania de São Paulo e, em decorrência disso, visava-se a comercialização internacional. Para que isso fosse possível, tornou-se necessário o aprimoramento das vias e meios de transporte para o litoral (MATOS, 1990).

Dentre as diversas medidas para a melhoria da comunicação estavam as primeiras linhas ferroviárias. Na metade do século XIX, portanto, inicia-se a era ferroviária brasileira, pouco antes do advento da cafeicultura paulista (MATOS, 1990).

O advento da cafeicultura se liga diretamente a dois importantes elementos histórico-econômicos de São Paulo: a imigração e a estrada de ferro. Liga-se à imigração por esta ter empregado uma grande parcela dos imigrantes europeus na condição de trabalhadores livres. Com relação à estrada de ferro, os que a promoveram eram todos fazendeiros e as linhas eram planejadas em função da expansão cafeeira (MATOS, 1990).

Após uma sucessão de tentativas frustradas, é Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, que conquista em 1858 a inauguração do primeiro trecho ferroviário do país, o qual ligava Mauá a Fragoso, ambas cidades fluminenses. Já a primeira linha paulista, a linha Santos-São Paulo, chamada “São Paulo *Railway*”, foi implantada em 1866 com financiamento inglês. No ano seguinte a sua fundação, a via foi estendida para chegar até Jundiaí. Como a expansão das linhas não era do interesse econômico dos Ingleses, o restante das conexões foram todas fomentadas por grandes fazendeiros que se beneficiavam com sua ampliação (MATOS, 1990).

Pode-se segmentar a história ferroviária de São Paulo em quatro fases: 1) a dos projetos frustrados que prepararam terreno para as futuras realizações; 2) a de resultados positivos com garantia de juros e concessões feitas com os favores de zona privilegiada; 3) a da expansão que ainda se dá sob o privilégio de zona, mas dispensa garantia de juros; 4) em 1891, fase de pleno desenvolvimento ferroviário. À medida que os serviços ferroviários ganham a confiança dos fazendeiros, não se torna mais necessário privilégios e favores do governo (MATOS, 1990).

Dentro dessas fases, é interessante ressaltar que entre 1870 e 1880 se iniciou o desenvolvimento de uma “consciência ferroviária”. É possível observar já em 1871 uma mudança no discurso ferroviário nos relatórios do presidente da província de São Paulo, Saldanha Marinho. Eles ratificam o início de uma mentalidade ferroviária positiva, com palavras de confiança, estímulo e esperança ao ponto de as áreas da capitania de São Paulo serem conhecidas pelo nome das ferrovias que as serviam. Logo, com o intuito de expandir a comunicação férrea, funda a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (MATOS, 1990).

Agregando valor a essa “consciência”, está o fato de a ferrovia ter sido um grande agente da transformação da paisagem paulistana. Foi de grande auxílio para a colonização, a agricultura e a indústria, facilitando o desenvolvimento econômico de diversas cidades e fundando diversas outras. Sobretudo, os fatos históricos colaboraram para o deslocamento do centro de maior importância econômica e demográfica do norte para o sul do país (MATOS, 1990).

No que diz respeito à tecnologia ferroviária, o trem de ferro caracteriza-se basicamente por duas particularidades: o percurso invariável e o atrito mínimo entre o veículo e a via. Dessa forma, a potencialidade de carga a ser movimentada era notavelmente superior a que qualquer outro meio terrestre de comunicação.

Mesmo assim, o advento da rodovia e das expedições via caminhão prejudicaram o negócio ferroviário:

o trem de ferro, diferente do caminhão, não sai dos trilhos, não improvisa atalhos para alcançar cargas importantes, não muda de região para região fugindo das consequências [sic] das secas e geadas, não chega até às portas do armazém do cliente para carregar ou descarregar, não manobra a não ser nos seus pátios [sic] (SOUZA, 1983, p. 159).

Como a ferrovia foi criada atendendo aos interesses dos grandes produtores de café, a rede tomou o aspecto arboricular, sem plano algum. Sendo assim, quando o “ouro verde” teve seu declínio, muitos trechos passaram a praticamente não ter

função (MATOS, 1990). Inicia-se aí o declínio da ferrovia brasileira: ao manter-se aceitando o transporte de remessas pequenas e focando nas condições técnicas dos trens para transporte de passageiros, as empresas de via férrea, de um modo geral, foram gradativamente involuindo e se deteriorando (SOUZA, 1983).

Em decorrência disso, entre outros fatores, a ferrovia passou a ser considerada, em determinados aspectos, antieconômica. “Não tendo sido reaparelhadas para novas funções e não tendo condições para resistir à concorrência das rodovias, acabaram muitas delas se tornando obsoletas, travando o desenvolvimento de regiões” (MATOS, 1990, p. 167).

Levando todos os fatos brevemente discorridos em consideração, justifica tomar o ano de 1940 como o limite final da “era ferroviária”. Tanto que a lei 2.689 de 27 de dezembro de 1955 suprimiu quase mil quilômetros de estradas de ferro no estado de São Paulo. Atualmente vive-se na “era rodoviária” que representou novos desdobramentos de articulação interna (MATOS, 1990).

Um exemplo do declínio econômico e de prestígio da ferrovia pode ser visto pelo que Souza (1983) constatou ao observar a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. – em meados da década de 1970:

em termos materiais a FEPASA era a expressão dramática de uma decadência, em termos empresariais, uma falência, em termos de ideologia, um vácuo, em termos de metodologia administrativa, um anacronismo, em termos de relações trabalhistas, um caos, em termos de pessoal, uma infelicidade (p. 188).

Tal situação reflete o que, de modo geral, a rede ferroviária passou a ser passados seus anos de ouro. Esse também é o caso da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, linha ferroviária do coletivo que produz e publica a *Revista Ferrovia*.

3.1 ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ

A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí era, inicialmente, chamada de Estrada de Ferro São Paulo *Railway Company* (SPR) – a primeira ferrovia em solo paulista. Sua construção teve início em 1860 com o incentivo financeiro inglês (METRÔ, 2016):

com 159 km, ligava o município de Santos ao de Jundiaí, tendo como ponto de passagem a cidade de São Paulo; cruzava os municípios de Cubatão, Santo André (Paranapiacaba), Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá,

novamente Santo André (área central) e São Caetano do Sul até chegar à capital paulista (METRÔ, 2016).

A citada faixa ferroviária foi inaugurada em 1867. Detentora de privilégio de exportação, a concessionária monopolizou por noventa anos o transporte ferroviário do planalto ao litoral. Este fato garantiu que a empresa citada fosse a maior no Brasil em volume de carga (METRÔ, 2016).

Uma vez tendo vencido o prazo de 90 anos de privilégio concedido a São Paulo *Railway Company*, em 1946, a ferrovia passou a se chamar Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Dez anos depois, com a finalidade de se gerenciar o sistema ferroviário nacional, criou-se a Rede Ferroviária Federal S.A (METRÔ, 2016).

Ainda que rentável, a Santos-Jundiaí fazia parte de uma rede que também gerenciava vias que não possuíam números positivos. Pelo motivo de os recursos serem divididos em âmbito nacional, isso prejudicou a linha que passou a sofrer com falta de recursos e investimentos. Dessa forma o destino da Santos-Jundiaí assemelhou-se ao das demais ferrovias paulistas. Os fatores apresentados entre diversos outros relacionados ao transporte rodoviário acabou por suprimir a demanda pelo transporte férreo (METRÔ, 2016).

É interessante remarcar que o intervalo analisado de editoriais da *Revista Ferrovia* abarca primordialmente a época de déficit seguida de uma sensível melhora na condição político-econômica da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. No entanto, os problemas narrados pelos editorialistas não se restringem à citada linha, mas estendem-se a todo o cenário ferroviário brasileiro.

3.2 IDENTIDADE FERROVIÁRIA

Na história da ferrovia ressaltam-se nomes estrangeiros e da aristocracia brasileira. Sem dúvida, essa história foi escrita por indivíduos que financiaram a empreitada, mas, sobretudo, a história ferroviária brasileira foi escrita por ferroviários. Indivíduos que acompanharam a ascensão e o declínio do trem, de gerações dedicadas ao ofício de zelar por aquele meio de transporte que tanto modificou a estrutura econômica do país.

Através do ofício, esse grupo de indivíduos promoveu em si uma organização e desenvolvimento próprios. Inserido nisso estão

as relações dos indivíduos com a locomotiva, horário, ordem, clube, uniforme, trens de passageiros e os valores que atribuem à prática e ao saber em contrapartida às dificuldades técnicas das estradas de ferro (ZAMBELO, 2009, p. 81-82).

Sendo esses os eixos de composição do imaginário ferroviário, surge uma identidade ferroviária construída acerca da atividade dos antigos ferroviários em diálogo com a atual. Define-se com relação ao grupo e ao meio profissional – mediado pelo trabalho feito por uma instituição – a companhia de estradas de ferro (ZAMBELLO, 2009).

Souza (1983) define o trabalhador brasileiro como substancialmente bom e amigável, alguém cordialíssimo. Em sua função de diretor de recursos humanos e organização da Fepasa, estudou o comportamento ferroviário e constatou que essa definição se mantém semelhante. Alega que o ferroviário é simpático, gentil e altivo, tendo apreço por uma forma de relacionamento “às vezes saborosamente anacrônica” com o uso de pronomes de tratamento como “Vossa Senhoria” e “Vossa Excelência”. Comunica-se de forma espontânea e calorosa, mostrando orgulho de seu ofício, que provém, dentre outras causas, da natureza do trabalho ferroviário:

O ferroviário tem um grande orgulho de ser ferroviário; considera a ferrovia como uma instituição à parte, diferente, destacada e inconfundível, como algo ímpar, irreprodutível; como uma organização sem paralelo, incompreensível para os outros, cujos segredos são decifráveis somente pelo ferroviário (SOUZA, 1983, p. 186).

Atentando para história da ferrovia, é importante notar que esta transportou a aristocracia do café e seus barões nas primeiras décadas do século XX. Ela foi administrada por esse grupo social que marcou a estrada de ferro com seu requinte, transformando-a, às vezes, em uma extensão do próprio ego. Certos carros como o Pullman da Companhia Paulista possuíam decoração e conforto luxuosos, tendo até banheira no vagão da administração. Para Souza (1983), as pessoas que mantinham e trabalhavam nesses trens sentiam-se, de certa forma, parte daquele requinte, daquela elite. Ademais, Souza reforça que

o trem de ferro e seu apito nostálgico de outras eras, os trilhos sobre os dormentes, a gare, a estaçãozinha de contra-encosta ou de beira-rio, as lindas alfaias que adornam seus próprios, a farda; num resumo: a estrutura física do sistema – contém em si mesma uma rara beleza tocada de romantismo que o aperfeiçoamento tecnológico graças a Deus ainda não logrou suprimir (1983, p. 185).

Com todos esses fatores, atribui-se o grande orgulho, entre outras causas, à própria natureza do processo ferroviário. Diferentemente da indústria, a ferrovia nasceu em São Paulo como algo de elite. O trabalhador ferroviário sente-se privilegiado em trabalhar no primeiro grande empreendimento da engenharia brasileira, sente o prestígio do “moderno” que se relaciona diretamente ao “progresso”, palavra à qual atribuíam valor quase místico naqueles tempos (SOUZA, 1983).

Em contrapartida, Souza assinala que a atual situação da “identidade ferroviária” não se mantém por completo dessa maneira. Afirma que ainda existem “teimosos” que se dedicam com “heroísmo”. Mas que, naturalmente, por ter sido uma classe maltratada, mal orientada e manipulada, muitos de seus integrantes tornaram-se o contrário do que um “tradicional” ferroviário é. Em 1975, o administrador observa, salvo exceções, uma “organização doente, de um pessoal frustrado, desiludido, egoísta, apático, sem ânimo, sem vida [...]” (SOUZA, 1983, p. 187).

Com tantas mudanças na organização e ritmo ferroviário, uma parcela quase total dos atuais profissionais passaram a olhar para o passado com saudades profundas:

Refugiaram-se num saudosismo que tangenciou perigosamente as fronteiras da mitologia. A locomotiva do passado, mesmo a locomotiva a vapor, passou a ser uma imagem de beleza, de harmonia, uma forma de consubstanciar – símbolo que era da estrada de ferro, e seu símbolo mais forte – o passado e a tradição querida que a Fepasa violentara e que a imaginação saudosa ainda mais alindava (SOUZA, 1983, p. 172).

Observa-se assim que um traço marcante que compõe a identidade ferroviária está na memória. E esta rememoração permeia e direciona em diversos níveis as relações trabalhador-trabalhador e trabalhador-empresa. Logo, torna-se evidente o fato de o coletivo ferroviário ser nostálgico e, em casos mais acentuados, saudosista.

Uma vez tendo sido apresentado o contexto sócio-histórico do *corpus* de pesquisa, torna-se relevante adentrar em aspectos teóricos que irão nortear a análise linguístico-discursiva bem como nortear a análise do trabalho como atividade humana. Esses aspectos teóricos estão explicitados no capítulo seguinte: Fundamentação teórica.

4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para uma satisfatória compreensão do item 5 - Análise, é importante um entendimento prévio de quatro arcabouços teóricos distintos: 1) a teoria Bakhtiniana dos gêneros do discurso (2014), seguido de uma aproximação ao gênero editorial; 2) afetividade, emoções e sentimentos humanos, fundamentados em Lima (2014); 3) a memória e a nostalgia discutidas, principalmente, através de escritos de Svetlana Boym (2007) e Ecléa Bosi (2003). Por fim, o item restante é 4) um apanhado geral sobre a teoria da Psicologia da arte de Vigostki (1999).

4.1 OS GÊNEROS DO DISCURSO

A teoria dos gêneros discursivos foi desenvolvida por Mikhail Bakhtin e por ele é apresentada no capítulo “Os gêneros do discurso”, integrante da obra *Estética da criação verbal* (2011).

Segundo Bakhtin, a linguagem vincula-se a todos os campos da atividade humana e seus diversos usos só se fazem através dos gêneros discursivos. Eles se segmentam em primários – simples, de comunicação discursiva imediata – e secundários – mais complexos e mais ou menos desenvolvidos e organizados.

Por definição, gêneros discursivos são formas relativamente estáveis de enunciado. E “cada campo de utilização da língua elabora seus tipos relativamente estáveis de enunciados” (BAKHTIN, 2013, p. 262). Logo, a abundância desses gêneros é infinita, pois assim também é a abundância de campos de atividade humana. Junto disso, o repertório de gêneros do discurso de determinado campo evolui e se diferencia ao passo que as atividades desse grupo se modificam e complexificam.

Volta-se agora para a unidade que compõe, sem deixar de ser social, os gêneros, o enunciado. Este é unidade real da comunicação discursiva, individual e impossível de ser repetido em todas as suas circunstâncias estruturais e sócio-históricas. Se constitui de uma ligação indissociável entre 1) o conteúdo, 2) o estilo da linguagem e 3) a construção composicional. Levando também em consideração a relação interlocutiva, pode se dizer que a seleção e construção do enunciado é feita

para atender às condições específicas e os propósitos do campo de atividade no qual o enunciado foi gerado.

Com relação aos elementos que compõe os enunciados e, conseqüentemente, os “gêneros do discurso”, 1) o conteúdo corresponde-se ao tema escolhido para a constituição do discurso. Depende das condições de produção e das necessidades de enunciação. 2) o estilo da linguagem é percebido através das escolhas linguísticas do autor, sua relação com o destinatário, a expressão de seu relacionamento valorativo com o conteúdo. Já 3) a construção composicional, vincula-se à adoção de um padrão estabelecido de um gênero discursivo.

Nisso, todo o enunciado vivo gera invariavelmente atividade responsiva. Ou seja, ao compreender um enunciado, o indivíduo que entrou em contato com a mensagem passa a comunicar uma resposta. Essa resposta é dada, cedo ou tarde, não necessariamente através de um enunciado direcionado àquele que formulou o primeiro, mas também através dos discursos subsequentes ou no comportamento do interlocutor. Por sua vez, a resposta dada gera outra resposta e assim sucessivamente, pois “Cada enunciado é um elo na corrente complexamente organizada de outros enunciados” (BAKHTIN, 2013, p. 272).

Pode-se dizer que todo enunciado é uma resposta a outros pois o autor leva em consideração os enunciados precedentes quando o produz. Mas não só isso: o enunciado se liga também aos enunciados *subsequentes* ao antecipar a resposta que será dada por determinado destinatário a seu enunciado. Isso reitera a grande importância do *outro* na comunicação discursiva. A partir disso todos os elementos que compõem um gênero discursivo são fortemente influenciados pela concepção típica de destinatário que cada gênero abarca

Vale assim destacar que os enunciados são feitos sob uma vontade discursiva do indivíduo e esta se realiza na escolha de certo gênero do discurso. A escolha do gênero

é determinada pela especificidade de um dado campo da comunicação discursiva, por considerações semântico-objetais (temáticas), pela situação concreta da comunicação discursiva, pela composição pessoal dos seus participantes, etc. A intenção discursiva do falante, com toda sua individualidade e subjetividade, é em seguida aplicada e adaptada ao gênero escolhido, constitui-se e desenvolve-se em uma determinada forma de gênero (BAKHTIN, 2015, p.282).

Sendo o enunciado algo individual, um enunciado é uma posição ativa de um indivíduo em um dado campo de atividade humana. Nunca é neutro.

Conseqüentemente as escolhas dos meios linguísticos e do gênero de discurso são definidas pelas ideias do autor do enunciado sobre o objeto e o sentido. Junto disso, na criação de um enunciado está também a “relação subjetiva emocionalmente valorativa do falante com o conteúdo do objeto e do sentido de seu enunciado” (BAKHTIN, 2013, p. 289). Esse elemento expressivo também direciona em diversos graus a escolha dos recursos a serem utilizados para compor o enunciado. Assim, estabelecem-se as peculiaridades estilístico-composicionais deste. Bakhtin, em meio a isso, ressalta a importância da escolha das palavras na composição do enunciado. A palavra selecionada em uma *situação* real de comunicação é a expressão do conjunto do enunciado, este que confere expressão à palavra. Assim, ao ser utilizada em um enunciado, adquire sentido concreto referindo-se a uma realidade concreta em condições reais de comunicação. Conseqüentemente, assim como no enunciado, toma-se uma atitude responsiva ativa perante a palavra. Essa resposta pode ser de acordo ou desacordo, de simpatia ou antipatia, de estímulo ou desestímulo.

Por fim, o estudo da natureza do enunciado e da pluralidade de gêneros discursivos nas esferas de comportamento humano é de crucial importância para os estudos linguísticos e filológicos. Isso porque a língua se integra à vida por meio dos enunciados realizados da mesma forma que os enunciados permitem que a vida se integre à língua. “Os enunciados e seus tipos, isto é, os gêneros discursivos, são correias de transmissão entre a história da sociedade e a história da linguagem” (BAKHTIN, 2013, p. 268). Logo, é nos enunciados e gêneros que se encontram os fatos linguísticos dos quais os pesquisadores necessitam para seus estudos.

4.1.1 Gênero discursivo editorial de revista

O gênero discursivo em foco neste trabalho é o editorial de revista. O gênero editorial, principalmente encontrado em jornais e revistas, está profundamente atrelado aos princípios ideológicos defendidos pelo periódico do qual faz parte. Sendo assim, tem como principal função ser porta-voz da opinião da sua empresa ou organização, agindo como conselheiro do leitor sobre variados assuntos. Dada sua notável importância para a revista ou jornal como um todo, geralmente situa-se em lugar de destaque e é escrito por profissionais experientes (MONT’ALVERNE; MARQUES, 2016).

Tratando-se da construção composicional deste gênero, comumente os autores de editoriais focam-se no caráter argumentativo para compor o texto. Para tanto, desenvolve-se uma estrutura dissertativa na qual uma questão é rapidamente apresentada, o desenvolvimento é feito com argumentos e contra-argumentos e, ao final, o ponto de vista do órgão é concluído de forma breve (BÁCCARO; NASCIMENTO, 2007).

Quanto à seleção de recursos para tal estrutura, tudo normalmente é escolhido de forma a tornar o texto objetivo, de frases curtas e de fácil entendimento. Sobre isso, Faria (1996 apud BÁCCARO; NASCIMENTO, 2007, p. 2) atesta o seguinte:

Essa objetividade visa mostrar a opinião do jornal como algo concreto e verdadeiro. Além disso, os “articuladores discursivos” estão sempre presentes, já que são responsáveis pela coesão de um texto, e dessa forma garantem “o rigor lógico da argumentação e do encadeamento das idéias” [sic].

Esse tipo textual específico se torna importante ao passo que, de modo geral, seu conteúdo se vincula com a realidade política e sócio-histórica a nível local ou mundial. Além do mais, “o editorial tem a função de informar de modo que proporcione uma reflexão crítica sobre o assunto em pauta” (LIMA; SANTOS FILHO, 2011, p. 11). Sendo assim, para uma análise satisfatória, é relevante ter conhecimento sobre o contexto de produção dos textos a serem analisados e sobre aquilo que os produtores destes editoriais almejavam convencer o leitor. Tendo em vista que a expressão do autor no discurso vincula-se diretamente com afetividade, emoções e sentimentos, também é importante a compreensão desse construto teórico.

4.2 A AFETIVIDADE, EMOÇÕES E SENTIMENTOS HUMANOS

O foco do trabalho está em estudar a forma relativamente estável de manifestação da nostalgia na atividade discursiva. Tratando-se de nostalgia, um sentimento, torna-se importante observar o que Lima (2014) discorre sobre a afetividade, emoções e sentimentos no exercer de um ofício.

Lima analisa no citado escrito as ações de dois trabalhadores inseridos em um coletivo com base na teoria da atividade reguladora (cf. LIMA, 2010a, 2010b, 2013a). Explicada de forma sucinta, a citada teoria trata do seguinte: quando um

indivíduo se depara com determinada situação desafiadora em seu ofício, esse busca uma forma ideal de lidar com a situação. Assim, inicia-se um processo de oscilação do sujeito entre duas formas bem diferentes de lidar com a situação. Em outras palavras, oscila entre duas atividades diametralmente opostas. À medida que essa certa situação do trabalho se repete de forma relativamente estável, a oscilação, que no início do processo é de grande amplitude, tende a suavizar-se. Essa oscilação passa a ser cada vez mais discreta até, aparentemente, desaparecer. Este aparente desaparecimento se dá quando ocorre o que Vigotski (cf. 1999) chama de curto-circuito entre duas tendências opostas. Ambas as atividades passam a ser apenas uma, distinta das duas que, em curto-circuito, a formaram. Ainda tratando-se de Vigotski, o curto-circuito gera catarse, fenômeno conceituado como promotor do alívio e prazer. O curto-circuito, inclusive, se dá não apenas entre duas ações de trabalho. Lima (2014) atesta que aí há uma oscilação emocional-sentimental intrínseca.

Em adição, no processo de atividade reguladora há a questão da apropriação e (re)apropriação (repetição com recriação) dos instrumentos de trabalho pelo indivíduo trabalhador. Esses instrumentos podem ser entendidos como objetos físicos ou meios de se realizar algo. O instrumento, uma vez tendo sido inserido em um contexto real de trabalho, passa a carregar um histórico de atividade de colegas de coletivo. Encontrar a própria atividade e apropriar-se ou (re)apropriar-se do instrumento de trabalho se dá por meio das oscilações reguladoras, citadas anteriormente.

Ainda sobre oscilações reguladoras, sabe-se que por vezes o profissional se depara com condições complicadas de trabalho que exigem que ele faça uso de instrumentos dos quais ele não dispõe ou não tem domínio. Essas situações incitam o trabalhador a ir além do que sabe e consegue. Em contato dialógico com os indivíduos de seu círculo social, busca renovar-se para dar fim àquilo que o oprime. Isso tudo afeta o sujeito e o mobiliza a se apropriar e se (re)apropriar dos instrumentos disponíveis em seu campo. Tal processo configura-se como atividade reguladora, mas não apenas isso: esta abarca as emoções humanas provenientes do processo.

Esse sujeito, ao tomar consciência das *emoções* que sente, dá significado a elas, as tornam significações, *sentimentos*. Logo sentimentos e emoções são distintos, mas inseparáveis. Isso se assemelha ao conceito de signo no qual se encontra em união indissociável o significado e o significante. Levando isso em

consideração, “a afetividade se realiza na manifestação da unidade súnica de emoções e sentimentos em resposta às necessidades de superação do sujeito” (LIMA, 2014, p. 875).

Junto disso, Lima (2014, p. 876) afirma que é possível “situar, em um mesmo plano e em uma mesma unidade dialógica indissolúvel, de um lado, a atividade, o pensamento e a afetividade humana, e, de outro, as ações os signos e as emoções-sentimentos que os realizam”. Logo, é possível observar que é através da dinâmica de apropriação e (re)apropriação que a afetividade, emoções e sentimentos podem ser situadas na atividade do trabalho e fora dele.

A nostalgia, como sentimento, liga-se diretamente à afetividade do sujeito em busca da superação de um obstáculo encontrado em seu meio. O próximo item, Memória e nostalgia, conceitua e aprofunda tal sentimento.

4.3 MEMÓRIA E NOSTALGIA

Cada classe ou coletivo vive o tempo de forma distinta. E esse tempo vivido é conotado pela cultura e pelo indivíduo. A formação da identidade se dá através do vínculo com esse tempo vivido, com o passado. Para tanto, a memória não seleciona os fatos de forma aleatória, mas sim a partir de índices comuns. Quando essas memórias são partilhadas por um grupo de pessoas, fortificam-se pela expressão de um significado coletivo (BOSI, 2003).

A memória, dessa forma, é função decisiva na existência. Ela concede a relação do objeto atual com o antigo e, ao mesmo tempo, interfere no fluxo de suas representações. Através da memória, o passado vem à tona na atualidade e se mistura com as percepções imediatas. Com esse poder sobre as percepções atuais, toma todo o espaço da consciência. “A memória aparece como força subjetiva ao mesmo tempo profunda e ativa, latente e penetrante, oculta e invasora” (BOSI, 2003, p. 36).

Deve-se salientar também que a memória parte do presente, de um presente desejoso pelo passado. E a percepção deste é a apropriação daquilo que se sabe que não pertence mais ao indivíduo que memora. Ao evocar o passado, o sujeito não está apenas lembrando, mas verdadeiramente vivendo no presente aquela mesma situação com uma intensidade nova (BOSI, 2003). Com isso, assume-se que a natureza da memória está intrinsicamente ligada à imaginação. Logo, “a própria

memória trabalha com a recriação e não com a reprodução da percepção” (LEONARDELLI, 2008, p. 228).

Segundo Ecléa Bosi (2003), tal atividade, aplicada a boas lembranças, renova o sujeito mnemônico tanto psiquicamente quanto somaticamente. Bosi afirma ainda que “o passado reconstruído não é refúgio, mas uma fonte, um manancial de razões para lutar” (2003, p. 67). Dessa forma, a memória não tem em si apenas o caráter de restauração do passado mas, de certa forma, tem um caráter gerador de futuro. E é aí que o relembrar nostálgico mostra-se importante em um coletivo de indivíduos de um determinado ofício. A partir de sua memória coletiva, este grupo avalia o presente e se este não se mostra agradável, olha para o passado desejoso de que o presente e o futuro devolvam algo precioso que foi perdido (BOSI, 2003).

A palavra “nostalgia” é composta por partículas de língua grega. *Nostos*, que significa algo como “regresso” seguido de *algos* – “dor” - e o sufixo nominal *-ia* (CUNHA, 2013). “Nostalgia” pode, dessa forma, ser conceituada lexicalmente como dor, desejo de regresso. É um sentimento de perda e deslocamento, um desejo de voltar a experienciar algo que, por diversos motivos, não pode ser experienciado no presente momento (BOYM, 2007).

A palavra “nostalgia” possui raízes gregas, mas não nasceu na Grécia antiga. Esse vocábulo foi cunhado pelo médico suíço Johannes Hofer em uma dissertação médica em 1678 (CUNHA, 2013). Nela, a nostalgia era tratada como uma patologia motivada por distância da terra natal. Com o passar do tempo, nostalgia adquiriu um significado mais amplo, como “saudades de algo, de um estado, de uma forma de existência que deixou de ter; desejo de voltar ao passado” (HOUAISS; VILLAR, 2001, p. 2028).

Boym (2007), faz três importantes considerações sobre nostalgia. A primeira é que Nostalgia não nega e rejeita o presente, como pode se pensar em um senso comum. Ela não está em oposição ao contemporâneo, mas o acompanha, um refletindo-se no outro.

Como segunda consideração, nostalgia é mais do que sua definição inicial de “anseio de retornar a algum lugar”. Atualmente, nostalgia pode ser vista como o anseio por uma época diferente – a época da infância, a de tempos mais tranquilos. Aquele que tem nostalgia deseja transformar a história em mitologia privada ou coletiva para visitar o passado. Isso ocorre ao se recusar render-se à irreversibilidade do tempo que assola a condição humana (BOYM, 2007).

Por fim, a terceira consideração é sobre a nostalgia não ser sempre retrospectiva: há a possibilidade de ser prospectiva também. As fantasias do passado, determinadas pelas necessidades do presente, têm um impacto direto sobre o futuro. Logo, as considerações feitas sobre o futuro fazem o indivíduo nostálgico se responsabilizar por sua atividade nostálgica (BOYM, 2007).

Junto a isso, Boym (2007) afirma que a nostalgia é a relação entre a biografia individual e a biografia de grupo. Em outras palavras, é uma relação entre a memória individual e a coletiva. Com isso, a nostalgia é também uma estratégia de sobrevivência. Nela se constrói o sentido, o entendimento sobre a impossibilidade de se retornar à época objeto da nostalgia.

A nostalgia inevitavelmente aparece como uma estratégia de sobrevivência, um mecanismo de defesa em um tempo de mudanças históricas e na vida. No entanto, a utilização desse mecanismo pode trazer efeitos colaterais. O sentimento da nostalgia em si, o lamento do deslocamento e da irreversibilidade temporal, é o cerne da condição atual do ser humano. Se o indivíduo mantém uma postura não reflexiva, há o perigo de a nostalgia gerar confusão entre o atual momento e o tempo ido, agora imaginário. Em casos extremos, se cria uma pátria, uma época fantasiosa pela qual o indivíduo pode matar ou morrer (BOYM, 2007, p. 9-10).

A fim de clarificar os mecanismos de sedução da nostalgia, Boym a divide em dois principais tipos: restaurativa e reflexiva. A restaurativa destaca *nostos* (casa) e busca uma reconstrução trans-histórica da casa que perdeu. A reflexiva, foca no *algia* (desejo de retornar) e adia o retorno – melancolicamente, com saudades.

A restaurativa, não classifica a si como nostalgia, mas sim como verdade e tradição. Restauração, reestabelecer, significa retornar para a estrutura original, para o momento anterior a uma queda. Visa reconstruir com determinação paranoica esse momento (BOYM, 2007). Esse modo de nostalgia se assemelha ao que se pode chamar de “saudosismo”.

A reflexiva se preocupa com o tempo histórico e individual em adição com a irrevogabilidade do passado e a finitude humana. Refletir significa uma nova visão, não o restabelecimento da estrutura. O foco aqui não está em recuperar o que é percebido como uma verdade absoluta, mas o foco está na meditação histórica e sobre a passagem do tempo. (BOYM, 2007).

Se, por um lado, a restaurativa acaba por reconstruir emblemas e rituais do passado com o desejo de conquistar e espacializar o tempo, a reflexiva, por outro lado, preza pela fragmentação da memória e temporaliza o espaço. A restaurativa

leva a nostalgia profundamente a sério enquanto a reflexiva pode ser irônica e bem-humorada. Isso revela que as saudades e o pensamento crítico não são opostos, assim como memórias afetivas não dispensam a compaixão, o julgamento e a reflexão crítica. Nostalgia reflexiva não pretende recriar o passado mítico fonte da nostalgia, mas tem carinho pela distância, não tanto pelo referente em si (BOYM, 2007).

Nostálgicos do segundo tipo estão cientes do espaço entre identidade e semelhança: o objeto de nostalgia está em ruínas ou foi apenas modificado para além do reconhecimento. E precisamente a desfamiliarização e o senso de distância que os incita a contar suas histórias, a narrar o relacionamento entre o passado, presente e futuro. Através da saudade, eles descobrem que o passado não é “o que não existe mais”, mas algo que pode agir no presente emprestando vitalidade a ele (BOYM, 2007).

Não ignorando a teoria de Boym, para tratar do conteúdo nostálgico de modo claro, faz-se necessário distinguir e clarificar três conceitos que, em senso comum, não raramente são confundidos. Os conceitos são nostalgia, saudade e saudosismo.

Como visto, “nostalgia” é um termo construído tendo em vista designar uma patologia. Exposto à natureza viva da linguagem, os usos reiterados em situação concreta de enunciação conferem tema à palavra. Logo, o significado dessa palavra se modificou ampliando-se (BAKHTIN/VOLOCHINOV, 2009)

Os dicionários Aurélio e Houaiss mantêm a primeira concepção dicionarizada: “Melancolia produzida no exilado pelas saudades da pátria” (FERREIRA, 2010, p. 1478) ou então “Melancolia profunda causada pelo afastamento da terra natal” (HOUAISS; VILLAR, 2001, p. 2028). No entanto, a nostalgia será aqui abordada com uma concepção semelhante a dada por Svetlana Boym. Concepção essa que condiz com a seguinte aceção do dicionário Houaiss: “saudades de algo, de um estado, de uma forma de existência que deixou de ter; desejo de voltar ao passado” (HOUAISS; VILLAR, 2001, p. 2028).

Com relação ao vocábulo “saudade”, o dicionário Aurélio o conceitua como sinônimo de nostalgia. No entanto, o presente trabalho tratará de “saudade” da forma com a qual o Dicionário Houaiss a define:

Sentimento mais ou menos melancólico de incompletude, ligado pela memória a situações de privação da presença de alguém ou de algo, de afastamento de um lugar ou uma coisa, ou à ausência de certas

experiências e de determinados prazeres já vividos e considerados pela pessoa em causa como um bem desejável (2001, p. 2525).

Nessa perspectiva, saudade e nostalgia tem significados aproximados mas não idênticos. No presente trabalho, saudade será tratada como parte integrante e fundamental da nostalgia, não será tratada como nostalgia em si, pois, levando em consideração a fundamentação teórica apresentada, não basta o indivíduo ser saudoso para este ser nostálgico. Precisa, além disso, demonstrar *desejo de retornar* àquela situação do passado que é objeto de saudades.

Outro vocábulo importante a ser clarificado é “saudosismo”. Assim como os demais sentimentos apresentados, saudosismo é intimamente ligado ao passado. É um sentimento de caráter histórico. No entanto, lida com o passado de forma diferente dos demais. Os dicionários Aurélio e o Houaiss concordam em estabelecer que saudosismo é “gosto ou tendência para superestimar o passado” (FERREIRA, 2010, p.1899) ou “tendência, gosto fundado na valorização demasiada do passado” (HOUAISS; VILAR, 2001, p. 2526). O que Boym conceitua como nostalgia retroativa pode ser entendida, nesses termos, por “saudosismo”. Recapitulando, o ser que é nostálgico de forma retroativa não vê sua atividade emocional como nostálgica, mas sim, caracteriza o passado como “a verdade” ou “a tradição” com a determinação de reconstituí-lo integralmente. Entende-se aqui, portanto, que o saudosismo (nostalgia retrospectiva) é derivado da nostalgia. Fruto de uma maximização das saudades do passado levadas ao ponto de haver uma rejeição considerável do presente em detrimento do passado.

Sendo assim, para o enunciado ser considerado de conteúdo nostálgico, este deve, por excelência, *retomar um passado positivo e demonstrar desejo de retornar* a ele. Essa constatação é de significativa importância para o andamento da análise.

Como visto neste item, a memória nostálgica é recriação. Se tomada como de função artística para os integrantes da comunicação enunciativa, esta revela seu poder catalizador de energia. Tais conceitos vigotskianos são detalhados no próximo item, Psicologia da arte.

4.4 PSICOLOGIA DA ARTE

O cerne da teoria apresentada na obra “Psicologia da arte” de Vigostki (1999) é o reconhecimento da superação do material pela forma artística. Em outras palavras, busca solidificar a visão da arte *como técnica social do sentimento*. Para tanto, sua obra analisa a arte a fim de discorrer sobre o processo artístico que se realiza em síntese psicológica do apreciador.

Ao entrar em contato com a arte, o indivíduo deve lançar mão não apenas da percepção sensorial, visto que apenas nela a arte não se conclui. Para que a arte realize-se é necessário que esse indivíduo faça uso do sentimento e da imaginação.

Para Vigostki, os sentimentos são processos de consumo ou descarga de energia psíquica. Quanto maior for o consumo ou a descarga, maior é a comoção provocada pela arte. A reação estética aqui é vista como uma “destruidora” de energia psíquica acumulada.

A atividade da fantasia promove a criação e combinação de fatos e situações para além do que foi percebido no objeto artístico, tomando como base a vivência do apreciador. A fantasia está intrinsecamente ligada ao sentimento. Isso se dá porque a emoção não é algo que se expressa, a partir do contato com a arte, em reações mímicas ou somáticas do organismo. A emoção precisa de certa expressão pela fantasia.

E no que se trata de sentimento fantástico, Vigostki afirma que *a vivência irreal transcorre numa base completamente real*. Conclui-se assim que a emoção e a fantasia são processos separados mas, essencialmente, são o mesmo processo. Dessa forma o sentimento artístico e o sentimento comum podem ser entendidos como o mesmo sentimento. Exceto pelo fato de o sentimento artístico ser resolvido por atividade da fantasia. Ou seja, por mais que a arte possa suscitar sentimentos inegavelmente fortes, a manifestação exterior é retida e processada pela fantasia.

Esses sentimentos reais de proveniência fantástica partem da percepção do objeto artístico. De modo mais específico, parte da percepção da relação entre o material e a forma da arte. *Material*, aqui, diz respeito aos aspectos já existentes, que o artista utilizou para compor a obra. É o caso das situações do dia-a-dia, histórias, o meio, os caracteres: tudo o que existia antes da criação da obra e que continuará existindo independente dela. *Forma*, por sua vez, diz respeito à

disposição desse material segundo regras de composição artística de certo tipo de obra.

Esses dois elementos – material e forma – tem papel decisivo na reação estética visto que “a forma aqui se manifesta como um princípio ativo de elaboração e superação do material em suas qualidades mais triviais e elementares” (VIGOSTKI, 1999, p. 178). Elaboração e superação, pois, ao se apropriar do material, a forma o nega e o transforma em algo novo, em uma realidade não imediata (BARROCO; SUPERTI, 2014). Portanto, material e forma tem estabelecida entre si uma relação antagônica.

Em um ponto culminante, as emoções promovidas pela *forma* em oposição às emoções promovidas pelo *material* entram em “curto-circuito”. É nesse ponto de destruição do conteúdo pela forma que ocorre o que Vigostki conceitua como “catarse”. As duas emoções conflitantes, em um movimento de síntese, transformam-se em uma emoção diferente daquelas que a originaram.

Como resultado, “a reação estética se reduz à catarse” (VIGOTSKI, 1999, p. 271). E, com a atividade de síntese, possibilita que através da catarse o indivíduo experimente uma complexa descarga de sentimentos. Tomando sentimentos como energia psíquica, estes se acumulam frente a possibilidades não realizadas da vida. A arte possibilita que o indivíduo supere por meio dela obstáculos sentimentais aos quais não conseguia dar vazão na vida normal. Ou seja, a natureza contraditória da obra de arte é uma importante ferramenta para vazão de energia nervosa acumulada. Tal vazão permite uma melhora no equilíbrio do ser com o meio no qual interage.

Agora sobre o relacionamento entre arte e o indivíduo, a apreciação daquela sempre depende da interpretação psicológica deste. Logo, a arte não é boa nem má: é uma linguagem de sentimentos que se sujeita à avaliação do apreciador. Por mais que a arte gere seu efeito em um indivíduo isolado, não significa que a raiz e essência da arte seja individual. “A arte é o social em nós” (VIGOTSKI, 1999, p. 315) e o social existe até mesmo onde existe apenas uma pessoa plena em suas emoções:

a arte é uma técnica social do sentimento, um instrumento da sociedade através do qual incorpora ao ciclo da vida social os aspectos mais íntimos e pessoais do nosso ser. Seria mais correto dizer que o sentimento não se torna social mas, ao contrário, torna-se pessoal, quando cada um de nós vivencia uma obra de arte, converte-se em pessoal sem com isto deixar de continuar social (VIGOTSKI, 1999, p. 315).

A importância da arte na sociedade é substancial. A reorganização e remodelação dos sentimentos se realizam mediante um sentimento social objetivado, fora do indivíduo. Esses sentimentos materializados no objeto da arte tornam-se instrumentos da sociedade. A arte “rompe o equilíbrio interno, modifica a vontade de um sentido novo, formula para a mente e revive para o sentimento aquelas emoções [...] que sem ela teriam permanecido em estado indefinido e imóvel” (VIGOSTKI, 1999, p. 316).

Apresentadas as teorias que fundamentam este trabalho de conclusão de curso, passa-se para o capítulo de Análises. O item citado demonstra a aplicação desse construto teórico sobre o *corpus* de editoriais da Revista Ferrovia, isso a fim de tecer novas contribuições científicas para o campo da análise dialógica do discurso e do trabalho.

5 ANÁLISES

Tratando-se de gêneros discursivos na perspectiva bakhtiniana, sabe-se que toda forma relativamente estável de enunciado é composta de 1) conteúdo temático, 2) estilo e 3) construção composicional. Além do mais, todo enunciado é situado sócio-historicamente, construído com determinado propósito interlocutivo. Esses três elementos citados e a relação interlocutiva são intrinsecamente conectados, indissociáveis.

No entanto, tendo em vista a clareza e objetividade, para discorrer sobre a forma relativamente estável de manifestação do discurso nostálgico nos editoriais da *Revista Ferrovia*, a análise foi segmentada. O subitem 5.1 trata do conteúdo nostálgico presente nos editoriais bem como dos objetos de nostalgia expostos no editorial. O subitem seguinte, o 5.2, ocupa-se do estilo da linguagem nos trechos nos quais se apresenta conteúdo nostálgico. Dando sequência, o subitem 5.3 discute a construção composicional no qual a temática e o estilo foram enquadrados. Por fim, o item 5.4 abordará a questão da relação interlocutiva entre locutor e interlocutor, do propósito enunciativo do uso da nostalgia nos editoriais da *Revista Ferrovia*.

5.1 CONTEÚDO TEMÁTICO

Sob a perspectiva bakhtiniana, a natureza do fenômeno linguístico passa a ser encarada inserida em sua dimensão histórica, a partir de situações específicas de interação, compreensão e significação. Logo a linguagem é entendida como algo que não é produzido e transmitido no vácuo, mas sempre entrelaçado a uma situação histórica e social concreta (BRAIT, 1997).

Reforçando aquilo apresentado na fundamentação teórica, Bakhtin atesta que o conteúdo temático, o estilo e a construção composicional “estão indissolivelmente ligados ao todo do enunciado e são igualmente determinados pela especificidade de um determinado campo da comunicação” (2011, p. 262).

Sendo assim, a análise de conteúdo temático das manifestações da nostalgia está intimamente ligada com o contexto histórico da ferrovia e com o coletivo social desenvolvido em relação com ela. Da mesma forma, tem-se consciência de que a posição social do interlocutor é de primordial importância na construção do

enunciado visto que, considerando seu interlocutor, isso definirá o tema, os recursos linguísticos e o gênero utilizado.

Como é de se esperar, o tema dos editoriais da *Revista Ferrovia* é invariavelmente relacionado à esfera ferroviária. É de se esperar pois o tema envolve as condições específicas de produção e propósitos enunciativo do autor do texto. Produzido por ferroviários para – primordialmente – ferroviários, a temática dos editoriais dessa revista bimestral circula entre o futuro promissor da ferrovia e a necessidade de reestruturação interna e incentivo externo para que consigam alcançar esse dito futuro.

O *corpus* analisado conta com 87 editoriais planejados, elaborados e recebidos de ferroviário para, principalmente, ferroviário. Essas pessoas fazem parte de um mesmo coletivo, possuem vivências semelhantes, partilham de um mesmo *background* sócio-histórico. Retomando conceitos de Ecléa Bosi (2003), o tempo vivido coletivamente é partilhado e conotado pelos indivíduos dessa classe. Além disso, a identidade desse coletivo é construída entremeio aos vínculos estabelecidos entre o passado e o presente. Dessa forma, tendo em vista o passado “glorioso” da ferrovia, é de se esperar que ela seja constantemente lembrada com carinho nos discursos entre indivíduos da esfera ferroviária. Observe-se o excerto a seguir:

Desde as reminiscências do surgimento da ferrovia, a história tem mostrado ser o transporte sobre trilhos o mais rico em pioneirismos e realizações, que face à tenacidade e obsessão daqueles seus precursores prestaram ao público da época a certeza de um meio eficiente, confiável e capaz de abolir as grandes limitações e primitivismo da então difundida tração animal (EGAB, 1982, s/p).

O trecho apresentado abre o editorial da edição número 82 da *Revista Ferrovia*. Essa é uma memória coletiva, presumidamente presente no imaginário de qualquer ferroviário. Além do mais, essa não é uma simples lembrança. Partilhada por um grupo de pessoas, fortifica-se pela construção de um significado coletivo. É algo que traz orgulho para a classe ferroviária. Sendo assim, em seus propósitos editoriais, o autor valida o passado e valoriza a ferrovia por meio dele para em seguida introduzir um assunto atual. No editorial, o autor trata da crise do petróleo e algumas modificações na empresa RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - advindas dessa crise.

Para o seguimento da análise, é importante reiterar uma constatação de significativa importância para o andamento da análise. Tal constatação exposta no

subitem Memória e nostalgia diz que o enunciado, para ser considerado de conteúdo nostálgico, deve *retomar um passado positivo e demonstrar desejo de retornar* a ele.

O editorial em questão traz à tona um bom aspecto do passado mas não menciona qualquer interesse em retornar a ele. Assim como esse, diversos outros editoriais apresentam lembranças positivas, de aspecto saudoso. No entanto, verificou-se que em apenas 23 dos editoriais do *corpus* apresentam aquilo necessário para que seja caracterizado como conteúdo nostálgico. Em outras palavras, apenas 23 editoriais apresentam lembrança de um bom aspecto do passado combinado com demonstração de desejo de retorno. A segunda edição da revista ferroviária (a qual pode ser vista na íntegra como Anexo A) traz um editorial de caráter nostálgico:

Vivem saudosos em nossa memória <<os bons tempos>> do monopólio dos transportes ferroviários em nosso país. [...] Naquêles tempos [...] as ferrovias eram procuradas e até imploradas para a obtenção de uma passagem ou vagão para o despacho de mercadorias. [...] <<nos bons tempos>>, [as mercadorias] estavam a cargo dos clientes das ferrovias que as procuravam para <<conseguir>> o seu transporte. Porém os tempos foram mudando [...]. Para a redenção do sistema ferroviário nacional devem seus responsáveis encarar as estradas de ferro como empresas industriais cujo único produto a oferecer é o transporte [...] (NETTO, 1967, p. 5. Grafia da época).

O autor do trecho acima insere no editorial uma memória saudosa, a de quando a ferrovia possuía o monopólio do transporte no país. Esse autor, inclusive, utiliza a palavra “saudosos”, tornando explícita a relação que tem com a memória apresentada. Em seguida, atesta que os tempos mudaram e com isso as relações econômicas e de procura de frete mudaram também.

O segundo elemento fundamental, o desejo de retorno, é expresso quando o autor verbaliza “Para a redenção do sistema ferroviário nacional devem seus responsáveis [...]”. Ele traz aqui uma sugestão para ser aplicada no presente, visando um futuro melhor para a rede ferroviária. Mas esse futuro almejado não é um qualquer: o autor utiliza o vocábulo “redenção”. Esta palavra possui o sentido de ato ou efeito de remir e, remir por sua vez, está atrelado ao significado de tornar a obter algo (CUNHA, 2013). Ao fazer uso da palavra “redenção” o autor mostra ter no seu discurso uma consciência histórica de que a ferrovia era algo poderoso e que, no momento, precisa remir o espaço de frete perdido, precisa salvar-se da decadência em que se encontra. O futuro almejado não é um futuro qualquer: é um futuro parecido ou igual ao passado.

Voltando-se para a questão do passado, este nunca é retomado por si só no discurso nostálgico. Logo após “os tempos foram mudando” o autor reproduz no texto aquilo que ele observa no presente e que se põe em divergência com o passado de sucesso. Em todos os editoriais nostálgicos há uma crítica à atual situação da empresa ferroviária. Esse não é um aspecto exclusivo desse editorial apresentado. De forma geral, em um discurso nostálgico, facilmente se nota a existência de uma relação entre passado e presente. Junto a isso, é importante ressaltar que há sempre intrínseca uma visão de futuro.

Ao trazer esse conteúdo temático nostálgico ao enunciado, não se pode perder de vista que há sempre uma responsividade ativa no que é exposto discursivamente. O “outro” na enunciação é de fundamental importância na teoria discursiva de Bakhtin. No ato da enunciação, o autor espera que o interlocutor reflita e posicione-se diante do conteúdo temático do enunciado, que este o encaminhe para uma reflexão crítica. Para tanto, é necessário considerar o contexto extraverbal. O editorialista enuncia para alguém com um *background* histórico-social em comum, alguém que supostamente teria um grau de conhecimentos em comum sobre a temática apresentada e que, possivelmente venha a ponderar acerca da mensagem expressa.

A edição número 69 da Revista conta com um trecho que clarifica muito bem a relação do indivíduo nostálgico com o passado, presente e futuro. Trata da definição do que é a ferrovia ideal para o ferroviário autor: “Uma ferrovia do futuro, baseada no esforço heróico do passado, com a vontade de vencer que nos empolga no presente” (E.G.F.P, 1979, p. 5. Grafia da época).

Quando o autor, no enunciado, diz “uma ferrovia do futuro” trata-se de uma ferrovia moderna, equipada devidamente para as exigências do presente. No entanto, fica claro que ele não deseja uma ferrovia completamente nova, visto que essa ferrovia do futuro deve ser “baseada no esforço heroico do passado”. Logo, a empresa deve se modernizar mas manter os mesmos princípios de seus anos dourados. Deve prestar louvores e inspirar-se nos ferroviários pioneiros que com esforço ergueram-na. Atesta ainda que a ferrovia deve ter “vontade de vencer” e que isso empolga os ferroviários no presente. Por consequência, o “vencer” significa “alcançar uma ferrovia moderna que faz jus à sua tradição”. Tem-se aqui, dessa forma, uma relação entre passado, presente e um futuro prenhe de um passado positivo.

Outro aspecto interessante desse trecho é como a motivação para alcançar os objetivos está tão ligada ao vislumbre do futuro quanto à vontade de reavivar o passado. Isso corrobora a teoria apresentada por Bosi que afirma que “o passado reconstruído não é refúgio, mas uma fonte, um manancial de razões para lutar” (2003, p. 67). Aqui o coletivo não apenas ativa a memória coletiva como forma de restauração do passado, mas essa memória tem a função de gerador visto que, usando as palavras do enunciador, os empolga no presente em busca desse futuro.

O fato de o ferroviário ter perfil saudoso não é desconhecido por eles próprios. Há consciência disso e, inclusive, tomam esse traço psicológico como algo presente de forma geral entre os indivíduos dessa classe. O editorialista José Sartoris Netto faz a seguinte reflexão no número 16 da *Revista Ferrovia*:

Nada mais bonito e decorativo do que uma pintura artisticamente colorida de uma velha locomotiva a vapor. Porisso [sic], talvez, a frequência com que aparecem ornamentando nossos gabinetes ou participando de matéria publicitária, quando se divulga ferrovia. Procurando outra razão dessa preferência para o artigo, apontamos o fator saudosismo, ou melhor, o reconhecimento por “serviços prestados” desde o início da era ferroviária, nos seus primórdios [...]. A passagem dos trilhos era a garantia da irreversibilidade do progresso. Naquela época era absoluta, não tinha concorrentes. Hoje, no entanto, como vítima de ignominável[sic] ingratidão, [...] a locomotiva a vapor foi aposentada [...]. Porém, nós, os ferroviários, por saudosismo ou espírito de reconhecimento, continuamos a render-lhe culto, mantendo viva a sua imagem, viva para o público (NETTO, 1971, p. 5).

O autor desse editorial traça alguns aspectos do perfil ferroviário e, explicitamente, utiliza a palavra “saudosismo” para conceituar a si. O saudosismo aqui é ligado ao fato de os ferroviários terem enorme apreço pela figura antiga da locomotiva a vapor e manter essa imagem viva entre eles e entre membros exteriores à comunidade. É curioso também ver como o autor sugere que uma melhor definição para esse fenômeno seria “reconhecimento por ‘serviços prestados’”. Como visto no início da análise, esses elementos em si não caracterizam o sentimento saudosista como este é considerado neste trabalho.

Esse trecho reforça aquilo visto na fundamentação. Reforça que o tempo, em um determinado ofício, é vivido coletivamente. As memórias são partilhadas e são significadas em conjunto dando um novo e aprofundado valor sentimental a elas (BOSI, 2009). A locomotiva a vapor é tida como um objeto que representa aquele período de tempo em que a ferrovia era altamente lucrativa e valorizada pela comunidade exterior à ferroviária. Esse objeto é um símbolo para reavivar as boas memórias que passaram, memórias de um passado de sucesso.

A princípio, parecem ser dois os grandes objetos de saudosismo nos editoriais da *Revista Ferrovia*. O primeiro está no âmbito da ferrovia e o segundo está no âmbito do ferroviário. Estes dois objetos estão intimamente interligados inclusive na atividade nostálgica. Será tratada, primeiramente, a nostalgia referente à ferrovia.

O editorial presente no número 77 da Revista (Anexo B) chama-se “A volta aos trilhos”. Para início de análise, o título em si é um interessante trocadilho e tanto um significado quanto o outro trata do momento histórico-político da empresa. Ele pode ser entendido como “voltar ao rumo certo” ou então “o retorno ao transporte ferroviário”. Logo, o título sugere que voltar a atenção à ferrovia ou voltar a valorizá-la como era antigamente é tomar o rumo certo no que se refere aos meios de transporte brasileiros.

Esse editorial vibra com a recente (em 1981) tendência de o governo falar sobre a ferrovia com a intenção de “reativá-la”, em contraste com a década de 70, na qual a ferrovia vinha sendo considerada “antieconômica”. O autor disserta que a partir de maio daquele ano haverá serviço de trens de passageiro ligando Campinas à Brasília. Animado, o editorialista diz saudoso que “o trem de longo percurso poderá voltar a ser aquele elo de penetração que já o caracterizou no início do século” (E.G.F.P., 1981, s/p).

O editorial em questão traz a situação atual do trem de passageiros e olha com esperança para um futuro parecido com o do início do século, ou seja, parecido com o dos anos de auge da ferrovia. Em suma, o editorial revive o passado, fala do presente, visualiza direções para o futuro. Com relação ao futuro, preconiza que na década seguinte o sistema ferroviário será dividido em quatro partes distintas: transporte de carga, transporte suburbano, transporte estratégico, transporte de passageiros de longo percurso. Com relação a esse último, fala o seguinte:

[...] transporte de passageiros de longo percurso, nos moldes das ferrovias européias e japonesas, que poderá tornar-se rentável se orientado pela mesma política que o sustentou praticamente por um século como um modelo de conforto, economia, prestação de serviços e segurança (E.G.F.P., 1981, s/p. Grafia da época).

Aqui são citadas estruturas modernas de ferrovia, superiores à brasileira. O enunciado transmite a ideia de que o Brasil poderia ter estruturas modernas assim, mas tão importante quanto a estrutura, é a “política”. Para alcançar o objetivo de tornar a ferrovia rentável, é necessário que ela aplique no presente a “mesma política que o sustentou praticamente por um século como um modelo de conforto,

economia, prestação de serviços e segurança”. Esse quase um século é o período de prestígio e de lucro da ferrovia. Logo, a tecnologia não é rejeitada, mas se espera que o sistema ferroviário possua a mesma política de antigamente para, possivelmente, ter o mesmo padrão glorioso do passado.

Seguindo essa mesma linha de raciocínio, o editorial da edição número 60, de 1978, fala de renovação:

Renovar não é, como muitos desavisados são levados muitas vezes a pensar, o abandono daquilo que estava certo, daquilo que funcionava. Renovar é incorporar novas criações aproveitando uma estrutura já montada, testada e aprovada. [...] Renovar para melhorar (FERREIRA, 1978, p. 5).

A concepção tomada aqui de “renovar” não é a de uma ferrovia completamente nova, negando seu passado e pensando apenas no futuro. Fica claro tanto nesse editorial quanto nos demais que a memória construída do passado pelo coletivo de ferroviários é preciosa. A proposta desse editorial, da edição 60, e a proposta do editorial número 77 é a mesma: adaptar a estrutura ferroviária para os tempos modernos sem deixar de lembrar e seguir o modelo de sucesso do passado. Esta é basicamente a fórmula dada nos editoriais para que a ferrovia se desenvolva: o retorno parcial ao passado.

Levando todo o apresentado em consideração, percebe-se que o verdadeiro objeto de nostalgia no âmbito da ferrovia não é a estrutura em si, mas o prestígio que ela carregava. Um ferroviário que pendura em seu escritório um quadro de locomotiva a vapor, não tem necessariamente saudades da engenharia, da locomotiva em seu estado físico e de sua fumaça. A locomotiva a vapor é símbolo. Símbolo de uma ferrovia prestigiada e moderna, inovadora e pioneira. Símbolo de uma ferrovia que no presente já não possui plenamente essas qualidades. Para a ferrovia voltar a ter essas qualidades, não se tem nostalgia pela estrutura física. Os ferroviários tem ânsia de ver a empresa atualizada em modernidade, não com os instrumentos do passado. A imagem da locomotiva é um encapsulamento de toda a modernidade e desenvolvimento gerado para a época. Um desenvolvimento vivido, significado e partilhado mnemonicamente pelo coletivo dos ferroviários. Algo passado de geração em geração como traço do ofício de ser ferroviário.

Nos editoriais não é raro observar conceitos do que é ser ferroviário. É reproduzida a visão da classe pela classe sobre o ofício de que partilham. É nesse discurso que se observa o aparente segundo objeto de nostalgia: o ferroviário.

Fala-se muito do “espírito ferroviário”, o ofício como um “estado de espírito”. Espírito esse que criou, segundo o editorialista Edmundo do Reis Brandão Pirajá, “um verdadeiro processo de hereditariedade ferroviária, levando gerações sucessivas da mesma família a se dedicarem às lidas nas estradas de ferro” (PIRAJÁ, 1976, n. 47, p. 5).

De acordo com os autores, os Ferroviários que compartilham desse estado de espírito possuem um “espírito imbatível” (FERREIRA, 1977), enfrentam desafios com arte e criatividade (FERREIRA, 1978), são uma “‘casta’ sui gêneris [sic] pela peculiaridade do serviço e pelo grande amor e dedicação que tem ao seu trabalho” (E.G.F.P., 1981, s/p).

Nesse contexto, o ferroviário do passado é alvo de nostalgia visto que todas essas características nem sempre são observadas nos atuais. Ou, pelo menos, essas já não são características gerais, traços indiscutíveis do ofício de ferroviário. Um bom exemplo desse fenômeno é o trecho a seguir:

em uma era saudosa, em que o Transporte Ferroviário era o dominante, encontramos homens forjados em aço, com uma dedicação que dificilmente se encontra em outro tipo de profissional. Costuma-se dizer que ferroviário é um estado de espírito, e não profissão, pois o verdadeiro ferroviário coloca na escala das prioridades a ferrovia em primeiro lugar, até mesmo antes da família [...]. Homens afeitos a quaisquer sacrifícios, tecnicamente perfeitos [...]. Novas [gerações] se sucedem, mas o espírito dos antigos e saudosos ferroviários está-se [sic] amortecendo, com o passar dos anos. Por isso louvamos esta iniciativa de homenagear a classe ferroviária, que as próximas gerações tentarão imitar e saudosamente lembrar (E.G.F.P., 1980, n. 71, s/p).

Esse editorial trata de um evento em que um prêmio de “ferroviário do ano” foi dado. É explícita em palavras a saudade que se sente do antigo ferroviário. Também se nota que o editorialista, como voz do coletivo, espera que esse “espírito ferroviário” antigo esteja novamente presente. Um espírito que é suposto que os novos ferroviários lembrem e imitem.

Fica logo evidente que imitar um antigo ferroviário não é uma tarefa fácil: o novo ferroviário deve ser “forjado a aço”, possuir uma dedicação ímpar, ser afeito a quaisquer sacrifícios, ser tecnicamente perfeito, alguém que prioriza a ferrovia antes da família. É criada uma imagem quase mitológica do que é ser um ferroviário ideal, um caso de supervalorização do passado em resposta a um presente sofrível.

E se, por acaso, o novo ferroviário não conseguir ou não estiver interessado em seguir esse estilo de atividade apresentado? A resposta é dada por José Ferreira no editorial da revista número 58 (Anexo C), de 1978:

A Ferrovia foi pioneira no passado [...] pela coragem na aceitação de desafios e procura de novas técnicas e processos na resolução de seus problemas. Essa dinâmica gerou entre os ferroviários um espírito de pioneirismo. Hoje, os verdadeiros ferroviários ainda conservam o espírito pioneiro, desbravando veredas em busca de novos caminhos e de soluções visando sempre um bem maior para a humanidade em geral. [...] Os novos desafios podem não estar em terras longínquas [...]. Sempre existirá uma barreira que parecerá intransponível, entretanto os verdadeiros pioneiros não se quedam ante o “Impossível” e brincam e se divertem com o “Difícil”. [...] Os jovens que hoje entraram ou entrarão no trabalho ferroviário, devem ter e manter o mesmo espírito [...]. Devem procurar assimilar o verdadeiro espírito de ferroviário, vencendo os obstáculos com coragem e técnica, porque a Ferrovia [...] perdurará. Aos falsos ferroviários, aqueles que não tem espírito de pioneirismo, aqueles que não conseguem vibrar com os desafios, só resta um caminho: *deixar a ferrovia* (p.5. Grifo nosso).

O ferroviário pioneiro, aquele do passado, ganha o rótulo de “verdadeiro”. Sendo assim, um ferroviário só pode ser um “verdadeiro ferroviário” se mantém as formas de lidar e os princípios dos antigos. É válido ressaltar que é possível que essa imagem do profissional antigo seja, de fato, supervalorizada e que um profissional tão perfeito nunca tenha realmente existido.

Seguindo esses termos, um ferroviário que, por algum motivo, não tem coragem em aceitar desafios e buscar suas resoluções, não tem espírito pioneiro, vacila frente ao “impossível” e não se diverte com o “difícil”, esse não é um “verdadeiro ferroviário”. É, portanto, um ferroviário “falso” e a estes, segundo o editorialista, “só resta um caminho: deixar a ferrovia”. Logo os jovens ferroviários tem o dever de assimilar o “verdadeiro espírito de ferroviário”.

Nesse caso há uma completa negação do presente se este não for como o passado. Tem-se nostalgia, mas de uma forma extremada. Uma nostalgia que busca um reestabelecimento integral do passado. Conceituada por Boym (2007) como nostalgia restaurativa, ela pode ser entendida também como “saudosismo”. Boym (2007) diz que a nostalgia restaurativa não classifica a si como nostalgia, mas sim como verdade e tradição. É exatamente esse conceito do “verdadeiro” que encontramos nesse último trecho analisado.

Com isso, se finda a apresentação dos dois aparentes objetos de nostalgia: o ferroviário e a ferrovia. Anteriormente já se foi esclarecido que o verdadeiro objeto da nostalgia no âmbito da ferrovia não é a estrutura em si, mas o prestígio que essa detinha. Com relação ao ferroviário, o verdadeiro objeto de nostalgia não se mostra diferente deste.

Observe-se que tanto no primeiro trecho quanto no segundo a nostalgia direcionada ao ferroviário não foi introduzida sem antes ter sido direcionada

nostalgia para o prestígio dos anos de ouro da ferrovia. Ambos os focos de nostalgia estão intimamente ligados: têm-se nostalgia do ferroviário que serviu a empresa nesses anos dourados. Tem-se nostalgia da época em que o ferroviário era valorizado tanto quanto a empresa na qual trabalhava era valorizada em seu monopólio dos transportes terrestres. Da época na qual o ferroviário poderia se orgulhar do presente e não apenas de um passado de conquistas.

Não se tem nostalgia de pessoas, objetos, estruturas. Têm-se nostalgia do sentimento que essas coisas provocavam e hoje estão incapacitadas de promover. Dessa forma seria ainda mais coerente dizer que o objeto de nostalgia da classe ferroviária não é o prestígio da ferrovia por si só. Não é aquele prestígio construído e conceituado por elementos exteriores ao coletivo ferroviário. Assume-se aqui que o objeto de nostalgia é, na realidade, o sentimento de *fazer parte* de uma ferrovia prestigiada.

É interessante observar que quando se fala da ferrovia, toma-se uma postura nostálgica e quando se trata do ofício do ferroviário, toma-se uma postura nostálgico-saudosista. Esse fato é algo contraditório, pois se deseja que, mantendo os preceitos do passado, a empresa se modernize de acordo com as exigências do mundo presente. Não se quer que a índole do ferroviário se remodele e se desenvolva acompanhando as modificações da empresa. Em outras palavras, o ferroviário pode, sim, se modernizar espelhando o contexto presente, no entanto, a índole antiga, idealizada – e talvez inalcançável – do ferroviário deve se manter intacta.

Com relação à evolução da manifestação nostálgica atrelado ao tema, não há padrão definido. Dependendo dos tópicos abordados no total do editorial, a manifestação se dá de forma mais suave ou mais intensa. O editorialista, assim, faz a sua escolha sobre rememorar o passado com um aspecto mitológico e heroico ou como um bom modelo a ser seguido. Quando a situação imediata de produção do editorial permite uma visão positiva com relação ao futuro, o editorial nostálgico enfatiza a perspectiva de *voltar* em detrimento da memória. Quando a situação sócio-histórica confere insegurança e incerteza sobre o futuro da esfera ferroviária há o fenômeno contrário: ainda se deseja voltar, no entanto, destaca-se a descrição gloriosa do passado.

Em suma, a nostalgia é apresentada em meio a uma rememoração do passado em relação com a situação material da enunciação. Apresenta-se tecida a um discurso sobre o quão insatisfatória se encontra a situação da ferrovia no

presente e, após isso, o discurso do editorial apresenta soluções para o futuro. Futuro esse que se espera que seja parecido ou igual ao passado em determinado aspecto. Com isso o ferroviário nostálgico deseja sentir-se novamente orgulhoso de trabalhar na empresa ferroviária sem precisar recorrer ao passado para tanto.

Para que o anseio encontre formas de se tornar realidade, os editorialistas fazem uso do editorial como laço de interação verbal entre locutor e interlocutor. O diálogo encontra-se aqui de forma dialógica haja vista que o locutor promove a comunicação aspirando a responsividade do interlocutor. Por conseguinte, a responsividade expressa reinicia esse ciclo dialógico ininterrupto.

O dialogismo pode ser entendido como a continuidade ininterrupta de diálogo entre os discursos que se fazem presentes em um círculo da atividade humana, em uma cultura, em uma sociedade. Da mesma forma, estabelece-se uma relação dialógica entre os discursos historicamente abertos entre locutor e interlocutor, situados em contextos de produção específicos (BRAIT, 1997).

Considerando isso, a escolha do conteúdo temático do editorial guia em mesmas proporções e, de forma recíproca, os demais elementos indissociáveis do enunciado. Tal fato não é diferente para o estilo verbal, segundo elemento do enunciado a ser analisado neste trabalho.

5.2 ESTILO VERBAL

Como visto, está presente no processo de elaboração do enunciado a “relação subjetiva emocionalmente valorativa do falante com o conteúdo do objeto e do sentido de seu enunciado” (BAKHTIN, 2013, p. 289). Logo, a relação do sujeito com o conteúdo direciona em diversos graus a escolha dos recursos linguísticos a serem utilizados para compor o enunciado.

Nesse âmbito, as escolhas linguísticas para a composição do enunciado são de grande importância. Isso se dá porque quando selecionada em uma situação real de comunicação, a palavra recebe a expressão do conjunto do enunciado. Assim, dependendo da forma com que são aplicadas, as palavras conferem determinado estilo ao enunciado e, conseqüentemente, ao gênero como um todo.

Nos editoriais saudosos, o passado é sempre de alguma forma rememorado. Para tanto são comuns expressões como “naqueles tempos” (1967), “naquela época” (1971), “outras épocas” (1973), “uma época diferente” (1975), “era saudosa”

(1980). Mais que isso, a rememoração vem costumeiramente aliada a um bom aspecto do passado. Os editorialistas, assim, conceituam de diversas formas especialmente positivas a ferrovia do passado e seu tempo: “os bons tempos” (1967), “um dos bons sistemas de transporte do mundo” (1972), “pioneira” (1978), “anos de ouro” (1978).

Também é um padrão tal passado positivo vir em contraste com o presente. Para tanto, a mudança do passado para o presente regularmente é exposta com desgosto. Discorre-se sobre problemas atuais, suas causas e, certas vezes, sobre a injustiça de a ferrovia ter sido “esquecida”. A esfera de palavras utilizadas para falar do presente abarca as seguintes: “os tempos foram mudando” (1967) “hoje, no entanto” (1971), “hoje” (1973), “décadas negras” (1976), “novos desafios” (1978), “no presente” (1979), “luta inglória” (1980), “nestes tempos difíceis” (1981). Elas frequentemente indicam uma mudança de tom dentro do discurso do editorial: mudança do tom positivo para o negativo.

Aproximando-se do final de cada editorial, é comum observar alguma resolução feita sobre o futuro. Essas observações e previsões oscilam entre o discurso otimista e pessimista. Tanto de forma positiva quanto negativa, o futuro esperado é sempre ligado a algum aspecto passado. É expresso que um futuro como o passado está se aproximando ou que dificilmente será atingido. Para que o discurso imprima esse traço de volta ao passado, muitas palavras com o prefixo *re-* são empregadas. A partícula latina *re-* compõe um grande número de palavras da língua portuguesa. São utilizadas, principalmente, denotando volta, retorno, revogar, repetir (CUNHA, 2013).

Palavras essas são encontradas em expressões dos editoriais nostálgicos como “restabelecimento daquele potencial” (1972), “revalorizar” (1975), “renovar para melhorar” (1978), “redescobrimo o trem” (1979), “ressurge a ferrovia” (1981), “retomada definitiva da função que cabe ao conhecido trem de ferro” (1981), “ressurgimento da ferrovia” (1982). Existem também expressões que não possuem o *re-* mas que imprimem a ideia de retorno de forma igual: “volta” (1972), “novo apogeu” (1977), “parte novamente para uma era de progresso” (1977). “despertar deste ‘gigante adormecido’” (1973), “soerguimento do sistema ferroviário” (1980) “voltar a ser aquele elo de penetração” (1981).

É válido deixar claro que nem sempre os movimentos linguísticos descritos até aqui são claramente explícitos. Há casos de desenvolvimento dessas

conotações de forma velada, implícita no texto ou em diálogo com editoriais anteriores.

Outro ponto que merece destaque é como o autor se posiciona linguisticamente frente ao leitor do editorial. Em vez de manter-se no discurso do “eu”, o editorialista por muitas vezes subverte seu discurso para o discurso do “nós”. Observe-se: “Porém, *nós*, os ferroviários, por saudosismo ou espírito de reconhecimento, *continuamos* a render-lhe [à ferrovia] culto, mantendo sua imagem viva para o público” (NETTO, 1971, p. 5. Grifo nosso).

Tal atitude estabelece uma relação próxima ao leitor. Faz o autor se posicionar como companheiro de ofício, como entendedor de seus obstáculos. O exemplo acima, por utilizar o termo “nós” em vez de “eu”, estabelece que o sentimento saudoso não é algo singular do locutor, mas sim delimita a atividade saudosa como um traço de todo o coletivo ferroviário. Algo semelhante pode ser visto em outros editoriais: “vivem saudosos em nossa memória” (1967), “[pinturas de uma velha locomotiva a vapor] aparecem ornando nossos gabinetes” (1971), “nossas ferrovias” (1978), “vontade de vencer nos empolga no presente” (1979). Ou seja, é um discurso próximo, de igual para igual. Isso se reflete, inclusive, nos termos utilizados para chamar a atenção do leitor: “Como vimos, amigo, o perigo é estolar” (1973), “Você entende?” (1973). Os efeitos desse tipo de relação interlocutiva estão descritos de forma ampliada no item 5.4 Relação interlocutiva.

5.3 ESTRUTURA COMPOSICIONAL

No que se refere ao editorial da *Revista Ferrovia* como um todo, a forma de apresentação se altera de diversas maneiras ao passar dos anos de publicação. A estrutura composicional se transforma em alguns aspectos significativos, merecedores de destaque.

Um deles é que a edição número dois tratava a seção do periódico como “comentário”. Tal texto só passou a ser considerado editorial a partir da terceira edição e manteve-se a intitulando até a edição número 65. A edição 66 sofreu uma considerável mudança na estética da disposição dos elementos na página. Essa mudança permaneceu fixa até a última edição pertencente ao *corpus*. Observe-se dois exemplos de editoriais, um anterior à edição 65 e outro posterior:

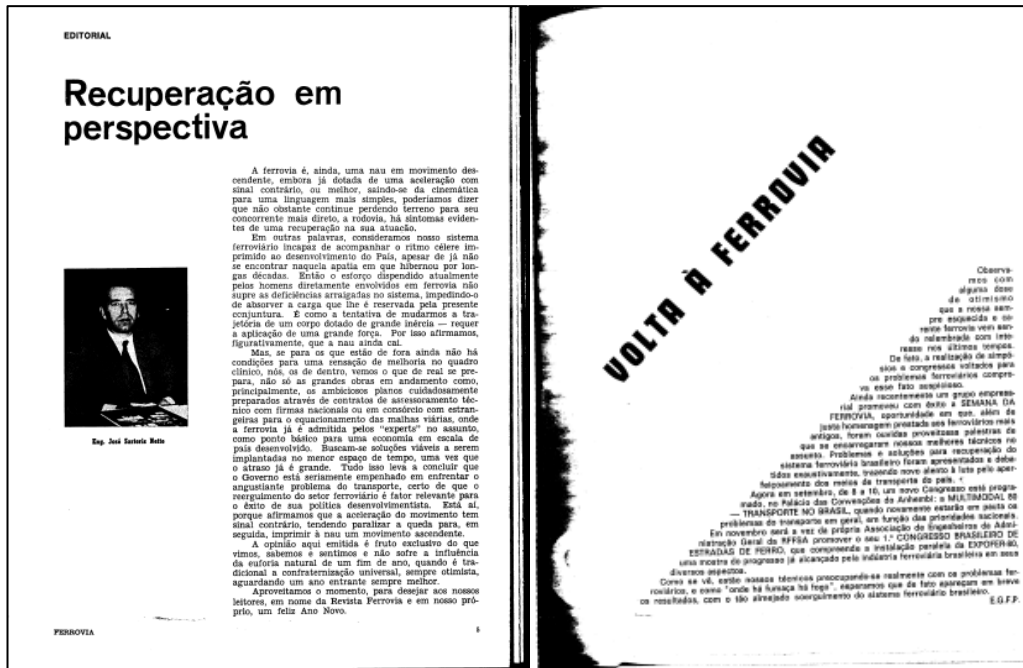


Figura 2 e 3 - Disposição do texto no editorial número 27 e editorial número 73.
Fonte: Acervo pessoal.

A disposição retangular de antes passou a ser angular, as linhas do corpo crescendo em amplitude conforme o fim da folha se aproxima. Essa configuração concretista pode muito bem simular a figura de uma estrada de ferro olhada de perto, em direção ao horizonte. Pode ser interpretado também com o ritmo de um trem que avança a partir do horizonte para próximo do leitor.

Outra mudança significativa foi com relação à identificação do editorialista. A partir da edição número 6, uma fotografia do editorialista era disposta ao lado do corpo do editorial. Passados vinte e duas edições, essa foto foi suprimida.

Ademais, a assinatura do engenheiro era algo sempre presente nos editoriais. A partir da edição número 66 a assinatura do editorialista passou a ser escrita apenas com as iniciais e, de quando em quando, a assinatura era omitida. Nota-se com isso que a tendência geral foi tornar o editorial cada vez mais impessoal, para que cada vez mais o discurso seja entendido como a vontade da Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

Ressaltando a característica *relativamente* estável do gênero, aqui também se tem como *relativamente* estável as manifestações do sentimento de nostalgia. Há uma parte fixa e há uma parte móvel na disposição desse fenômeno. Como a nostalgia é um fenômeno psicológico, ela pode estar presente sem grandes exigências de estrutura em diversos gêneros discursivos. A nostalgia penetrará no conteúdo e tomará a forma exigida pelo gênero em situação real de comunicação.

Como visto, para o discurso ser considerado nostálgico este precisa conter dois elementos primordiais: 1) ação de “relembrar o passado” e 2) “almejar um retorno a”. Ao permear um discurso, nem sempre ambos os elementos da nostalgia se encontrarão em um trecho isolado, mas sim, em certa quantidade das vezes encontram-se dispersos no texto.

No caso específico dos editoriais da *Revista Ferrovia*, quando os elementos estão dispersos no texto, o primeiro elemento de “relembrar o passado” geralmente se encontra no início do editorial. Com uma breve narração, o editorialista ativa a memória do leitor a fim de prepará-lo para contrastar aquele bom passado com as dificuldades do presente, apresentadas logo a seguir. Ao fazer isso, o editorialista, se conceituado a partir da teoria da psicologia da arte, torna-se um artista. Nessa circunstância, a construção da forma destrói o material – o conteúdo nostálgico. Tudo com o intuito de aproximar o leitor do texto ao trabalhar seus sentimentos a partir de um possível efeito catártico.

Ainda sobre a disposição dos elementos nostálgico nos editoriais, quando se observa um trecho em que os elementos da nostalgia estão proximamente coesos, esse trecho normalmente encontra-se no final do editorial. A posição é estratégica para que atue como um último recurso de comoção e persuasão sob o leitor. A forma como se dá a relação interlocutiva entre locutor e interlocutor do enunciado é o assunto do próximo tópico.

5.4 RELAÇÃO INTERLOCUTIVA

Retomando o que foi visto na fundamentação teórica, o editorial tem a qualidade de representar toda a empresa da qual o periódico faz parte. Sendo assim, o editorialista é porta-voz das suas visões político-ideológicas e seu discurso visa convencer o leitor dessa visão. No caso da *Revista Ferrovia*, o editorialista representa a Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. No entanto, o discurso impresso no editorial raramente é restrito às questões referentes à linha férrea Santos-Jundiaí. A grande maioria dos editoriais trata de assuntos de caráter geral sobre a ferrovia brasileira, sobre o coletivo de ferroviários, sobre seus medos e êxitos. Com certa periodicidade, o interlocutor recebe a revista e, junto dela, um editorial que busca orientar e aconselhá-lo sobre variados assuntos ligados a essa esfera.

É certo que editoriais são escritos por pessoas importantes daquela comunidade na qual circula a revista ou jornal. Com relação aos editoriais da *Revista Ferrovia*, esse fato não difere. Os editorialistas são todos engenheiros conhecidos e respeitados com um bom histórico dentro da empresa. São eles José Sartoris Netto (editoriais da edição 2 a 45), Edmundo dos Reis Brandão Pirajá (46-53), José Ferreira (54-63, 65), Walter Muniz (64), E.G.F.P. (69-77, 80, 84, 85), EGAB (78, 79, 81-83, 86, 87). Três são os editoriais anônimos: edição 01, 66, 67 e 68.

A revista é feita, em especial, para três públicos de esferas de atividade distintas: leitores relacionados a qualquer parte da ferrovia nacional, leitores relativos às ferrovias de países vizinhos e leitores dentro de órgãos públicos e privados (NETTO, 1975) Logo, assim como qualquer outro enunciado escrito, escreve-se tendo em vista um leitor ideal. O posicionamento do autor com relação ao interlocutor será de ferroviário para ferroviário, de engenheiro ferroviário para ferroviário e o de ferroviário para leigo.

O leitor ideal dos editoriais nostálgicos da *Revista Ferrovia* são ferroviários nostálgicos, pessoas que possuem o mesmo *background* histórico e empresarial, que partilham as mesmas memórias ressignificadas. Isso não se restringe a este caso específico, mas é algo universal: um enunciado nostálgico não atinge seu completo potencial emocional e persuasivo se não for direcionado para alguém que partilhe minimamente do mesmo sentimento de nostalgia.

5.4.1 Relação interlocutiva ferroviário-ferroviário

Tendo em vista a nostalgia compartilhada pelo coletivo, a posição linguístico-discursiva do enunciadador nostálgico comumente é próxima ao leitor e se coloca na mesma posição deste. Troca por diversas vezes o discurso do “eu” pelo o do “nós”, reafirmando que pertence ao mesmo coletivo do leitor. Junto disso, geralmente incita sentimento de união de classe para que todos juntos alcancem o futuro tão desejado para a ferrovia. Isso acontece no exemplo abaixo:

Torna-se assim imperioso que todos os ferroviários e a nós engenheiros em particular, unamo-nos em torno de nossa justa crença na ferrovia e descubramos os caminhos para levar a Rede para um novo apogeu (FERREIRA, 1977, p. 5).

A nostalgia é trazida pra falar de crises em uma tentativa de fazer o ferroviário estar ciente de que deve lutar para reconquistar o espaço perdido. O

exemplo dado convoca todos os colegas de classe para que se unam em esperança, em prol de criar meios de reestabelecer a ferrovia como um meio de transporte privilegiado no Brasil. Procura sensibilizar o autor à luta e dar subsídio emocional para que essa luta, repleta de obstáculos, seja ainda lutada com fervor no presente. Nota-se que o autor convoca toda a classe, inclui-se discursivamente como ferroviário, mas acaba também por restringir sua esfera ao dizer “a nós engenheiros em particular”. Os “engenheiros”, no contexto da ferrovia, ocupam os espaços mais altos da hierarquia ferroviária. Têm a incumbência de liderar e guiar os demais ferroviários profissional e ideologicamente. É de se esperar que reforce o chamado a essa esfera menor de funcionários visto seu grande poder de atuação.

5.4.2 Relação interlocutiva engenheiro-ferroviário

No exemplo anterior a relação interlocutiva que se estabelece é de ferroviário pra ferroviário, de engenheiro para engenheiro, de igual para igual. No entanto, o editorialista, que em todos os casos se encontra na posição de engenheiro, por vezes se coloca em um patamar diferente do leitor. Observe-se:

Os jovens que hoje entraram ou entrarão no trabalho ferroviário, **devem** ter e manter o mesmo espírito [...]. **Devem procurar assimilar o verdadeiro espírito** de ferroviário, **vencendo os obstáculos com coragem e técnica**, porque a Ferrovia [...] perdurará (FERREIRA, 1978, p. 5. Grifo nosso).

Aqui o engenheiro José Ferreira, como editorialista, estabelece como os novos ferroviários devem agir em seu ofício. Além de reforçar isso como *dever*, trata a atividade dos antigos ferroviários como “o verdadeiro espírito de ferroviário” que, sem escusas, deve ser compreendido e vivido no presente.

Como visto no item 5.1 Conteúdo temático, por diversas vezes a atividade do ferroviário é conceituada pelos engenheiros editorialistas. Muitas vezes essa conceituação é rígida em busca de solidificar o gênero ferroviário, uniformizando-o. Com isso o autor descreve e estabelece traços que o trabalhador da ferrovia deve ter para ser considerado aceitável no seu meio de trabalho. Essa relação interlocutiva visa o aconselhamento ideológico e profissional do indivíduo atuante na esfera. Utiliza-se do espaço e da profusão do periódico para disseminar ideias e modos de agir que são de interesse da empresa como um todo.

Nas duas formas de relação interlocutiva supracitadas é possível perceber pelos trechos como a nostalgia é inserida como ferramenta de persuasão. Os velhos tempos são retomados como modelos perfeitos para serem seguidos, são tomados como ideal de sucesso. Essa técnica funciona pois o endereçamento se dá, como já dito antes, a um indivíduo que partilha do mesmo conjunto seletivo de memórias, significadas de maneira semelhante, promotoras de afetividade semelhante.

5.4.3 Relação interlocutiva ferroviário-leigo

Quando se trata de um discurso para as massas leigas ou para órgãos públicos ou privados, a relação interlocutiva estabelece uma nova abordagem com relação à nostalgia. Preocupam-se com o fato de que a nostalgia expressa por eles não seja compreendida por completo pelos leigos fazendo com que estes olhem para a ferrovia como algo retrógrado. Quando o editorial é endereçado para esse tipo de leitor, os focos de nostalgia limitam-se a tratar da glória e rendimento da ferrovia do passado. Trazem muitos dados atuais e como eles poderiam melhorar com a colaboração de determinado órgão ou governo. Para garantir tom mais enfático ao direcionamento do editorial, chegam até a citar o leitor ideal: “Basicamente o que esperamos, Sr. Presidente, é uma adequação da atual estrutura da Rede, de forma a transformá-la numa força viva do progresso da nação” (NETTO, 1972, p. 5).

É desnecessário afirmar que a superação de muitos dos obstáculos que desafiam a volta de uma ferrovia de grande prestígio não está ao alcance dos ferroviários. Estes possuem uma série de questões internas para tratar, no entanto, lidam igualmente com diversos fatores externos. Segundo os editorialistas, um dos maiores é a influência estrangeira para que as políticas governamentais do Brasil priorizem a rodovia. A *Revista Ferrovia* existe para, além de tudo, buscar visibilidade dos governos para solucionar essa natureza de obstáculo. Sua luta abarca a defesa do patrimônio ferroviário e o aperfeiçoamento da técnica ferroviária.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desta pesquisa foi observar a forma relativamente estável de manifestação linguístico-discursiva do sentimento da nostalgia nos editoriais da *Revista Ferrovia*. Para alcançar esse objetivo fez-se necessário um conjunto de procedimentos descrito no capítulo Metodologia. O citado item detalhou as fases de contato com o corpus, levantamento de dados e os passos de análise destes.

Em seguida, no item Contexto histórico da ferrovia no Brasil, foi feito um panorama histórico da situação ferroviária em cenário brasileiro. A descrição partiu de sua implantação, passou pelo auge de seu funcionamento e tratou, por fim, tratou de sua decadência. Junto a isso houve um breve estudo do perfil do ferroviário. Tais informações foram de crucial importância para que uma análise linguístico-discursiva pudesse ser satisfatoriamente feita sobre os editoriais.

A análise, em uma perspectiva bakhtiniana, dividiu-se entre 1) conteúdo temático; 2) estilo verbal; 3) construção composicional e 4) relação interlocutiva. É válido lembrar que todos esses elementos coexistem inseparavelmente formando o todo de um enunciado, neste caso, o todo da manifestação da nostalgia.

Em 1) conteúdo temático, delimitou-se que conteúdo nostálgico é formado por duas partes: retomar um passado positivo e demonstrar desejo de retornar a ele. A partir disso pôde ser observado que em um discurso nostálgico há a relação do indivíduo com o passado, presente e futuro. Passado e presente em contraste, almejando um futuro similar ou igual ao passado. Ressalta-se aqui que o tema é algo intimamente conectado com o contexto sócio-histórico de produção de cada editorial.

Ainda dentro desse tópico, o objeto de nostalgia foi investigado. Observou-se que havia contraste em posição nostálgica entre dois âmbitos. Com relação à ferrovia, a nostalgia manifestava-se com vontade de retorno parcial ao passado: o sucesso, imponência e prestígio dos bons tempos aliados à modernidade de máquinas e ferramentas possivelmente disponíveis no presente. Em contraste, quando aplicada a nostalgia ao âmbito do profissional ferroviário, a nostalgia toma caráter saudosista. Com ânsia de um retorno total, o profissional que não se adequava aos supostos padrões antigos de atividade ferroviária não era aceito. Há uma negação nas formas de trabalho do presente.

A partir disso, desenvolveu-se a ideia de que ambos os tipos de manifestação são intrinsecamente conectadas e fruto de um mesmo objeto de

nostalgia: o sentimento de fazer parte de uma instituição de extremado prestígio. Logo, conclui-se que não se tem nostalgia de estruturas, elementos físicos, pessoas. Mas sim, tem-se nostalgia do sentimento que essas estruturas e pessoas proporcionavam e que no presente, por algum motivo, são incapazes de proporcionar.

Com relação ao item Estilo, existem certos padrões de escolhas linguísticas ao editorialista se referir ao passado, presente e futuro. Passado sempre de forma positiva, presente de forma negativa e futuro, sendo otimista ou não, procurando retomar o passado. Para denotar isso, o discurso sobre o futuro é permeado de palavras com prefixo *re-*, com sentido de retorno. Também é interessante ressaltar que o editorialista em um número considerável de vezes subverte o discurso do "eu" para o do "nós" como manobra para se aproximar do público leitor.

Tratando-se de Construção composicional, a forma da manifestação da nostalgia molda-se, por ser fenômeno psicológico, ao gênero discursivo no qual está inserido. No caso do editorial, as aparições estão em sua grande maioria no início ou no final do texto. Quando no início, é usado para ativar mnemonicamente o leitor para que, a seguir, compreenda o presente de forma contrastante. Quando no final, é usado como último artifício de sensibilização e persuasão do leitor.

A relação entre o editorialista nostálgico e o leitor é descrita no item Relação interlocutiva. Nesse último item de análise foi observado como se dão as relações de ferroviário para ferroviário, de engenheiro para ferroviário e de engenheiro para público leigo/órgão público ou privado. A primeira relação visa aproximar-se do leitor como um auxílio à resolução de problemas e incentivador de um espírito de união de classe. A segunda trata de nortear a atividade do ferroviário, e, em especial, a dos mais jovens. A terceira, diferentemente das outras duas, tem cautela ao usar a nostalgia e requisita atenção às ferrovias. Colocando responsabilidade principalmente nos órgãos do governo, reivindica investimento e melhores condições econômicas para as linhas férreas.

Com este trabalho, a manifestação da nostalgia mostrou ser um traço complexo da comunidade ferroviária. Por ser um recurso utilizado em um presente de dificuldades e, até mesmo, doloroso em um sentido psicológico, a compreensão da função e efeito da nostalgia torna-se importante. Pôde-se concluir que a nostalgia não é apenas um sentimento aplicado no discurso como instrumento para compor os enunciados. Mas sim, que nostalgia pode ser também um instrumento para o desenvolvimento humano. Observe-se o seguinte esquema:

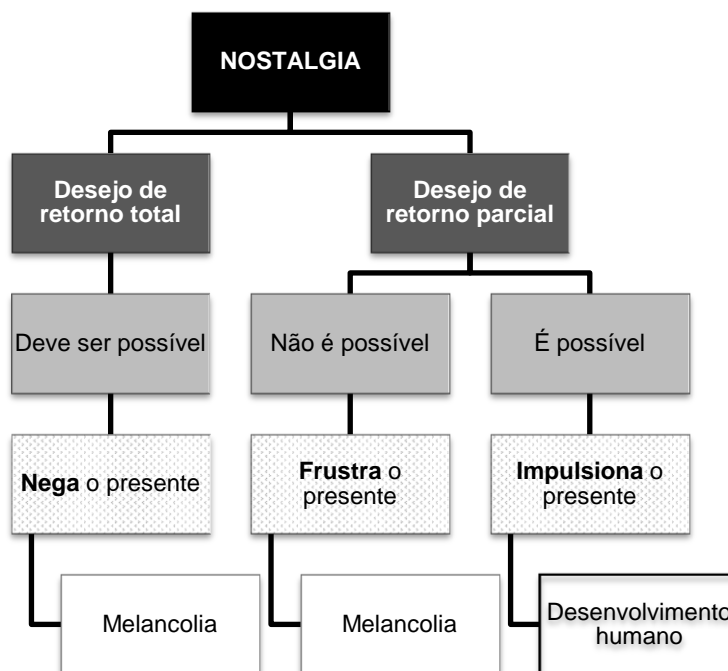


Figura 4 – Quadro esquemático sobre nostalgia e desenvolvimento humano
Fonte: Autoria própria.

Nostalgia é frequentemente tida pelos teóricos abordados como algo relacionado à melancolia. O gráfico acima passou a ser desenvolvido tendo em vista que nem toda nostalgia configurava-se como melancólica nos editoriais analisados. A partir daí, delimitou-se os possíveis caminhos que levariam o indivíduo nostálgico a desenvolver ou não o sentimento da melancolia.

Como pode ser visto no esquema, se o indivíduo escolher o retorno total ao passado, como é o caso saudosismo, a possibilidade de esse retorno poder ou não acontecer não é questionada. Ou seja, o futuro *tem* que ser completamente igual ao passado para que o indivíduo alcance seu objetivo. Em termos vigotskianos (1999), apenas um retorno total ao passado geraria uma liberação de energia psíquica acumulada. O problema desse caminho está no fato de que um retorno total ao passado é algo impossível de ser conseguido. Logo, o caminho do saudosismo impede o desenvolvimento humano visto que este majoritariamente frustra o indivíduo saudosista, causando-lhe uma saudade melancólica.

Quando há o desejo de retorno parcial ao passado, este pode ser possível ou impossível. No caso de ser impossível, a nostalgia gera o mesmo efeito do saudosismo. Embora o indivíduo possa ter prazer em lembrar bons tempos como forma de proteção contra um presente aflitivo, a energia gerada nesse processo não

encontrará vazão. Logo, o ser nostálgico provará de uma frustração, levando-o a melancolia.

O terceiro caminho é o da nostalgia sentida por um indivíduo que deseja um retorno parcial ao passado, sendo que esse retorno, de alguma forma, pode ser possível. Nesse caso a nostalgia age como um gerador de futuro, um artifício para impulsionar o presente. Olhando para bons tempos passados, este é colocado como um horizonte provavelmente tangível, portanto, algo pelo que vale a pena ser lutado. As pequenas vitórias das lutas mantém um equilíbrio de energia psíquica saudável, a ponto de manter o ser se desenvolvendo ao ponto de possivelmente alcançar o tão sonhado objeto de desejo.

A memória nostálgica nos editoriais da *Revista Ferrovia* está em sua maioria norteada pelos princípios do último caminho apresentado. No entanto, é visível que a conquista desse futuro prenhe de passado é algo que não depende só dos ferroviários. De acordo com Lima (2014), esse obstáculo precisa ser vencido e, para tanto, essa situação exige que o ferroviário lance mão de um instrumento, um modo de agir de que não possui domínio no momento. Isso os incita a ir além do que já faz e consegue. Em “comunhão” com os outros indivíduos do coletivo, o indivíduo busca se renovar para superar aquilo que o oprime.

É aqui que, após esse apanhado psicológico, voltamos para o editorial. A revista como um todo passou a ser regular a partir da crise da ferrovia. A revista e, em especial, o editorial como porta-voz do coletivo, foram um instrumento construído para buscar vencer aquilo que não podiam tentar resolver por eles mesmos. Com a *Revista Ferrovia*, poderiam unir uma classe em busca de um mesmo objetivo, poderiam clarificar a situação da mesma e, principalmente, voltar a ter a visibilidade que a ferrovia tanto merece.

REFERÊNCIAS

BÁCCARO, Liége; NASCIMENTO, Elvira L. O gênero editorial na perspectiva do interacionismo sociodiscursivo: o contexto de produção. **Anais do V Encontro Científico do Curso de Letras - O Desafio das Letras FACCAR**. v. 1. Rolândia - PR: FACCAR, 2007a. Disponível em: <http://www.faccar.com.br/eventos/desletras/hist/2007_g/textos/15.htm>. Acesso em: 28 maio 2016.

BAKHTIN, Mikhail. **Estética da criação verbal**. 6.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

_____; VOLOCHINOV, Valentin. **Marxismo e filosofia da linguagem**. Trad. Michel Lahud e Yara Frateschi Vieira. São Paulo: Hucitec, 2009.

BARROCO, Sonia M.; SUPERTI, Tatiane. Vigostki e o estudo da psicologia da arte: contribuições para o desenvolvimento humano. **Psicologia & sociedade**. n. 26. v. 1. p. 22-31. Belo Horizonte: UFMG, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/psoc/v26n1/04.pdf>>. Acesso em: 20 ago 2016.

BOSI, Ecléa. **O Tempo Vivo da Memória**: ensaios de Psicologia Social. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

BOYM, Svetlana. Nostalgia and its Discontents. **Hedgehog Review**. n. IX. p. 7-18. Charlottesville – EUA: University of Virginia, 2007.

BRAIT, Elisabeth et al. **Bakhtin, dialogismo e construção do sentido**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1997.

CUNHA, Antonio Geraldo da. **Dicionário etimológico da língua portuguesa**. 4.ed. Rio de Janeiro: Lexicon, 2013.

FARIA, Maria A. **O jornal na sala de aula**. São Paulo: Contexto, 1996.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio de língua portuguesa**. 5.ed. Curitiba: Positivo, 2010.

GERHARDT, Tatiana; SILVEIRA, Denise T. (Orgs). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>>. Acesso em: 28 maio 2016.

GIL, Antonio C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1991.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de S. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

LIMA, Anselmo P. de. **Visitas técnicas**: interação escola-empresa. Curitiba: CRV, 2010a.

LIMA, Anselmo P. de. (Re)pensando o problema dos gêneros do discurso por meio de uma relação entre Bakhtin e Vigotski. **Bakhtiniana: Revista de Estudos do Discurso**, São Paulo, v. 1, n. 3, p. 113-126, 2010b.

LIMA, Anselmo P. de. Dialogismo, argumentação e desenvolvimento humano: uma abordagem de gestos profissionais docentes por meio do método da autoconfrontação. **Bakhtiniana: Revista de Estudos do Discurso**, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 59-81. 2013a.

LIMA, Anselmo P. de. Procedimentos teórico-metodológicos de estudo de gêneros do discurso: atividade e oralidade em foco. In: BRAIT, Beth; MAGALHÃES, Anderson S. (Orgs.). **Dialogismo: teoria e(m) prática**. São Paulo: Terracota Editora, 2014.

LIMA, Anselmo P. de. Desenvolvimento da afetividade, das emoções e dos sentimentos humanos no (e fora do) trabalho: uma questão de saúde coletiva e segurança pública. **Saúde e Sociedade**. v. 24. n. 3, p. 869-876. São Paulo. USP, 2015. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/sausoc/article/view/104882>>. Acesso em: 2 set 2016.

LIMA, José R. de; SANTOS FILHO, Ivanaldo O. dos. Editorial: gênero de expressão opinativa. **Revista Interdisciplinar**. Ano VI. p. 87-89. Aracaju: UFS, 2011. Disponível em: <http://200.17.141.110/periodicos/interdisciplinar/revistas/ARQ_INTER_14/INTER14_08.pdf>. Acesso em: 28 maio 2016.

LEONARDELLI, Patricia. **A memória como recriação do vivido**. Tese de Doutorado em Psicologia. São Paulo: USP, 2008. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27156/tde-07052009-143057/>>. Acesso em: 29 jul 2016.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas, SP: Pontes, 1990.

METRÔ – Companhia do metropolitano de São Paulo. A ferrovia paulista. **Estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental: Linha Laranja**. v. 3. 2012. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/licenciamento-ambiental/pdf/linha_18_bronze/eia/volume-iii/Arquivo-20.pdf> Acesso em: 31 jul 2016.

MINAYO, Maria C. S. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MONT'ALVERNE, Camila; MARQUES, Francisco P. J. A opinião da empresa no Jornalismo Brasileiro: Um estudo sobre a função e a influência política dos editoriais. **Estudos em Jornalismo e Mídia**. vol. 12. n. 1. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5007/1984-6924.2015v12n1p121>>. Acesso em: 1 jun 2016.

Revista Ferrovia. Expediente. São Paulo: Órgão oficial da associação de engenheiros da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, ed. especial, p.3, 1979.

SOUZA, Roberto de Mello e. **Administração integrada**. São Paulo: Duas Cidades, 1983.

VIGOSTSKI, Lev S. **Psicologia da Arte**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

ZAMBELLO, Marcos Henrique. **A Memória Ferroviária: Luta e Identidade Operárias**. In: Anais do 33 encontro Ceru. P 75-113. 2009

APÊNDICES

APÊNDICE A – Lista do *corpus* de editoriais da *Revista Ferrovia*

Número	Mês	Ano	Título	Autor
1	12	1935	Sem título	Anônimo
2	08	1967	Uma das causas do deficit ¹ nas ferrovias	Sartoris Netto ²
3	07	1968	Legislação obsolêta prejudica o sistema ferroviário	Sartoris Netto
4	11	1968	Ferrovia: problema nacional	Sartoris Netto
5	01/02	1969	Bravos, E.F.S.J.!	Sartoris Netto
6	05/06	1969	A “Sofrerail” na Rêde	Sartoris Netto
7	07/08	1969	O “container”	Sartoris Netto
8	09/10	1969	Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)	Sartoris Netto
9	11/12	1969	Enfim, as regionais	Sartoris Netto
10	01/02	1970	A ferrovia deve ser divulgada	Sartoris Netto
11	03/04	1970	A ferrovia no país do automóvel	Sartoris Netto
12	05/06	1970	Companhia Paulista de Estradas de Ferro, pioneira a 150 km/h	Sartoris Netto
13	07/08	1970	“A propaganda é a alma do negócio”	Sartoris Netto
14	09/10	1970	Um problema de logística	Sartoris Netto
15	11/12	1970	RFF/AS: rumo ajustado	Sartoris Netto
16	01/02	1971	Publicidade negativa	Sartoris Netto
17	03/04	1971	Para um bom barco, melhor comandante	Sartoris Netto
18	05/06	1971	A grande obra	Sartoris Netto
19	08/09	1971	Vamos diversificar?	Sartoris Netto
20	09/10	1971	“Tráfico de cérebros”	Sartoris Netto
21	11/12	1971	Mil novecentos e setenta e um	Sartoris Netto
22	01/02	1972	O trem... outra vez	Sartoris Netto

¹ A grafia original de todos os títulos dos editoriais foi respeitada.

² O sombreado cinza presente em certas linhas da lista indica que o editorial em questão foi classificado como nostálgico.

23	03/04	1972	Ferrovia & criatividade	Sartoris Netto
24	05/06	1972	Auto-suficiência prejudicial	Sartoris Netto
25	07/08	1972	Boas vindas, Sr. Presidente	Sartoris Netto
26	09/10	1972	É imprescindível o lucro?	Sartoris Netto
27	11/12	1972	Recuperação em perspectiva	Sartoris Netto
28	01/02	1973	Santo-Jundiaí, Transporte & adestramento de pessoal	Anônimo
29	03/04	1973	Metropolitano Paulistano	Sartoris Netto
30	05/06	1973	Cuidado com o estol	Sartoris Netto
31	07/08	1973	“Integração para passageiros”	Sartoris Netto
32	09/10	1973	A encruzilhada	Sartoris Netto
33	11/12	1973	Efetiva implantação do sistema regional	Sartoris Netto
34	01/02	1974	A barreira desafiante	Sartoris Netto
35	03/04	1974	Metrô x rede	Sartoris Netto
36	05/06	1974	Metrô x ferrovia: capítulo II	Sartoris Netto
37	07/08	1974	O verdadeiro gargalo	Sartoris Netto
38	09/10	1974	Integrar para resolver	Sartoris Netto
39	11/12	1974	Programa de desenvolvimento ferroviário	Sartoris Netto
40	01/02	1975	Nossa “ferrovia” também melhora	Sartoris Netto
41	03/04	1975	Investimento também abrange o pessoal	Sartoris Netto
42	05/06	1975	PESSOAL: mais qualidade e menor quantidade	Sartoris Netto
43	07/08	1975	Colapso!	Sartoris Netto
44	09/10	1975	A hora é de somar	Sartoris Netto
45	11/12	1975	“Nossos agradecimentos”	Brandão Pirajá
46	01/02	1976	Um objetivo de grande alcance social	Brandão Pirajá
47	03/04	1976	Pé no freio...	Brandão Pirajá
48	05/06	1976	Que país é este...	Brandão Pirajá
49	07/08	1976	Quantidade e qualidade	Brandão Pirajá

50	09/10	1976	Decepção e desistímulo	Brandão Pirajá
51	11/12	1976	Fim de ano. Novas esperanças	Brandão Pirajá
52	01/02	1977	Acelerar	Brandão Pirajá
53	03/04	1977	Despedida	Brandão Pirajá
54	05/06	1977	Valorização do engenheiro	José Ferreira
55	07/08	1977	Valorização do engenheiro - II	José Ferreira
56	09/10	1977	Vinte anos de rede	José Ferreira
57	11/12	1977	Fim de ano	José Ferreira
58	01/02	1978	Pioneirismo	José Ferreira
59	03/04	1978	Criar: função do engenheiro	José Ferreira
60	05/06	1978	Renovação	José Ferreira
61	07/08	1978	“O jogo terminou”	José Ferreira
62	09/10	1978	Hierarquia	José Ferreira
63	11/12	1978	Final	José Ferreira
64	01/02	1979	Parabéns e boas findas	Walter Muniz
65	03/04	1979	A grande chance	Walter Muniz
66	05/06	1979	Em busca de uma nova imagem	Walter Muniz
67	07/08	1979	Por que?	Anônimo
68	09/10	1979	E por falar em burocracia...	Anônimo
69	11/12	1979	A ferrovia dos meus sonhos	E.G.F.P.
70	01/02	1980	Anos 80 – a década ferroviária	E.G.F.P.
71	03/04	1980	Um dia muito especial	E.G.F.P.
72	05/06	1980	A integração de transportes e o “espírito latino”	E.G.F.P.
73	07/08	1980	Volta à ferrovia	E.G.F.P.
74	09/10	1980	Era uma vez...	E.G.F.P.
75	11/12	1980	Eureka: estão redescobrimdo a ferrovia	E.G.F.P.
76	01/02	1981	FERROVIÁRIO: um estado de espírito	E.G.F.P.
77	03/04	1981	A volta aos trilhos	E.G.F.P.

78	05/06	1981	Ressurge a ferrovia	EGAB
79	07/08	1981	A.L.A.F.	EGAB
80	09/10	1981	O novo "condottiere" da SR.4	E.G.F.P.
81	11/12	1981	Ideal	EGAB
82	01/02	1982	Propriedades e especialização do transporte ferroviário	EGAB
83	03/04	1982	A crise econômica e os investimentos ferroviários	EGAB
84	05/06	1982	Um sonho se torna realidade: divisão especial de subúrbios de São Paulo	E.G.F.P.
85	07/08	1982	A ferrovia na era da cibernética	E.G.F.P.
86	09/10	1982	"Progresso"	EGAB
87	11/12	1982	Superar com otimismo	EGAB

ANEXOS

COMENTÁRIO

UMA DAS CAUSAS DO DEFICIT NAS FERROVIAS

Vivem saudosos em nossa memória «os bons tempos» do monopólio dos transportes ferroviários em nosso país.

Naquêles tempos, por não existirem as boas rodovias e serem precários o conforto e capacidade de carga dos veículos as ferrovias eram procuradas e até imploradas para a obtenção de uma passagem ou vagão para o despacho de mercadorias.

Esse ambiente gerou dentro delas uma mentalidade e uma hierarquia na importância das funções dentro da empresa que as estão liquidando pelo processo chamado deficit.

Os administradores consomem todo o seu tempo em obras de melhoria das linhas férreas, sinalização, magníficas estações, locomotivas, sempre reclamando maior número de vagões esquecendo-se de que estão à frente de uma empresa industrial e de que é importante à sua gerência a boa operação da ferrovia, isto é, a circulação rápida de seus vagões, proporcionando maior rendimento e rentabilidade, e mais importante, ainda, o êxito comercial da empresa.

Quanto à hierarquia, continuam a prevalecer os homens que fazem a operação de transporte vindo em segundo plano os que tratam do êxito financeiro da empresa.

Mas, como dissemos, a estrada de ferro é uma empresa industrial que VENDE FRETE, como resultado do transporte de passageiros e mercadorias.

E as mercadorias para serem transportadas?

Ah! estas, «nos bons tempos», estavam a cargo dos clientes das ferrovias que as procuravam para «conseguir» o seu transporte.

Porém os tempos foram mudando, as boas rodovias aparecendo, os veículos rodoviários melhorando o seu conforto e sua capacidade de carga e, assim, iniciando violenta concorrência pela preferência do transporte.

Hoje, nas ferrovias, vivemos ainda a mesma mentalidade e aquela mesma hierarquia, porém em outros tempos.

Os clientes já não as procuram com a mesma frequência e necessidade e, enquanto os vagões ficam nos desvios ou correm vazios em retorno, pululam nas rodovias, em itinerários paralelos, uma imensidade de caminhões. Veja-se por exemplo as Vias Anhanguera, Dutra e Anchieta.

De que adianta uma via permanente perfeita, uma sinalização automática, locomotivas modernas, tudo isso somando custos de investimentos e manutenção fabulosos, se passageiros e cargas seguem via rodoviária?

Os administradores de nossas ferrovias, se fiserem um exame de consciência, certamente considerar-se-ão culpados de não imprimirem às empresas que dirigem, uma orientação em bases verdadeiramente comerciais.

Reunem-se com seus auxiliares para saber como gastar suas verbas, porém descuidam do mais importante, que é como ganhar essas verbas.

Para a redenção do sistema ferroviário nacional devem os seus responsáveis encarar as estradas de ferro como empresas industriais cujo único produto a oferecer é o transporte e que os fretes sejam vendidos em livre concorrência, como uma mercadoria qualquer, num balcão de uma loja comercial.

JOSÉ SARTORIS NETTO

A VOLTA AOS TRILHOS

Observa-se principalmente nos últimos dois anos, o interesse em reativar o sistema ferroviário nacional, um tipo de transporte considerado na década de 70 como anti-econômico, dentro do espírito de que "ferrovia é transporte para grandes cargas a grandes distâncias". Assim, a partir de 8 de maio, com saída de Campinas, teremos novamente os trens de passageiros ligando aquela cidade a Brasília.

Pelas informações divulgadas, essa ligação deverá com o tempo alcançar os objetivos pré-fixados, ou seja, interligar com artérias de transporte ferroviário os pontos mais importantes da malha econômica do país. Dentro de 90 dias deverá aumentar a operação nesta faixa, como aliás aconteceu com a ligação Rio-Belo Horizonte.

É lícito admitir que, com a crise do petróleo, que neste século XX está encerrando o império dos combustíveis líquidos, que o trem de passageiros de longo percurso poderá voltar a ser aquele elo de penetração que já o caracterizou no início do século. Porém, os investimentos nesta área são enormes, de difícil justificativa econômica, a não ser que se consiga uma coexistência entre o transporte de passageiros com o de cargas. Assim, na próxima década, como aliás preconizou um antigo presidente da RFFSA, deveremos ter o sistema ferroviário brasileiro dividido em quatro partes distintas:

- 1) **transporte de carga** bem caracterizado num país continental como o Brasil, que possui 7.000 Km de costa marítima e "corredores" naturais de exportação. A própria economia do país necessita deste suporte, para seu crescimento.
- 2) **transporte suburbano**, que deverá nos próximos anos resolver a crise do movimento de massas das grandes cidades.
- 3) **transporte estratégico**, em zona em que a ferrovia dá sua parcela de contribuição como o único transporte viável, apesar de anti-econômico.
- 4) enfim, **transporte de passageiros de longo percurso**, nos moldes das ferrovias européias e japonesas, que poderá tornar-se rentável se orientado pela mesma política que o sustentou praticamente por um século como um modelo de conforto, economia, prestação de serviços e segurança.

E.G.F.P.

EDITORIAL

P I O N E I R I S M O

Eng. José Ferreira

A Ferrovia foi pioneira no passado, não só na abertura de novos acessos às terras que se mantinham incultas por falta de transportes, como (e principalmente) pela coragem na aceitação de desafios e procura de novas técnicas e processos na resolução de seus problemas. Essa dinâmica gerou entre os ferroviários um espírito de pioneirismo, que em nossa terra culminara em um Mauá e nos grandes vultos de nossa engenharia ferroviária.

Hoje, os verdadeiros ferroviários ainda conservam o espírito pioneiro, desbravando veredas em busca de novos caminhos e de soluções visando sempre um bem maior para a humanidade em geral.

Os novos desafios podem não estar em terras longínquas e de difícil acesso. Eles podem ser o transporte de massas humanas nas regiões suburbanas, ou o escoamento premente das safras. Sempre existirá alguma barreira que parecerá intransponível, entretanto os verdadeiros pioneiros não se quedam ante o "Impossível" e brincam e se divertem com o "Difícil".

Os jovens que hoje entram ou entrarão no trabalho ferroviário, devem ter e manter o mesmo espírito. Devem entender que as dificuldades e os desafios é que moldam o indivíduo. Devem procurar assimilar o verdadeiro espírito de ferroviário, vencendo os obstáculos com coragem e técnica, porque a Ferrovia, de uma maneira ou outra, correndo hoje sobre trilhos ou no futuro sobre colchão de ar, fluxo magnético ou de qualquer outra maneira que o engenho dos ferroviários saberá criar, perdurará.

Aos falsos ferroviários, aqueles que não tem espírito de pioneirismo, aqueles que não conseguirem vibrar com os desafios, só resta um caminho: deixar a ferrovia.