MEMÓRIA E NOTÍCIA: ESTUDO SOBRE O ACIDENTE DE 1981 DA REDE FERROVIARIA FEDERAL S/A – TEREZA CRISTINA

Bruno Tomaz de Souza**

Resumo: Este artigo aborda a relação entre memória afetiva e notícias sobre o acidente ferroviário de agosto de 1981, que causou a morte de três funcionários da Rede Ferroviária Federal. Tem o objetivo de analisar se houveram diferenças entre a história oral e as matérias veiculada no jornal, além de analisar a mudança do comportamento da empresa e dos funcionários após o acidente. Por se tratar de um evento que aconteceu há 36 anos, houveram divergências entre as duas fontes de pesquisa, uma vez que a memória se modifica ao longo do tempo e o documento se mantém original.

Palavras-chave: memória afetiva; memória coletiva; patrimônio imaterial;

1 INTRODUÇÃO

Este artigo faz um estudo comparativo entre as notícias veiculadas e as memórias dos ferroviários que trabalhavam na Rede Ferroviária Federal S/A sobre o acidente ferroviário que aconteceu no município de Esplanada, quando a explosão da locomotiva modelo Texas, nº 312 da RFFSA, na Superintendência Regional 9 de Tubarão, matou três ferroviários.

A pesquisa será realizada no jornal O Estado, de abrangência estadual, veículo de comunicação que veiculou notícias estudadas referente ao acidente. Comparando com as memórias que foram coletadas através de entrevistas com os ferroviários aposentados da RFFSA que presenciaram o acidente de 15 de agosto de 1981.

Com a descoberta do tema se questionou se abordagem que os veículos de comunicação tiveram referente ao acidente que acabou matando três funcionários ferroviários da RFFSA SR9 de Tubarão é a mesma contada pelos ferroviários que presenciaram o fato. Quais memórias os profissionais relataram sobre o acidente? Se houve impacto dentro da empresa, no cotidiano da classe ferroviária após esse acontecimento e qual foi esse impacto.

Tubarão é uma cidade que foi desenvolvida em virtude da ferrovia, que transportava milhares de toneladas de carvão mineral nos anos de ouro. Além de fazer o transporte ferroviário de passageiros. Meados da década de 70 a 80 a Ferrovia Tereza Cristina chegava a transportar anualmente perto das 8 milhões toneladas de carvão, número incomparável comparado aos dias de hoje, que fica na casa das 2,5 milhões toneladas.

**Acadêmico do curso de Jornalismo da Universidade do Sul de Santa Catarina. stomaz.bruno@gmail.com

Segundo informações de funcionários aposentados da Rede Ferroviária Federal, a companhia nesta época era focada em bater metas, outrora esquecendo da segurança e bem-estar do ferroviário. Diante disso ocorreu o famoso acidente dentro da comunidade ferroviária, memória que foi perdida pelo restante da população.

Acidente que segundo esses funcionários aposentados ocorreu no dia 15 agosto de 1981, quando a locomotiva nº312 do modelo Texas apresentou um problema na caldeira por falta de manutenção periódica e explodiu, "a explosão atingiu um diâmetro de mais de cem metros, destruindo a cabine onde estavam as três vítimas" (ALBEIRICE, 1984, p. 24).

Considerando que na época não haviam diversos veículos de comunicação, capazes de alcançar proporções de audiência como acontece hoje. Ficando a dúvida de que modo foi noticiado o respectivo fato, como foi a receptividade, e se através da notícia do acontecimento a rotina de empresa foi mudada.

Assim segundo Pêcheux (1995, p. 160) "as palavras, expressões, proposições mudam de sentido segundo as posições sustentadas por aqueles que as empregam, o quer dizer que elas adquirem seu sentido em referência a essas posições, isto é, em relação às formações ideológicas".

Com essa afirmação é possível concluir que o sentido da palavra não existe 'em si mesmo', a palavra não fala por si só, porém é determinada pelas posições ideológicas pela população no processo sócio histórico em que as palavras são produzidas. Contudo dependendo da forma como foi noticiado o fato através dos veículos de comunicações, diversas consequências poderiam ser registradas.

Por isso a ideia de confrontar a informação veiculada nos veículos de comunicações através das memórias dos ferroviários já aposentados que presenciaram o acidente na época. É através dessa memória que pretende-se resgatar algo que está perdido e fora do alcance da população de Tubarão. " Pela memória, o passado não só vem à tona das águas presentes, misturando-se com as percepções imediatas, como também empurra, "desloca" estas últimas, ocupando o espaço todo da consciência" (BOSI, 1979, p. 9). Por isso a intenção de provocar a memória dos entrevistados para que consigam resgatar com mais precisão a lembrança que têm do fato.

O objetivo principal do estudo foi de investigar se a abordagem que os veículos de comunicação pesquisados tiveram a respeito do acidente que ocorreu em 15 agosto de 1981, que acabou matando três ferroviários é a mesma que as memórias dos funcionários aposentados da RFFSA que presenciaram o fato. Além de verificar se houve impacto dentro

da empresa, se o dia a dia da classe ferroviária mudou após o acidente, avaliando quais foram as mudanças.

2 METODOLOGIA

Pesquisa qualitativa descritiva, com análise de conteúdo. O método de pesquisa qualitativa, segundo Motta (2015 p. 100), "apresenta como características: análise de palavras (narrativas); análise indutiva (sem preocupação com as totalidades); e análise subjetiva, pois o pesquisador envolve-se com o processo de geração de categorias para analisar fenômenos".

A análise de conteúdo de Laurence Bardin (2011) reforça esta aplicabilidade, visto que trata de uma investigação através dos sentidos semânticos apresentados no objeto pesquisado. Com ela é possível enquadrar em categorias de análise o que está sendo observado pelo pesquisador.

Através da história oral, foram gravadas 20 entrevistas com os funcionários aposentados da SR9 da RFFSA para o projeto de pesquisa "A memória como patrimônio imaterial no Museu Ferroviário de Tubarão", desenvolvido pelo pesquisador, de iniciativa do estado Santa Catarina através do Art.171. Porém foi possível evocar as lembranças sobre o acidente de 1981 de apenas cinco deles. Eles narraram os fatos e lembranças sobre a ferrovia e o acidente. Vieram à tona diversas lembranças sobre o cotidiano dos respectivos funcionários na rede ferroviária federal. Como a maioria dos entrevistados trabalhava em ambiente externo, foram ouvidos muitos relatos sobre o funcionamento das locomotivas, as dificuldades enfrentadas durante as viagens, além de lembranças sobre o sistema de logística da ferrovia na região.

A idade dos entrevistados variava entre os 55 a 75 anos, tendo em vista que boa parte da amostra se aposentaram entre as décadas dos anos 80 e 90.

Diante das informações coletadas, verificamos como que estas memórias aparecem nas notícias veiculadas na época do acidente. Durante a pesquisa foram analisadas três notícias, veiculadas no jornal O Estado, entre os dias 16 de agosto à 19 de agosto de 1981, mídia de comunicação impressa da época de circulação estadual.

Com isso pretendemos investigar se a abordagem que o veículo de comunicação pesquisado teve a respeito do acidente que ocorreu em 15 agosto de 1981, que acabou matando três ferroviários é a mesma que as memórias dos funcionários aposentados da RFFSA que presenciaram o fato. Assim, verificar se houve impacto dentro da empresa, se o

dia a dia da classe ferroviária mudou após o acidente, além de avaliar quais mudanças ocorreram.

3 NOTÍCIA

A palavra "notícia" vem do Latim, em que "*notitia*" significa "notoriedade; conhecimento de alguém; noção. A partir disso em conjunto com o conhecimento desenvolvido no jornalismo diz que notícia só nasce de um acontecimento pré-existente que seja novidade e tenha relevância para a sociedade. Cotta (2005, p. 76) diz que "notícia é, na técnica do jornalismo, a informação sobre uma pessoa ou um acontecimento, fato novo, inédito ou inusitado, capaz de provocar impacto, interesse ou despertar a curiosidade das pessoas. "

A notícia para Marcondes Filho (1989, p.13) é "a informação transformada em mercadoria com todos os seus apelos estéticos, emocionais e sensacionais". Para chegar a ser notícia, essa informação sofre um tratamento, a qual se adapta às normas do mercado. A informação crua e simples não é suficiente para ser mercadoria, "um acidente só vira acidente se estiver envolvido alguém, que o jornal pretenda destacar (MARCONDES FILHO 1989). Além disso, essa mercadoria, no caso a notícia, é uma das mais perecíveis. No entanto, quanto mais o tempo passa, menos valor tem a notícia.

Medina (1988, p. 71) diz que as notícias têm uma dupla funcionalidade, a de informar o leitor e a de distraí-lo. Elas "procuram atingir o nível massa de leitores, daí a ênfase em informações sonho/realidade", citando os exemplos como noticiário esportivo, "novidades da sociedade", polícia e o mundo das emoções primárias, serviços de lazer, entrevistas e perfis de interesse humano".

Para Marcondes Filho (1989), o que é vendido no jornalismo é a aparência do valor de uso, pois a visibilidade, a capa do jornal, a manchete são a atratividade da mercadoria chamada Jornal.

Após as afirmações dos autores é perceptível que a notícia é produzida a partir da necessidade do público, que é levado muito em consideração a relevância dos acontecimentos para a produção dela. Se determinados fatos que futuramente darão origem à uma matéria, possuem um certo grau de relevância e sejam inéditos, é provável que a notícia seja bem vendida.

Não importa qual é e qual tipo de veículo de comunicação, todos são sensacionalistas. Para Marcondes Filho (1989), noticiar um fato não é mesma coisa que

contar singelamente o que aconteceu, mas sim “alterá-lo, dirigi-lo, mutilá-lo”. Utilizar formas que favoreçam as vendas da mercadoria *notícia*. De qualquer forma o fato social aqui, além de atender as três características como: a generalidade, a exterioridade e a coercividade, também é acirrado, exagerado e forçado. “De qualquer maneira, mudado para vender”, (MARCONDES FILHO, 1989, p.29)

Os acontecimentos de grande consumo, segundo Medina (1988, p. 72), são por exemplo matérias de repercussão internacional ou “imediata de seus efeitos”, fazem com que os editores se aprofundem ainda mais na produção de matérias, criando proximidade com o fato e o público consumidor, por exemplo:

> um grande incêndio ou acidente aéreo exige uma cobertura extensa, interpretativa; a queda de um governo ou de um regime cria espaço repentino em várias páginas; a morte de uma personalidade célebre pede um histórico, um perfil amplo. Mas na cobertura diária normal em que os telegramas refletem a rotina, a informação de consumo é o fato imediato de significação primariamente emocional. (MEDINA, 1988, p.72)

Conforme o citado, a informação inédita e de grande relevância necessita de um tratamento especial para ser veiculado. Já no cotidiano é a instantaneidade em que os fatos são veiculados que fazem a diferença. Para Benedeti (2009, p. 9) essa informação “é o resultado da mediação jornalística que possibilita ao público o conhecimento dos fatos atuais”. É o momento em que o público se municia diariamente com as notícias da atualidade, para aumentar cada vez mais a bagagem de informações adquiridas.

O jornalista é exposto à um excesso de fatos que chegam a ele diariamente através da redação. Porém uma pequena parcela desses fatos é filtrada por esse profissional e publicada. Nem tudo vira notícia. (PENA, 2006, p.71).

Para Noblat (2002, p. 31) a notícia “é todo fato relevante que desperte interesse público”. Isso é o que ensinam os manuais de jornalismo, fora disso a notícia é fruto da escolha do jornalista. O que o profissional entende que é mais relevante. Por isso que existem mais notícias negativas veiculadas, uma vez que são mais valorizadas pelos jornalistas. O que acaba retratando o mundo de forma muito pior do que é.

Sendo que para os receptores da informação, a notícia de grande valor é a notícia ruim, essa é mais consumida, a que mais repercute. Uma vez que os consumidores não esperam notícias fora desse comum, ficando os jornalistas reféns da produção do desastre.

Contudo há muito a ser analisado para a notícia ser concluída e veiculada. Os acontecimentos e fatos possuem diferenças. Cotta (2005, p. 76) diz que “fato é um feito, uma ação com resultados concretos. O fato jornalístico gera notícia e um texto no contexto”.

Fatos de grande repercussão geralmente são inusitados que “embora possível não é usual. Não costuma acontecer e, quando acontece, é um fato que provoca impacto, interesse ou curiosidade”.

O que está em relevância na notícia “está no curioso, não no comum; no que estimula conflitos, não no que inspira normalidade; no que é capaz de abalar pessoas, estruturas, situações” (NOBLAT, 2002, p.31).

Se tem como exemplo os grandes desastres, uma vez que um desses acontece gera muita repercussão por causa das grandes proporções que alcançam e também por não ser um fato rotineiro. Um avião cair e diversos passageiros morrerem ou um trem descarrilar fazendo diversas vítimas, por exemplo. Esses são casos que todos têm conhecimento, mas se tornam de interesse do público pois não acontecem repentinamente. Diferente dos casos rotineiros que são vivenciados diariamente, que apenas chama atenção do público consumidor por causa do imediatismo (MEDINA, 1988).

No entanto, Cotta (2005, p. 76) tem uma visão crítica semelhante sobre a relação entre a rotina e os acontecimentos no conceito notícia. Para ele, “acontecimento é o que acontece. E nem tudo que acontece desperta interesse, principalmente se já for ocorrência rotineira. O jornalismo não destaca o que é rotina, acontecimento repetitivo. Trabalha com os fatos jornalísticos. ” Diante disso, fica claro que a produção da notícia necessita ser cada vez mais rápida e trabalhada pelo jornalista e nos casos inusitados cada vez mais aprofundada, os dois casos tendo como objetivo a conquista do público consumidor.

Em relação a produção instantânea das notícias Sodré (1986, p.18), diz que o tempo é um dos principais fatores para a elaboração de uma notícia. O fato deve ser novo e o anúncio dele imediato. “Este é um dos principais elementos de distinção da notícia e outras modalidades de informação”. O autor compara a velocidade da produção da notícia com reportagem. As reportagens podem ser elaboradas sobre o mesmo fato de uma notícia, porém não é tão instantânea quanto. Uma vez que a reportagem consegue trazer uma série de detalhes e uma contextualização daquilo que já foi anunciado, o que leva mais tempo para a elaboração.

4 MEMÓRIAS

No contexto fisiológico a memória é “um espaço onde guardamos as informações que adquirimos ao longo da vida […]. As lembranças surgem porque estão inseridas neste ambiente”. (BRESSAN JÚNIOR, 2017, p.54).

As lembranças coletivas, bem como a identidade social dos indivíduos, marcam uma trajetória de tempo e espaço. Mesmo sendo subjetiva, a memória é um tipo de narrativa que volta a ser rememorada com as percepções e lembranças.

A lembrança e a percepção se completam. Bergson (1999), diz que para uma acontecer, há necessidade da presença da outra. Por exemplo, as nossas percepções estão cheias de lembranças, tanto quanto as lembranças estão repletas de percepções. O autor diz que não há possibilidade de existir alguma lembrança sem tomar alguma percepção, referente à lembrança (BERGSON, 1999, p.70).

Desta forma fica evidente que a percepção e a memória são indissociáveis. Há uma inserção do passado no presente, tornando mais denso diversos momentos e com isso o aumento da percepção em relação a matéria. Bergson (1999) confirma a teoria, afirmando que a "percepção não é jamais um simples estado do espírito com o objeto presente", ela está impregnada de lembranças.

A função da memória é muito presente em diversas áreas. É perceptível que cada vez mais elementos do passado voltam ao presente, nascendo como algo novo, mas carregado com uma nostalgia da época em que foi inspirado. Principalmente as áreas da moda e arquitetura mostram essa tendência. Roupas e objetos decorativos inspirados no passado fazem parte das nossas vidas.

A memória é uma construção social, produzida pelas pessoas por meio de valores, experiências de vida e as relações interpessoais. Pode-se dizer que a memória não é apenas o registro de fatos históricos, já que ela sofre diversas mudanças ao longo do tempo. A memória coletiva é o oposto da história, uma vez que ela é uma "corrente de pensamento contínuo" que não é artificial e é mantida viva apenas pelos sujeitos integrantes de um determinado grupo. Portanto quando um período não é mais interessante para determinado grupo, essa memória não deixa de existir, mas nasce outro grupo com esse interesse. Havendo uma sucessão entre grupos. Dando uma sensação de períodos. Porém nada comparado com a história, já que a história divide o tempo em períodos e dá impressão que se renovam a cada novo período, como em uma peça, quando os personagens atuam de um ato para o outro até o desenrolar da história, demonstrando progressivamente seus sentimentos de forma ininterrupta até o final. (HALBWACHS, 2003).

O passado sobrevive de duas formas diferentes, Bergson (2003), diz que uma delas é "em lembranças independentes". A memória vai se apropriar de um trabalho espiritual, buscando no passado representações que melhor se encaixam na atual situação.

Para Bosi (1983, p. 3) “a memória é um cabedal infinito do qual só registramos um fragmento”. Para a autora, emergir as lembranças das pessoas é, “uma paciente reconstituição”, pois as memórias necessitam serem provocadas para serem lembradas, é necessária contextualização sobre o assunto para tentar tirar essa informação do subconsciente.

> Aos dados imediatos e presentes dos nossos sentidos nós misturamos milhares de pormenores da nossa experiência passada. Quase sempre essas lembranças deslocam nossas percepções reais, das quais retemos então apenas algumas indicações, meros signos destinados a evocar antigas imagens (BERGSON, apud BOSI, 1983, p. 9)

Contudo neste conceito, para Bosi (1983) existe uma espécie de choque de informações, já que as memórias que estão sendo provocadas para virem à tona, se colidem com as mais recentes, misturando as memórias do passado e as do passado-presente. Bosi (1983) diz que essas memórias do passado se misturam com as percepções imediatas. Porém o passado empurra o imediato ocupando todo o espaço da consciência do indivíduo.

Shimidt (1993) cita Halbwachs que diz que “o indivíduo que lembra é sempre um indivíduo inserido e habitado por grupos de referência; a memória é sempre construída em grupo, mas é também, sempre, um trabalho do sujeito. ” Isso quer dizer que a lembrança sempre surge de um processo coletivo. De acordo com a necessidade da presença da comunidade afetiva, e é através dessa comunidade que podemos conseguir a identificação, com a mentalidade do grupo no passado, assim conseguindo pensar e lembrar como o membro daquele grupo.

Tanto participando quanto presenciando algum evento individualmente, nossas lembranças são coletivas. Halbwachs (2003), dá o exemplo de quando dois amigos antigos se reencontram. No primeiro momento do contato, é necessário fazer um certo esforço para retomar contato. Porém após o momento em que os dois recordam de certos fatos que passaram juntos, mesmo sendo de perspectivas diferentes, a mesma lembrança vem à tona com mais facilidade, já que existiu essa relação entre os dois amigos

A memória coletiva também está relacionada com o espaço onde os indivíduos estão inseridos. Tudo o que foi vivido no passado não é apagado da mente das pessoas, porém há uma certa dificuldade em relembrá-las. Halbwachs (2003, p.159) dá o exemplo do quadro negro, que recebe marcações a todo tempo, porém ele é indiferente às informações que nele foram marcadas. Porém para o grupo não, o local recebeu marcação e o grupo também. O autor diz que “todas as ações do grupo podem ser traduzidas em termos espaciais” O local é apenas um aspecto entre a reunião de vários outros termos. Por exemplo, cada detalhe, cada

aspecto de determinada memória pode ser entendido apenas pelos membros do grupo que formavam uma sociedade naquele lugar.

5 ANÁLISE

O maior acidente ferroviário já registrado no estado de Santa Catarina ocorreu no dia 15 de agosto de 1981, quando uma locomotiva do modelo Texas, ano de fabricação 1948, explodiu vitimando três funcionários da Rede Ferroviária Federal - RFFSA, Superintendência Regional 9 - SR9, conhecida como Ferrovia Tereza Cristina.

Para atingir os objetivos foram analisadas três notícias veiculadas no jornal “O Estado”, mídia impressa de circulação do estado de Santa Catarina. As notícias foram publicadas entre os dias 16 a 19 de agosto de 1981. Além de 20 entrevistas com funcionários aposentados de diferentes setores da RFFSA.

Algumas divergências foram constatadas entre as informações contidas nas notícias e as lembranças dos funcionários aposentados que foram entrevistados. É de se esperar, uma vez que no momento em que as notícias foram produzidas, a importância era de captar informações corretas e fidedignas para informar o leitor. Porém quando os funcionários aposentados foram questionados a respeito do referido acidente, segundo o conceito de Bosi (1983), houve um choque de informações entre o passado e o presente, momento em que as memórias foram provocadas para virem à tona. Desde o acidente até o momento das entrevistas, realizadas em 2017, foram mais de 35 anos, hiato que talvez alguns dos entrevistados não havia lembrado, tampouco comentado sobre o assunto.

No dia 16 de agosto de 1981, um dia após o acidente, foi veiculada no jornal “O Estado” a primeira notícia, Locomotiva Explode e mata dois maquinistas. Era uma matéria de três colunas, dividida em quatro seções. Uma delas estava presente o “lead”, adiantando todas a informações da matéria, outra relatava os possíveis problemas e causas do acidente, logo, a terceira seção informava ao leitor o estado médico dos funcionários acidentados e pôr fim a matéria era finalizada com uma seção sobre as famílias dos envolvidos.

Figura 1 – Notícia publicada no dia 16 de agosto de 1981

Locomotiva explode e mata dois maquinistas

alista denuncia extravio correspondências na EBCT

ta do Reverendo Moon tem plo fechado e líder foge

Ex-ministro defende a indenização das vítimas do terror

Conselheiro do TC suspeito de matar mulher a facadas

Inicia em Blumenau Semana de Estudos Criminais da Furb

ECONOMIA EM TODAS AS ROTAS DO RIO GRANDE AO GRANDE RIO

Fonte: O Estado (1981).

A matéria, apesar de não ser assinada, continha todos os aspectos jornalísticos, dados relevantes e condições para ser veiculada. As informações coletadas pelo jornalista sofreram tratamento, foram devidamente hierarquizadas conforme relevância dos fatos, tudo para que se adequassem às normas do mercado. Marcondes Filho (1989), diz que a informação crua e simples não é suficiente para ser mercadoria, a informação necessita de tratamento antes de ir para as mãos do leitor.

Porém, conforme informado anteriormente, há algumas divergências entre informações contidas nas matérias e as lembranças dos funcionários aposentados. O local do acidente, os funcionários, a locomotiva, são os mesmos em ambas as partes. Porém alguns detalhes necessitam ser analisados, como por exemplo a morte dos funcionários.

A matéria veiculada no dia 16 de agosto, informa que apenas um dos dois auxiliares de maquinista havia morrido no local. O maquinista e o outro auxiliar teriam sido encaminhados para o Hospital São José em Criciúma, Santa Catarina. *A explosão da caldeira de uma locomotiva que tracionava uma composição de 26 vagões de carga[...]causou a morte imediata do auxiliar de maquinista [...]e do maquinista[...] que veio a falecer às 14h30min, após ter sido submetido a uma intervenção cirúrgica.* Contudo em uma das entrevistas, um dos aposentados, que trabalhava como médico na RFFSA, contou que no momento do atendimento do acidente dois dos três ocupantes haviam morrido no local. O médico diz que, “Dois deles tiveram evisceração[...]com a explosão o abdome se abriu e as vísceras ficaram à mostra. [...] o outro eu peguei com vida, no Hospital São José**,** mas ele

tinha 100% de área do corpo queimada. Por que com a explosão, a água fervente da caldeira veio em cima deles. ”

Com as lembranças contadas pelo médico que fez o atendimento dos operadores da locomotiva, é fato que as informações são divergentes. Por exemplo, o médico relata que dois foram vitimados na hora do acidente, porém não há nenhuma prova física que comprove esse relato. O jornal diz que apenas um funcionário morreu na hora, mas não comprova a fonte.

As memórias de acordo com a distância de tempo de que determinado fato aconteceu, podem ser distorcidas pelo sujeito, Bergson (1999) diz que quando evocamos as lembranças, misturamos diversas informações de nossa experiência passada. Com isso, muitas vezes essas lembranças distorcem nossas percepções reais, das quais conseguimos armazenar poucas informações que servem para evocar imagens antigas. Isso gera dúvidas em relação ao relato do médico. Mas com quantidade de detalhes que ele relata fica perceptível que ele pode evocar essas memórias do passado de forma bastante concreta.

Confirmando as informações contidas na notícia analisada, as lembranças de dois maquinistas da RFFSA, a respeito do estado de saúde das vítimas do acidente, condizem com a matéria jornalística. Um deles conta que “a pressão foi tanta que na hora ela fugiu e explodiu” e que os operadores estavam operando em ritmo acelerado, e no momento da explosão, eles não morreram na hora, apenas um, conforme registrado na notícia. O outro confirma, apenas uma das três vítimas do acidente morreu na hora “ele tava trabalhando, trabalhou cantando, era um rapaz muito alegre[...] na hora de explosão ele bateu a cabeça num ferro que rachou”. Esse funcionário ainda complementa que o médico da RFFSA foi levado ao local do acidente. E comentou que tinha sido um milagre, pois com a proporção da explosão, dois funcionários ainda estarem vivos.

Com isso fica desconstruída a versão do médico, que havia dito que dois funcionários haviam morrido na hora, uma vez que outros dois entrevistados confirmaram a versão do jornal, que apenas uma das vítimas morreu no local e as outras duas foram encaminhadas para o hospital. Porém conforme os conceitos, as memórias do médico não podem ser descartadas, uma vez que há diversos fatores que influenciam na evocação das lembranças, principalmente no caso dele, que estava acompanhando os momentos pós-acidente. Acredita-se que as percepções dele são diferentes às dos outros funcionários que não presenciaram a ocorrência (HALBWACHS, 2003).

No dia 17 de agosto de 1981, é publicada a segunda notícia referente ao acidente. Essa matéria informa mais detalhes das vítimas. O jornalista diz que um deles teve a morte

imediata, outro já no hospital, faleceu após um procedimento cirúrgico e o último, o auxiliar faleceu na madrugada de sábado. Essa matéria, publicada na edição do jornal "O Estado" de segunda-feira, ainda informa que as três vítimas foram sepultadas na tarde de domingo. Com isso, e com base nos conceitos sobre memórias fica evidente que as lembranças não exatas, tudo varia, de acordo com as percepções, e diversos outros aspectos em que o sujeito está inserido. (BOSI, 1983).

Em relação aos motivos que ocasionaram o acidente também foram identificadas algumas divergências entre as memórias dos funcionários aposentados e as matérias analisadas. No momento de relatar os motivos os quais a locomotiva explodiu o jornalista responsável pela autoria da matéria veiculada no dia 16 de agosto de 1981, buscou fontes para comprovar as informações. Como consta em trecho retirado da matéria "Locomotiva explode e mata dois maquinistas": *A explicação dada por Melo dá conta de que o motivo que teria originado a explosão fora excesso de pressão na caldeira de locomotiva que tracionava os 26 vagões "Quando há pressão demais, um mecanismo abre automaticamente uma válvula de segurança da caldeira para que haja a descompressão. "* No primeiro momento, o jornalista tem como fonte Hélio de Melo, chefe da Divisão da ferrovia na região. Ele trata o acidente como uma falha mecânica que acabou por vitimar os três operadores da locomotiva. Desta forma verifica-se que como relata Pena (2006), o jornalista deve saber filtrar as informações verdadeiras das duvidosas, uma vez que ele é exposto à um excesso de fatos.

O mesmo motivo também é mencionado por alguns dos entrevistados, porém com algumas discrepâncias à informação que foi veiculada no jornal. Os funcionários dizem também que o acidente ocorreu por falha mecânica. Mas não tratam o acidente como uma simples causalidade. Em uma das entrevistas, o funcionário aposentado diz "naquela época, a empresa só tinha objetivo de bater recordes e mais recordes, que não sobrava nem tempo para fazer a manutenção completa nas locomotivas" outro diz que "quando nós chegávamos de viagem e a locomotiva apresentava algum problema, nós levávamos ela para a oficina e lá ela era só "benzida", mas por causa da preocupação da empresa em bater as metas. "

As informações contidas na matéria *Explosão no trem: morre mais 1 e causa foi excesso de pressão,* publicada no dia 17 de agosto de 1981 falam sobre as providências que serão adotadas após o acidente. Confirmando a versão das memórias dos aposentados, que diziam que as locomotivas não tinham as manutenções em dia. A matéria diz que: *Outra providência tomada pela divisão de Tubarão será o encostamento de locomotivas para averiguação de seu estado de conservação.* Porém, há uma contradição nesse momento da

matéria. O chefe da divisão da ferrovia em Tubarão, diz que todas as locomotivas passam por revisões constantemente. Não fazendo sentido à fala anterior.

Um dos entrevistados relata que tinha trabalhado com a locomotiva envolvida no acidente três dias antes. Ele disse ter identificado problemas na caldeira da máquina, que informou ao setor responsável, porém foi feito apenas um reparo paliativo. No outro dia o mesmo aconteceu, outro maquinista que estava viajando na locomotiva percebeu que havia excesso de pressão na caldeira da locomotiva, e rapidamente "tirou o fogo", (procedimento adotado para desligar a locomotiva), a levou para a mecânica novamente, porém como da primeira vez, o reparo necessário não foi feito, uma vez que para realizar levaria muito tempo.

Por fim, no dia 15 de agosto de 1981, ocorreu o acidente com a locomotiva do modelo *Texas* nº 312, o entrevistado diz que "esse era um maquinista novato, no dia em que eu trabalhei e o outro também, nós vimos que tinha algo errado, e paramos de trabalhar na mesma hora. Mas acho que ele não percebeu o problema, e como a locomotiva não tinha sido reparada, o pior aconteceu[...]a gente não podia ficar uma hora parado para reparar a locomotiva. Tiveram que morrer três colegas de trabalho para mudar. "

Segundo o relato de um dos entrevistados, se a locomotiva não tivesse explodido naquele sábado, o maquinista mais experiente que operou na sexta-feira iria levar uma advertência. Por que ele por conta própria tirou o fogo quando percebeu que havia anormalidade na locomotiva e segundo o entrevistado esse procedimento só poderia ser feito após vistoria e autorização da chefia da empresa.

Após o ocorrido, o medo pairou sobre os maquinistas e auxiliares de maquinistas que trabalhavam diariamente sobre as mesmas máquinas como a que explodiu. Em um dos relatos um maquinista aposentado fala que recebeu a notícia da explosão durante uma viagem que estava fazendo a Imbituba. Disse "e agora para gente ir da Barbacena até em Imbituba com aquela locomotiva. Qualquer barulhinho que dava, ficava todo mundo estressado por ter morrido os três guris jovens". Ele ainda complementa quando indagado sobre o local do acidente "cada vez que nós passávamos ali já dava um arrepio. " Relatos que se relacionam com informações da matéria jornalística, no momento em que o jornalista escreve que havia um certo clima de medo no ambiente da Ferrovia Tereza Cristina. Os ferroviários estavam inseridos no mesmo espaço, estavam expressando os mesmos sentimentos, sofrendo pelos mesmos motivos. Verifica-se que o que relata Halbwachs (2003) o local de trabalho, fazia com que os sujeitos tivessem os mesmos sentimentos, já que inseridos naquele espaço, eles estavam carregados de emoções relacionadas ao acidente, sendo assim o ambiente estava interferindo nas percepções dos ferroviários.

Um dos entrevistados ainda relata que após o acidente “dentro da empresa ficou aquele aspecto pesado, pela ocorrência, pela dúvida, pelo que repercutiu”, ele disse que esse acontecimento machucou quem cuidava das locomotivas, quem estava operando. E gerou dúvidas como por exemplo se havia “falta de cuidado da empresa, que não tinha percebido essa situação e não promoveu a substituição das locomotivas antes disso acontecer”.

A lembrança que o funcionário tinha em relação ao local do acidente e também com o ambiente pós acidente condiz com o conceito de Halbwachs (2003), sobre a memória coletiva e o espaço. Quando diz que o local que foi marcado por determinado acontecimento se mantém indiferente, porém é ponto de referência de lembranças para os sujeitos que participaram desse acontecimento no local.

O poder da memória coletiva é muito visível neste caso, com o contexto do acidente, várias lembranças vêm, relacionando o trabalho exaustivo, a cobrança da empresa pelos objetivos e a falta de responsabilidade que muitas vezes tinham para alcançá-los. Essas memórias foram facilmente lembradas pelos entrevistados, já que eram acontecimentos rotineiros, foram lembrados por boa parte deles e não houveram dificuldades para serem evocados (HALBWACHS, 2003).

Em dois momentos aparecem nas matérias jornalísticas assuntos relacionados a idade das locomotivas. Um deles é quando o chefe da divisão da ferrovia em Tubarão, responde uma indagação, dizendo não haver influência a idade das máquinas com o acidente. E o outro quando funcionários comentam sobre o assunto com medo *dizendo que isso aconteceu porque as “locomotivas são todas velhas”, afirmou um ferroviário na porta da oficina da Rede.*

As duas versões apresentadas acima se contrapõem, o chefe afirmando que não há nenhum problema e o funcionário dizendo que há. Condizendo completamente com as lembranças obtidas através das entrevistas e expostas anteriormente.

Relacionado aos fatos, é importante destacar que na seção *PROVIDÊNCIAS* da matéria veiculada um dia após o acidente, informações de que duas locomotivas diesel elétricas estariam chegando de Porto Alegre para ampliar o quadro de equipamentos da Superintendência Regional de Tubarão. Abrindo espaço para uma possível futura mudança. *Através do superintendente, Coronel Paulo Nunes leal, a divisão gaúcha estará transferindo para estrada de ferro D. Tereza Cristina, duas locomotivas a diesel.*

As lembranças dos entrevistados correspondem com algumas informações obtidas através da notícia, principalmente sobre as mudanças que a empresa estava adotando em relação às locomotivas. De acordo com o relato de um dos entrevistados, o acidente foi o

ponto chave para substituição das locomotivas a vapor para os modelos diesel-elétricos. O engenheiro disse “que o acidente com locomotiva Texas detonou a substituição de uma forma impositiva. Pois com isso, já se questionava a idade das locomotivas, as manutenções, todos esses questionamentos vieram à tona na época. E também “a própria diferença entre os dois tipos de equipamentos que já estava imposta e visível.

Todo aquele grupo já falava a mesma linguagem, tinham consigo os mesmos conceitos e os mesmos motivos para tais mudanças tão drásticas dentro da empresa. Sinal de que a memória coletiva, Halbwachs (2003), estava evidente, uma vez que eles estavam passando pelos mesmo momentos, dificuldades e assim, lembravam das mesmas memórias. É importante destacar que os funcionários entrevistados são de setores distintos da empresa.

Com o acidente diversas mudanças foram acontecendo dentro da empresa. Por exemplo esse marco da substituição da máquina a vapor para as máquinas diesel-elétricas. Relatada através das entrevistas e comprovada com a matéria jornalística. Um dos maquinistas entrevistados diz “começaram a vir as primeiras Diesel de Porto Alegre. Primeiro vieram três, depois mais duas e foi vindo” Ele conta que na época, os maquinistas mais velhos que eram designados a trabalhar com as locomotivas recém-chegadas, “nós que éramos novos, continuávamos a pegar no pesado”. Ele ainda completa, “se não tivesse dado a explosão e não tivesse morrido os nossos três colegas, não sei se nós não estaríamos até hoje com maria fumaça ainda. ”

Outro aposentado disse “elas começaram a vir de forma gradual e foi quase como uma resposta para aqueles que estavam começando a duvidar da manutenção das locomotivas a vapor. ”

Além disso segundo os entrevistados mudanças de conduta do funcionamento da empresa foram adotadas. “Primeiro teve que acontecer algo gravíssimo, como essa catástrofe, perder três jovens, pais de família, para acontecer alguma mudança” diz um maquinista. Ele diz que após o acidente, normas de segurança foram criadas para a operação das locomotivas. “Antes do acidente nós operávamos as locomotivas com a pressão d’água da locomotiva entre 220 a 240 bar”. Depois do acidente segundo o maquinista a pressão d’água para a operação segura baixou para 150 bares.

O entrevistado confirma que após o acidente a empresa passou a preocupar-se mais com o “ser humano”. Ele diz que, “qualquer anormalidade que a máquina apresentava, já era recolhida para investigar a gravidade do problema, começaram a ter mais cuidado com as locomotivas”.

O outro aposentado confirma a fala do anterior, quando diz que “depois do acidente, eles começaram a ter mais cuidado com as locomotivas. ” Durante uma viagem se tivesse vazamento, a orientação era “tirar o fogo” dela imediatamente, procedimento que não acontecia no passado.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O acidente envolvendo uma das mais potentes locomotivas da Ferrovia Tereza Cristina, ficou marcado na memória de todos os que viviam na época e também na história. Oportunidade alcançada visto que o jornal O Estado que veiculou diversas matérias a respeito do acidente para todo o estado de Santa Catarina, uma vez que era uma ocorrência de grandes proporções.

A presente pesquisa estudou as matérias que foram publicadas pelo jornal O Estado e as comparou com as memórias dos funcionários aposentados que viveram momentos de tristeza com a notícia do acidente que veio matar três ferroviários. E pode pontuar conclusões que como as memórias podem ser distantes, elas podem ser distintas, quando evocada de um sujeito ou outros. E que elas podem se diferenciar da história verdadeira, muitas vezes por causa desse hiato aberto entre os períodos.

Após a investigação foi possível perceber que em geral, as matérias sobre o acidente de 15 de agosto de 1981 e as memórias dos ferroviários aposentados são as mesmas, compostas pelas mesmas informações. Porém podemos compreender que há algumas divergências em relação a alguns detalhes. Que se caracteriza como um fenômeno normal, já que no momento em que as lembranças se deslocam pelo sujeito, movimentam nossas percepções, ocorrendo uma confusão entre as memórias e as percepções imediatas, acarretando numa confusão entre as memórias do passado e do passado-presente (BOSI, 1983).

O medo e a responsabilidade da empresa foram os principais assuntos abordados durante as entrevistas. Todos os entrevistados que participaram relataram sobre a falta de condições de trabalho para os operadores de locomotivas e também sobre a ânsia da empresa em faturar e não oferecer tanta atenção para a classe trabalhadora.

Além disso, os equipamentos utilizados para o transporte da ferrovia começaram a ser questionados. O avanço da tecnologia era visível, enquanto a FTC trabalhava com tração movida a vapor o resto do país já utilizava locomotivas diesel-elétricas. Todos esses fatores

foram considerados essenciais para que iniciasse a substituição das locomotivas nesta superintendência, aconteceu de fato após o acidente.

O acidente trouxe mudanças para o ambiente de trabalho, principalmente em relação aos cuidados com a saúde do trabalhador. Inicialmente começaram as substituições das locomotivas por equipamentos mais avançados tecnologicamente, oferecendo mais segurança ao maquinista e aos auxiliares, porém essa mudança aconteceu de forma gradual. Ao mesmo tempo, medidas de segurança foram criadas para os ferroviários que ainda trabalhasse com as locomotivas movidas à vapor.

Espera-se que com a conclusão deste artigo, houve contribuição para os estudos relacionados à memória afetiva, análise noticiosa e o patrimônio cultural do município de Tubarão -SC. Porém este estudo não finaliza. Pesquisas futuras poderão adotar a mesma linha. Uma vez que a ferrovia é patrimônio cultural do município e ícone de desenvolvimento em toda região.

Para o pesquisador, resta satisfação em concluir este estudo e perceber que um conceito que até o momento não era conhecido faz parte das vidas de cada sujeito que compõe a sociedade. Naturalmente perceber a relação da imprensa/empresa, e as ações de endomarketing tomadas pela empresa. Além do prazer de poder relacionar esses conceitos com o patrimônio tão nobre e valioso que é a ferrovia.

MEMORIA Y NOTICIA: ESTUDIO SOBRE EL ACCIDENTE DE 1981 DE LA REDE FERROVIARIA FEDERAL S / A - TEREZA CRISTINA

Resumen: Este artículo aborda la relación entre memoria afectiva y noticias sobre el accidente ferroviario de agosto de 1981, que causó la muerte de tres funcionarios de la Rede Ferroviaria Federal. Tiene como objetivo analizar si hubo diferencias entre la historia oral y las materias vehiculadas en el periódico, además de analizar el cambio del comportamiento de la empresa y de los empleados después del accidente. Y que por tratarse de un evento que ocurrió hace 36 años, hubo divergencias entre las dos fuentes de investigación, una vez que la memoria se modifica a lo largo del tiempo y el documento se mantiene original.

Palabras clave: memoria afectiva; memoria colectiva; patrimonio inmaterial

REFERÊNCIAS

ALBEIRICE, Pedro. **Morte na Ferrovia do Carvão – novela.** Tubarão, estado de Santa Catarina, edição do autor, 1984.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteudo**. 2ª reimp. da 1. Ed. São Paulo: Edições 70. 2011

BENEDETI, Carina Andrade. **A qualidade da informação jornalística:** do conceito à prática. Série Jornalismo a Rigor. V.2 Florianópolis: Insular 2009

BERGSON, Henri. **Matéria e memória**: ensaio sobre a relação do corpo com o espírito. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade:** lembranças de velhos. São Paulo: T. A. Queiroz, 1979, reimpressão 1983.

BRESSAN JÚNIOR, Mario Abel. **A memória afetiva e os telespectadores:** Estudo de caso do Canal Viva. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação Social, PUCRS. 2017.

COTTA, Pery. **Jornalismo:** Teoria e prática. Rio de Janeiro: Livraria e Editora Rubio, 2005.

FERRARI, Pollyana. **A força da mídia social.** São Paulo: Factash Editora, 2010.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva.** São Paulo. Centauro. 2003

LOPES, Lima. Identidade jornalística e memória; RIBEIRO, Ana Paula; BRASILIENSE, Danielle. Memória e narrativa jornalística. In: RIBEIRO, Ana Paula; FARREIRA, Lucia Maria (orgs.). **Mídia e Memória:** a produção de sentidos nos meios de comunicação. Rio de Janeiro: Mauad X, 2007

MARCONDES FILHO, Ciro. **O capital da notícia:** Jornalismo como Produção Social de Segunda Natureza. 2. ed. São Paulo: Ática,1989.

MEDINA, Cremilda. **Notícia, um produto à venda:** jornalismo na sociedade urbana e industrial. 2 ed. São Paulo: Summus, 1988.

MINAYO, M. C. S. (organizadora) – **Pesquisa Social**: Teoria, Método e Criatividade - Petrópolis: Vozes, 1995.

MOTTA, Alexandre de Medeiros. **O TCC e o fazer científico:** da elaboração à defesa pública. 2 ed. rev. ampl. e atual. Tubarão: Ed. Copiart, 2015

PÊCHEUX, M. **Semântica e Discurso**: uma crítica à afirmação do óbvio. Campinas: Editora da Unicamp, 1995.

SCHMIDT, Maria Luisa Sandoval; MAHFOUD, Miguel. **Halbwachs**: memória coletiva e experiência. Psicol. USP, São Paulo , v. 4, n. 1-2, p. 285-298, 1993 . Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-51771993000100013&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 21 jun. 2018.

ANEXO A – Matérias Analisadas

Figura 2 – Manchete do Jornal O Estado de 16 de agosto de 1981

Locomotiva explode e mata dois maquinistas

Empresas querem repassar aumento da Previdência para o consumidor

ICC será privatizada, garante sua Diretoria

Golbery vai a Geisel explicar a sua renúncia

Campeonato inicia hoje, mesmo com a indecisão da FCF

FPM reformulado vai beneficiar mais de mil municípios

Fonte: O Estado (1981)

Figura 3 – Notícia publicada em 16 de agosto de 1981

Locomotiva explode e mata dois maquinistas

Ex-ministro defende a indenização das vítimas do terror

Conselheiro do TC suspeito de matar mulher a facadas

Inicia em Blumenau Semana de Estudos Criminais da Furb

ECONOMIA EM TODAS AS ROTAS DO RIO GRANDE AO GRANDE RIO

Fonte: O Estado (1981)

Figura 4 – Manchete do jornal O estado de 18 de agosto de 1981

O ESTADO

TELESC INFORMA

196

Preço da construção de casa na Capital atinge a um mínimo de 29 mil por m2

Justiça congela ens de Romanoski, ex-presidente da Federação do Mate

Página 6

Figueira estréia bem. Campeonato já tem nova tabela.

Página 8

Doutel condena a "afoiteza" do PMDB em lançar candidatos

Irá executa mais 23 opositores e Parlamento aprova o novo Governo

Página 17

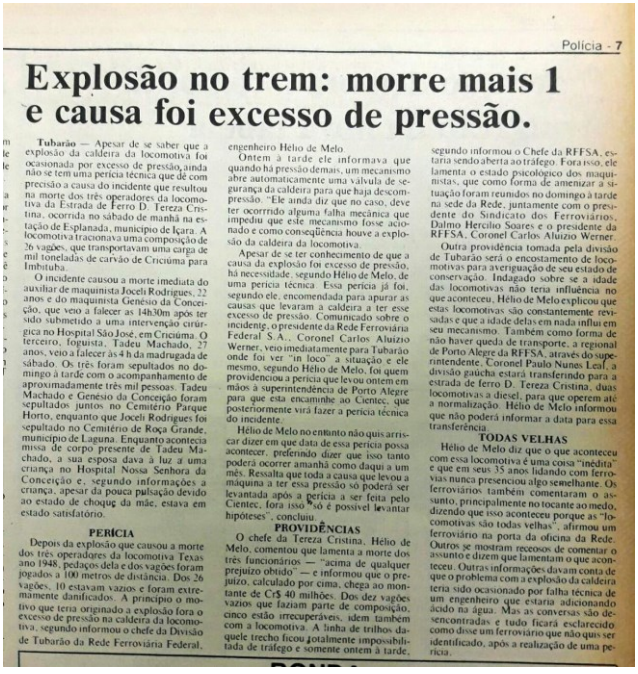
Excesso de pressão explodiu a locomotiva. Morre a 3a. vítima.

Página 6

Menores apedrejam templo do rev. Moon na Capital

Fonte: O Estado (1981)

Figura 5 – Notícia publicada em 18 de agosto de 1981



Polícia - 7

Explosão no trem: morre mais 1 e causa foi excesso de pressão.

Tubarão — Apesar de se saber que a explosão da caldeira da locomotiva foi ocasionada por excesso de pressão, ainda não se tem uma perícia técnica que dê com precisão a causa do incidente que resultou na morte dos três operadores da locomotiva da Estrada de Ferro D. Tereza Cristina, ocorrida no sábado de manhã na estação de Esplanada, município de Içara. A locomotiva tracionava uma composição de 26 vagões, que transportavam uma carga de mil toneladas de carvão de Criciúma para Imbituba.

O incidente causou a morte imediata do auxiliar de maquinista Joceli Rodrigues, 22 anos e do maquinista Genésio da Conceição, que veio a falecer as 14h30m após ter sido submetido a uma intervenção cirúrgica no Hospital São José, em Criciúma. O terceiro, foguista, Tadeu Machado, 27 anos, veio a falecer às 4 h da madrugada de sábado. Os três foram sepultados no domingo à tarde com o acompanhamento de aproximadamente três mil pessoas. Tadeu Machado e Genésio da Conceição foram sepultados juntos no Cemitério Parque Horto, enquanto que Joceli Rodrigues foi sepultado no Cemitério de Roça Grande, município de Laguna. Enquanto acontecia missa de corpo presente de Tadeu Machado, a sua esposa dava à luz a uma criança no Hospital Nossa Senhora da Conceição e, segundo informações a criança, apesar da pouca pulsação devido ao estado de choque da mãe, estava em estado satisfatório.

PERÍCIA

Depois da explosão que causou a morte dos três operadores da locomotiva Texas ano 1948, pedaços dela e dos vagões foram jogados a 100 metros de distância. Dos 26 vagões, 10 estavam vazios e foram extremamente danificados. A princípio o motivo que teria originado a explosão fora o excesso de pressão na caldeira da locomotiva, segundo informou o chefe da Divisão de Tubarão da Rede Ferroviária Federal, engenheiro Hélio de Melo.

Ontem à tarde ele informava que quando há pressão demais, um mecanismo abre automaticamente uma válvula de segurança da caldeira para que haja descompressão. "Ele ainda diz que no caso, deve ter ocorrido alguma falha mecânica que impediu que este mecanismo fosse acionado e como conseqüência houve a explosão da caldeira da locomotiva.

Apesar de se ter conhecimento de que a causa da explosão foi excesso de pressão, há necessidade, segundo Hélio de Melo, de uma perícia técnica. Essa perícia já foi, segundo ele, encomendada para apurar as causas que levaram à caldeira a ter esse excesso de pressão. Comunicado sobre o incidente, o presidente da Rede Ferroviária Federal S.A., Coronel Carlos Aluizio Werner, veio imediatamente para Tubarão onde foi ver "in loco" a situação e ele mesmo, segundo Hélio de Melo, foi quem providenciou a perícia que levou ontem em mãos a superintendência de Porto Alegre para que esta encaminhe ao Cientec, que posteriormente virá fazer a perícia técnica do incidente.

Hélio de Melo no entanto não quis arriscar dizer em que data de essa perícia possa acontecer, preferindo dizer que isso tanto poderá ocorrer amanhã como daqui a um mês. Ressalta que toda a causa que levou a máquina a ter essa pressão só poderá ser levantada após a perícia a ser feita pelo Cientec, fora isso "só é possível levantar hipóteses", concluiu.

PROVIDÊNCIAS

O chefe da Tereza Cristina, Hélio de Melo, comentou que lamenta a morte dos três funcionários — "acima de qualquer prejuízo obtido" — e informou que o prejuízo, calculado por cima, chega ao montante de Cr$ 40 milhões. Dos dez vagões vazios que faziam parte de composição, cinco estão irrecuperáveis, idem também com a locomotiva. A linha de trilhos daquele trecho ficou totalmente impossibilitada de tráfego e somente ontem à tarde, segundo informou o Chefe da RFFSA, estaria sendo aberta ao tráfego. Fora isso, ele lamenta o estado psicológico dos maquinistas, que como forma de amenizar a situação foram reunidos no domingo à tarde na sede da Rede, juntamente com o presidente do Sindicato dos Ferroviários, Dalmo Hercílio Soares e o presidente da RFFSA, Coronel Carlos Aluizio Werner.

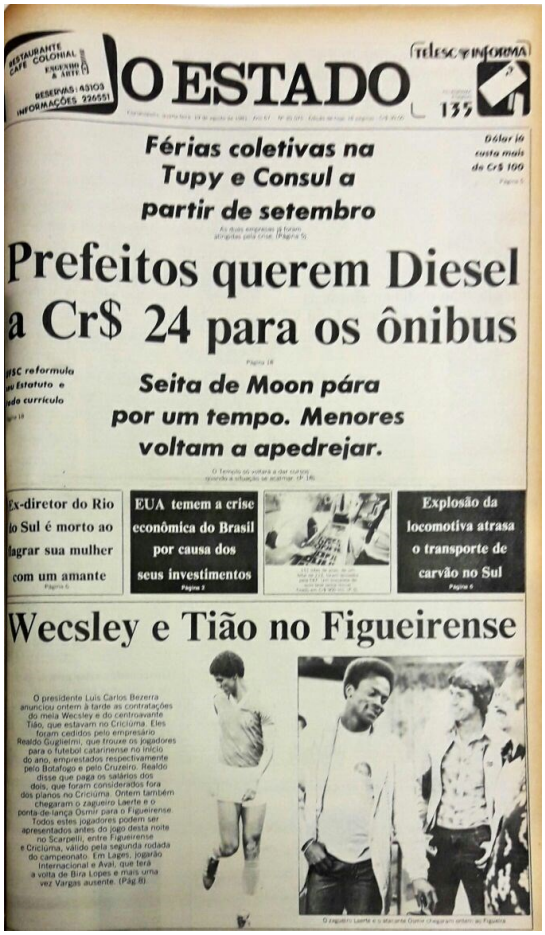
Outra providência tomada pela divisão de Tubarão será o encostamento de locomotivas para averiguação de seu estado de conservação. Indagado sobre se a idade das locomotivas não teria influência no que aconteceu, Hélio de Melo explicou que estas locomotivas são constantemente revisadas e que a idade delas em nada influi em seu mecanismo. Também como forma de não haver queda de transporte, a regional de Porto Alegre da RFFSA, através do superintendente, Coronel Paulo Nunes Leal, a divisão gaúcha estará transferindo para a estrada de ferro D. Tereza Cristina, duas locomotivas a diesel, para que operem até a normalização. Hélio de Melo informou que não poderá informar a data para essa transferência.

TODAS VELHAS

Hélio de Melo diz que o que aconteceu com essa locomotiva é uma coisa "inédita" e que em seus 35 anos lidando com ferrovias nunca presenciou algo semelhante. Os ferroviários também comentaram o assunto, principalmente no tocante ao medo, dizendo que isso aconteceu porque as "locomotivas são todas velhas", afirmou um ferroviário na porta da oficina da Rede. Outros se mostram receosos de comentar o assunto e dizem que lamentam o que aconteceu. Outras informações davam conta de que o problema com a explosão da caldeira teria sido ocasionado por falha técnica de um engenheiro que estaria adicionando ácido na água. Mas as conversas são desencontradas e tudo ficará esclarecido como disse um ferroviário que não quis ser identificado, após a realização de uma perícia.

Fonte: O Estado (1981)

Figura 6 – Manchete do jornal O Estado de 19 de agosto de 1981



O ESTADO

Férias coletivas na Tupy e Consul a partir de setembro

Prefeitos querem Diesel a Cr$ 24 para os ônibus

Seita de Moon pára por um tempo. Menores voltam a apedrejar.

Ex-diretor do Rio do Sul é morto ao flagrar sua mulher com um amante

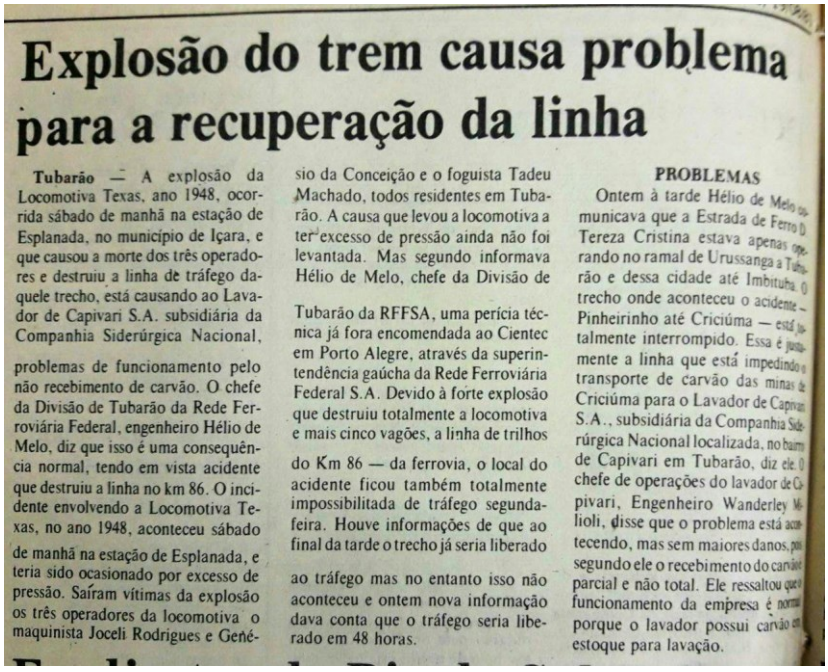
EUA temem a crise econômica do Brasil por causa dos seus investimentos

Explosão da locomotiva atrasa o transporte de carvão no Sul

Wecsley e Tião no Figueirense

Fonte: O Estado (1981)

Figura 7 – Notícia publicada em 19 de agosto de 1981



Explosão do trem causa problema para a recuperação da linha

Tubarão — A explosão da Locomotiva Texas, ano 1948, ocorrida sábado de manhã na estação de Esplanada, no município de Içara, e que causou a morte dos três operadores e destruiu a linha de tráfego daquele trecho, está causando ao Lavador de Capivari S.A. subsidiária da Companhia Siderúrgica Nacional, problemas de funcionamento pelo não recebimento de carvão. O chefe da Divisão de Tubarão da Rede Ferroviária Federal, engenheiro Hélio de Melo, diz que isso é uma consequência normal, tendo em vista acidente que destruiu a linha no km 86. O incidente envolvendo a Locomotiva Texas, no ano 1948, aconteceu sábado de manhã na estação de Esplanada, e teria sido ocasionado por excesso de pressão. Saíram vítimas da explosão os três operadores da locomotiva o maquinista Joceli Rodrigues e Genésio da Conceição e o foguista Tadeu Machado, todos residentes em Tubarão. A causa que levou a locomotiva a ter excesso de pressão ainda não foi levantada. Mas segundo informava Hélio de Melo, chefe da Divisão de Tubarão da RFFSA, uma perícia técnica já fora encomendada ao Cientec em Porto Alegre, através da superintendência gaúcha da Rede Ferroviária Federal S.A. Devido à forte explosão que destruiu totalmente a locomotiva e mais cinco vagões, a linha de trilhos do Km 86 — da ferrovia, o local do acidente ficou também totalmente impossibilitada de tráfego segunda-feira. Houve informações de que ao final da tarde o trecho já seria liberado ao tráfego mas no entanto isso não aconteceu e ontem nova informação dava conta que o tráfego seria liberado em 48 horas.

PROBLEMAS

Ontem à tarde Hélio de Melo comunicava que a Estrada de Ferro D. Tereza Cristina estava apenas operando no ramal de Urussanga a Tubarão e dessa cidade até Imbituba. O trecho onde aconteceu o acidente — Pinheirinho até Criciúma — está totalmente interrompido. Essa é justamente a linha que está impedindo o transporte de carvão das minas de Criciúma para o Lavador de Capivari S.A., subsidiária da Companhia Siderúrgica Nacional localizada, no bairro de Capivari em Tubarão, diz ele. O chefe de operações do lavador de Capivari, Engenheiro Wanderley Melioli, disse que o problema está acontecendo, mas sem maiores danos, pois segundo ele o recebimento do carvão é parcial e não total. Ele ressaltou que o funcionamento da empresa é normal porque o lavador possui carvão em estoque para lavação.

Fonte: O Estado (1981)