

Trabalho e ferrovia: cotidiano do trabalho dos ferroviários na cidade de Parnaíba-PI, 1950-1990.

Labor and the railroad: the daily work of the rail Parnaíba-PI, 1950-1990.

Lêda Rodrigues Vieira*

Resumo: O objetivo deste artigo é mostrar a trajetória profissional de ferroviários que trabalharam na Estrada de Ferro Central do Piauí, ferrovia que teve seu primeiro trecho de 24 km inaugurada em 1916, atendendo a população da região norte do Estado até os anos 1980. Nesse sentido, tomaram-se como principais fontes as entrevistas realizadas com cinco ferroviários aposentados e um locatário do restaurante do trem, além de documentação referente à vida profissional desses e de outros trabalhadores, pesquisados e digitalizados no acervo do Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A, em São Luís (MA). A perspectiva deste estudo foi mostrar como esses trabalhadores significavam o mundo do trabalho na ferrovia e quais as relações existentes entre a empresa e os ferroviários.

Palavras-Chave: Ferrovia. Trabalho. Memória.

Abstract: The purpose of this communication is to show the professional career of railwaymen who worked at the Central Railroad of Piaui, the railroad that had its first stretch of 24 km opened in 1916, serving the people of the north of the state until the 1980s. In this sense, were taken as the main source interviews with five railroad retirees and a tenant of the train's restaurant, and documentation relating to professional life and those of other workers, surveyed and digitized in the collections of the Archive Heritage Railway Extinct Federal SA in Sao Luis (MA). The perspective of this study was to show how these workers meant the world of work on the railroad and the relationship that exists between the company and the railway.

Keyword: Railroad. Work. Memory.

A história das ferrovias no Brasil e no mundo foi narrada por diversas perspectivas que abrangeram desde aspectos econômicos a políticos. No entanto, outras histórias ainda aguardam por ser desvendadas, principalmente acerca do cotidiano do trabalho de operários e engenheiros contratados para efetuarem diversas funções no mundo ferroviário.

* Graduada em Licenciatura Plena em História (UFPI). Mestra em História do Brasil (UFPI). Professora Substituta de História (UESPI/Campus Torquato Neto).
E-mail: ledarodriguesvieira@hotmail.com

Francisco Foot Hardman, em *Trem fantasma: a modernidade na selva* (HARDMAN, 2005), realizou uma incursão até o palco da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, nos confins da Amazônia, e encontrou histórias conflituosas de magia/encantamento e medo/espanto em um ambiente marcado por sentimentos também contraditórios de sonho/pesadelo e satisfação/decepção de engenheiros e operários, recrutados para por em ação a implantação dos trilhos ferroviários em território amazônico. Para Hardman:

[...] A história do trabalho vivo que se petrificou nessas colossais obras de engenharia ainda está por ser escrita. Por toda a parte, de forma simultânea, batalhões ambulantes de operários foram incorporados para criar novas paisagens, para traçar novo mapa-múndi decisivo à circulação de mercadorias dali em diante (HARDMAN, 2005: 150).

Na implantação das ferrovias brasileiras foram recrutados centenas de trabalhadores, que realizavam diversas atividades ao longo do traçado. No entanto, poucos são os estudos produzidos acerca das relações de trabalho e dos momentos de tempo livre dos trabalhadores ferroviários.¹ Para Maria Lúcia Lamounier, “a principal razão para essa lacuna reside, provavelmente, na grande dificuldade em rastrear seus integrantes nas fontes”, pois muitos desses trabalhadores não eram contratados pelas companhias ferroviárias ou eram contratados temporariamente para realizarem trabalhos de longo ou curto prazo, dependendo da complexidade das obras a serem realizadas (Apud VASQUEZ, 2008: 8).

A construção das estradas de ferro no Brasil e em outras partes do mundo dependeu-se de elevado número de trabalhadores concentrados em diversas atividades profissionais como planejamento, construção, supervisão, manutenção, direção, etc. Dentre esses profissionais, os trabalhadores braçais correspondiam à maioria contratada pelas empresas ferroviárias. Essa mão de obra era proveniente de diversas partes do país, principalmente migrantes que saíam de regiões assoladas pela seca e buscavam, em outros estados, oportunidades de trabalho para o sustento da família, sendo uma das alternativas os serviços ferroviários.

As notícias acerca de dramas sociais relacionados ao clima na história do Piauí até 1877, referem-se à chegada de cearenses fugitivos das estiagens e que depois continuavam em pauta nas mensagens e relatórios de governo, pois “[...] o Piauí viria a desempenhar um notável papel de anteparo às periódicas perturbações da economia de seus vizinhos, atuando sempre no sentido de preservação de mão-de-obra ameaçada” (BORGES; DOMINGOS NETO, 1987: 33). A partir da seca de 1915, o Piauí não tinha as condições favoráveis para acolher a leva de migrantes cearenses devido à queda das exportações da borracha, que abalou consideravelmente a economia do Estado. Com isso, as calamidades

¹ Acerca dessa temática, ver: MOREIRA, 2008; TENCA, 2006.

provocadas pela seca “passava efetivamente a ser um fenômeno também piauiense” (BORGES; DOMINGOS NETO, 1987: 46). Em 1932, tem-se uma maior intervenção por parte do governo federal através da execução de planos de retenção de mão de obra como os “campos de concentração”² que abrigavam milhares de pessoas e eram organizados, sobretudo no Ceará. Além disso, a mão de obra dessa população flagelada foi empregada em “frentes de serviços” como na construção de açudes, estradas e ferrovias.

Na construção das ferrovias, por exemplo, foram contratados temporariamente centenas de trabalhadores – homens e mulheres, analfabetos ou semi-analfabetos – que exerceram diversas funções nesses campos de trabalho. Neste artigo analisa-se a trajetória profissional de ferroviários que trabalharam na Estrada de Ferro Central do Piauí, tomando como principais fontes as entrevistas realizadas com cinco ferroviários aposentados e um locatário do restaurante do trem, além de documentação referente à vida profissional desses e de outros trabalhadores, pesquisados e digitalizados no acervo do Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A, em São Luís (MA). O objetivo foi analisar como esses trabalhadores significavam o mundo do trabalho na ferrovia e quais as relações existentes entre a empresa e os ferroviários.

Esses trabalhadores exerceram diversas atividades profissionais na ferrovia: eram maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, tunileiros, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitas, bagageiros, carregadores, etc. Os ferroviários entrevistados compõem um grupo social vinculado ao Distrito de Transporte do Piauí, antiga Estrada de Ferro Central do Piauí, subordinada à 1.^a Divisão Maranhão-Piauí do Sistema Regional Nordeste da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

As narrativas desses antigos ferroviários remetiam-se, muitas vezes ao trabalho vivenciado pelos seus pais quando atuaram na construção e conservação da estrada de ferro no Piauí. Dos cinco ferroviários aposentados entrevistados, dois deles eram filhos de ex-ferroviários provenientes do Ceará, Francisco de Sousa Marques e Geraldo Graças Alves. O pai de Francisco Marques, João Marques de Melo, nasceu em Granja (CE) e trabalhou na Estrada de Ferro de Sobral antes de ser transferido em 1915 para a Central do Piauí onde atuou como mestre de obras na construção da ponte metálica sobre o rio Portinho, na região norte do Estado. Ao recordar-se dos trabalhos realizados por seu pai na ferrovia piauiense, relatava com orgulho:

Meu pai é que construiu, meu pai foi da época da construção, como ele era mestre de obra, ele fazia as pontes, os bueiros e as estações, as

² Locais onde as vítimas das estiagens “eram reunidas para serem alimentadas às custas do Estado durante meses a fio”. BORGES; DOMINGOS NETO, 1987: 47.

plataformas, ele era mestre de obra e supervisionava esses serviços que ele era mestre de obra, ele era um profissional, era um profissional de peso e medida, não porque era meu pai, mas ele um profissional de peso e medida. Ele supervisionava, é por isso que não houve erro nas construções das estações, dos bueiros, das pontes, nunca houve erro [...] porque ele era um profissional, o engenheiro dava as plantas pra ele e ele detalhava as plantas. Meu pai veio aprender a ler depois que se casou com a minha mãe, que ele veio aprender a ler. Ele era semi-analfabeto na época sabia só o nome e quando casou-se com a minha mãe foi que veio a aprender a ler e escrever (MARQUES, 2006).

Para Francisco Marques, o pai era um exemplo de bom profissional por ter realizado com dedicação os trabalhos estabelecidos pelos engenheiros da ferrovia. Ser bom trabalhador, portanto, era fazer o trabalho com atenção para não prejudicar o andamento dos serviços ferroviários. Nesse sentido, destacou que nas construções efetuadas por seu pai “não houve erro”, enfatizando a profissionalização como principal característica para que se pudesse ser reconhecido como excelente ferroviário.

Outro caso de pai ferroviário foi de Geraldo Alves que, ao ser perguntado sobre a descendência de seus pais, respondeu: “[...] meus pais a descendência deles era cearense, eles eram do Ceará, eu não posso nem lhe dizer aonde foi o lugar em que eles nasceram, mas a permanência deles mesmo foi em Bom Princípio [...]” (ALVES, 2009), onde se conheceram e constituíram família. O pai de Geraldo Alves se chamava Benedito Anselmo Alves, ex-ferroviário que “[...] trabalhou na via permanente, nos trilhos ali, na manutenção dos trilhos ali (gestos)” durante as décadas de 1950 a 1980, quando se aposentou. Geraldo Alves destacou que nesse período em que seu pai trabalhava na ferrovia, a empresa ferroviária contratava os trabalhadores temporariamente e, foi a partir daí que “meu pai me botou na ferrovia [...] através das amizades dele com a chefia”, sendo contratado durante um período “de um mês, de três mês, mas eu fiquei efetivo na ferrovia a partir de setenta e cinco, de setenta e cinco eu fiquei até me aposentar, até noventa e três”. Acerca desses contratos temporários estabelecidos pela ferrovia destacou:

Era um contrato que eles faziam, eles pegavam uma turma de vinte homem e botavam aquele contrato, passava seis meses, terminava o contrato, a gente ia, saía. Depois apareceu outro contrato, a gente entrava de novo, trabalhava quatro mês, cinco mês. Eu ia até desistindo da ferrovia, eu tava até indo embora pra, pra Brasília, pra São Paulo quando surgiu em setenta e cinco eu fui, eu já tinha muito conhecimento com o pessoal da ferrovia, com os engenheiro, com os chefes, eles me chamaram de, me falaram que a coisa agora ia ser esperta, ia ser segura, eu tava até duvidando graças a Deus deu certo (ALVES, 2009).

Os contratos temporários, muitas vezes, provocavam entre os trabalhadores um sentimento de instabilidade, pois como não eram efetivados pela empresa podiam a qualquer momento perder o trabalho e ficarem ociosos por vários meses. Como no caso de

Geraldo Alves que preocupado com a situação de trabalhar por poucos meses na ferrovia, pensou até mesmo em desistir da carreira ferroviária, mas acabou sendo compensado por ter sido efetivado nos quadros de trabalhadores da Central do Piauí na década de 1970, onde exerceu as funções de artífice de via permanente.

Cada um desses ferroviários contratados exercia determinado ofício dentro da ferrovia como artífice de via permanente, supervisor especial de linha, assistente de manutenção, artífice especial gráfico, maquinista, agente de estação, fundidor, etc. Dos cinco ex-ferroviários entrevistados, por exemplo, quatro eram trabalhadores braçais, operários que atuavam diretamente na via permanente, desenvolvendo diversas atividades como pedreiro, ajudantes de pedreiro, supervisores de obras, manutenção, etc. Já um deles atuava como artífice especial gráfico, realizando atividades de tipografia na gráfica da estação. Quando perguntados sobre o cotidiano de trabalho na ferrovia, os ferroviários aposentados, muitas vezes, buscavam descrever as principais atividades profissionais exercidas pelos trabalhadores da Central do Piauí. José Ricardo da Silva lembrava que a ferrovia constituía um espaço de oportunidades, pois:

[...] na ferrovia é um seguinte, na ferrovia tem o carpinteiro, tem o pedreiro, tem o ferreiro, tem aqueles pessoal que, que o trem, quando o trem cai que eles vão levantar, tem o maquinista, tem o pintor, tem o funileiro, tem o que faz a, [...] tem o eletricista, tem o que faz aqueles moldes pra, pra, que trabalha na fundição que faz aqueles moldes, aquelas coisas do trem, aquelas caixa de frei, aquelas coisa pra frear o trem, cada, cada um, um setor tem uma função (SILVA, 2009).

O trabalho assume, nas narrativas desses ferroviários aposentados, um caráter dominante: passava a ser valorizado como momento de concretização da vida social e familiar. Ao narrar, muitos sentiam estar novamente no espaço do trabalho quando, no esforço de recordar, expressavam-se através de movimentos das mãos na tentativa de descrever como era realizada a implantação dos trilhos e dormentes, ou o uso de pás e picaretas. As lembranças parecem tomar forma pelo movimento do corpo, as palavras são acompanhadas de gestos, de sons e de sentimentos. Geraldo Graças Alves, ferroviário aposentado pela RFFSA do Sistema Regional 12, da Superintendência Regional São Luís, admitido em 1.º de novembro de 1975 e desligado por aposentadoria em 18 de novembro de 1996, ele trabalhou no setor do Departamento de Engenharia como artífice de via permanente, numa jornada de trabalho de oito horas diárias. Ao ser perguntado sobre as primeiras atividades realizadas na ferrovia, buscava responder fazendo dos gestos e sons produzidos em extensão as palavras:

A minha primeira profissão quando eu entrei na ferrovia era botando dormentes debaixo dos trilhos, era furando com aqueles estalhosim viu? Aqueles estalhosim que você furava com a... [gestos] os dormentes pra poder botar aquele, o grampo pra poder segurar o trilho, era trabalhando com a pá, com inchada, com picareta, com alavanca, com essas coisas, viu? (ALVES, 2009).

Nesse sentido, no esforço de descrever as atividades exercidas no ambiente de trabalho, o ferroviário aposentado Geraldo Alves fez uso de gestos e sons, sendo uma representação dos acontecimentos vivenciados ao longo dos anos de trabalho desempenhado na ferrovia. Assim, a memória pode ser compreendida como um processo, no qual as representações tornam-se apenas uma parte, pois “ela exerce também em uma esfera irrepresentável: modos de sentir, modos de querer, pequenos gestos, práticas de si, ações poéticas inovadoras” (GONDAR, 2005: 24).

A condição do ambiente de trabalho e os objetos manuseados por esses ferroviários também eram variados. Alguns exerciam atividades expostos ao calor intenso, manuseando pás, picaretas, trilhos e dormentes pesados, etc., bem como existiam aqueles que trabalhavam em lugares fechados – nos escritórios, na gráfica, nas casas de telegrafia e telefonia, nas estações, oficinas, etc., – expostos a condições melhores de trabalho, mas não menos passíveis de possíveis acidentes. O Artífice de via permanente, por exemplo, trabalhava na via férrea, realizando serviços braçais de assentamento de trilhos e dormentes, construção de edificações e, para isso, manuseava materiais pesados e utilizava a própria força do corpo. A documentação pericial médica de concessão do adicional de insalubridade da RFFSA, constante na pasta de assentamento individual do funcionário Alciomar Soares de Araújo³, contratado como Artífice de via permanente, são descritas as atividades exercidas por esses trabalhadores:

[...] trabalham na preparação do lastro com laterita, manuseando enxadas, picaretas, pás, trados férreos, alavancas e ainda removem dormentes velhos e estragados, colocando ou substituindo por outros novos, sobre os mesmos; colocam trilhos férreos presos por parafusos metálicos e algumas vezes colocam pedra brita sobre os mesmos. [...] Trabalham expostos ao vento, poeira e chuvas, quando necessário; trabalham mais intensamente expostos a radiação solar, onde a temperatura ambiente atinge as proporções retro-mencionadas, em regime de trabalho intermitente, com descanso de duas horas para o almoço, geralmente no próprio local de trabalho.⁴

³ Alciomar Soares de Araújo nasceu em Luís Correia-PI, em 10 de janeiro de 1943. Foi admitido em 01 de janeiro de 1964 na Rede Ferroviária Federal S. A. na Estrada de Ferro Central do Piauí, exercendo o cargo de trabalhador de linha ou artífice de via permanente, desligado por aposentadoria em 31 de outubro de 1988, com um total de 25 anos 11 meses e 27 dias de tempo de serviço bruto.

⁴ Informações retiradas do Laudo médico-pericial de insalubridade do empregado da RFFSA, Alciomar Soares de Araújo, da Superintendência Regional São Luís constante na pasta de assentamento individual do funcionário no acervo do patrimônio da extinta RFFSA em São Luís.

Ao ser perguntado acerca do cotidiano de trabalho na ferrovia, Alciomar Araújo dizia:

Ah! Minha filha era pesado demais, ave Maria, aquetava porque eu queria me aposentar mesmo, mas, não era mole não, viu? Dá dez dormentes pra pregar por dia não era moleza não, ainda tinha chefe rui que ficava encima dando, num instante passava o dia e num instante a gente ia embora (ARAÚJO, 2009).

Para o ex-ferroviário era “pesado” trabalhar na ferrovia, pois requeria do trabalhador muita força física para manusear materiais pesados como dormentes, trilhos, etc., e tinham que suportar, muitas vezes, a autoridade dos chefes de divisão, os supervisores de obras que fiscalizavam a execução dos serviços, pois “[...] Eles eram tudo uma boas pessoas porque todo chefe se a gente fizer por onde pra eles ter raiva da gente não tem chefe, não tem trabalhador bom, agora se fizer por onde que ele seja uma boa pessoa, que seja uma boa pessoa pra ele toda vida eles são bom pra gente”. Além disso, com relação aos colegas, afirmava: “[...] tudo era amigo, aqui aculá aparecia um puxa saco pelo meio eu não ligava não, eu lhe juro que eu não ligava não, deixa ele puxar o saco do chefe pra lá que ficava na nossa pra cá” (ARAÚJO, 2009). Ou seja, existia entre os trabalhadores aqueles considerados “puxa saco” dos superiores, muitas vezes para conseguir proveitos referentes a possíveis faltas no trabalho ou outras regalias.

O trabalho na via férrea era realizado com a participação de muitos operários, geralmente exercendo atividades em diversos lugares que dependiam da força bruta do trabalhador e, muitas vezes, os ferroviários eram sujeitos a todo tipo de intempéries, desde chuva e sol escaldante a materiais corrosivos e ferrugem. A documentação do Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), contendo informações sobre atividades com exposição a agentes agressivos (físicos, químicos, biológicos, etc.), cujo objetivo era constar nos processos de aposentadoria especial dos ferroviários os locais onde eram exercidas as atividades e os serviços realizados, indicavam-se os agentes agressivos (ruídos, calor, poeira, etc.) existentes no local descrito, bem como, informava se o empregado estava exposto a esses agentes de modo habitual e permanente. Essa documentação encontra-se em algumas pastas de assentamento individual de funcionários da RFFSA, em São Luís. Na pasta de Geraldo Alves, por exemplo, esse documento descreve as funções, os locais e a que tipo de material o artífice de via permanente estava sujeito no cotidiano de trabalho:

Trabalha, na conservação das linhas férreas, a céu aberto, sujeito a poeira, insolação, frio, umidade e ventos; em contato com agentes biológicos em operações sujeitas à poeira de sílica e emprego de aldrim e nitrozim quando necessário. Tem, ainda, contato com dormentes de madeira, tratados com pentaclorofenol, com inseticidas clorados, derivados de hidrocarbonetos,

etc... Executa trabalhos braçais para construção, reconstrução e conservação da Via Ferroviária, assim:

- coloca, retira e substitui trilhos, chaves de desvios, dormentes, na Via Férrea;
- executa e mantém o empedramento da Linha Ferroviária;
- capina, roça e limpa o leito da Linha Férrea;
- impulsiona “trolley” manual, para transporte de pessoas e materiais;
- carrega e descarrega materiais ao longo da Linha Férrea; e
- executa outras tarefas correlatas.

A atividade profissional do Artífice de Via Permanente, corresponde ao antigo TRABALHADOR DE LINHA, que é exercida de modo habitual e permanente.⁵

Além do trabalhador de linha, outros profissionais da ferrovia eram sujeitos a péssimas condições no ambiente de trabalho. Nas proximidades das estações ferroviárias trabalhavam diversos profissionais, exercendo nas oficinas mecânicas atividades de manutenção, concerto, reforma de locomotivas, fundição e outras funções expostos, muitas vezes, a agentes agressivos à saúde do trabalhador. Os fundidores, por exemplo, exercem diversas atividades na ferrovia como “fundir blocos de ferro e bronze para diferentes fins; fundir peças de máquinas e motores; modelar em areia refratária as peças a serem fundidas; preparar cadinhos para receber os metais e fundir; executar outras tarefas correlatas”. Com isso, esse trabalho de fundição expõe os profissionais a materiais como “poeira de areia de moldagem, de soldagem e arrebardação”, bem como ao “calor radiante proveniente de materiais em fusão ou incandescente, sujeito, ainda a gases tóxicos emanados das metalizações”.⁶

Outra especialidade funcional na ferrovia era do Artífice especial gráfico que atuava diretamente na gráfica da ferrovia, geralmente localizada próxima às estações. Na realização desse ofício, o trabalhador gráfico realizava “impressões em máquinas como: prelo, platina, etc.,” e essas impressões eram feitas “com chapas feitas de tipos e linotipos”. O local e o ambiente no qual exerciam o trabalho gráfico é descrito como “área coberta, fechado, local comum a tipógrafo”, estando o trabalhador “sujeito a ruído, poeira, calor, gases, etc.,” onde “manipula tinta cópia e outras”, como “carbono, chumbo, antimônio”.⁷ Raimundo Ribeiro Nascimento, aposentado como Artífice especial gráfico da Central do Piauí, lembrava que na gráfica “[...] onde eu trabalhava tinha seis, era o chefe, chefe de

⁵ REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. Instituto Nacional de Previdência Social: Informações sobre atividades com exposição a agentes agressivos (físicos, químicos, biológicos, etc.), para fins de instrução de processo de aposentadoria especial. São Luís (MA), 16 out. 1996.

⁶ Informações do Instituto de Previdência Social sobre atividades penosas, insalubres ou perigosas para fins de aposentadoria especial do funcionário Raimundo Pereira do Nascimento que atuou como fundidor da Estrada de Ferro Central do Piauí, admitido em 13 de setembro de 1924 nos quadros de funcionários da RFFSA na 1.ª Divisão Operacional Maranhão-Piauí, sendo aposentado em 30 de julho de 1975.

⁷ INSTITUTO NACIONAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL (INPS). Informações sobre atividades penosas, insalubres ou perigosas para fins de aposentadoria especial do empregado da RFFSA, Raimundo Ribeiro Nascimento que exerceu a função de impressor. São Luís, 13 dez. 1977.

portaria, e seis auxiliar” e “[...] era subordinada a primeira divisão que era ligada a sessão almoxarifado”, onde exercia a função de tipógrafo que “[...] trabalha com chumbo com material tóxico, tinta, que a gráfica, a tinta da gráfica não é como essa tinta, não é como essa tinta feita com cópia duplicada, não é, é muito ofensiva” (NASCIMENTO, 2009). Ou seja, o gráfico ou tipógrafo, mesmo trabalhando no interior de um espaço fechado protegido de chuva, sol intenso e outras intempéries da natureza, não estava isento de sofrer problemas de saúde, por manusear materiais nocivos como tinta, chumbo, etc.

O cotidiano de trabalho na ferrovia requeria dos trabalhadores muita atenção, principalmente daqueles responsáveis pela segurança e eficiência da linha férrea como os chefes de estação, guarda-freios, maquinistas, foguistas e outros, pois eram constantemente vítimas de acidentes. Alguns entrevistados quando perguntados sobre a ocorrência de acidentes de trabalho, em seus relatos mencionavam os mais comuns que eram: descarrilamentos de trens, quedas de dormentes e trilhos ferindo trabalhadores, quedas de operários dos troles, etc. Geraldo Alves ao relatar os frequentes acidentes ocorridos no trabalho afirmava que:

Os acidentes mais frequentes eram mesmo queda de trole, era às vezes a pessoa se cortava quando tava trabalhando no fogo numa coisa assim. Era quando os carros eles tavam, às vezes, até batendo naqueles grampo, naquelas pra segurar os trilho aquela marreta escorregava e batia nos pé. Naquele tempo não tinha proteção, não tinha uma bota, não tinha nada. Aí depois com o desenvolvimento foi que foi aparecendo, aí apareceu o CIPA, apareceu a assistente social (ALVES, 2009).

O trole era um dos meios de transporte dos turmeiros, trabalhadores braçais que atuavam nos serviços de manutenção e supervisão dos trechos ferroviários, para se deslocarem de um lugar para outro, utilizavam essa espécie de carro que apesar de lento por ser tracionado manualmente através de varas, oferecia perigo devido às possíveis quedas de trabalhadores.

A Rede Ferroviária Federal S.A. possuía um órgão destinado ao aperfeiçoamento dos funcionários, onde eram fornecidos cursos teóricos e práticos de treinamento cujo objetivo era formar pessoal qualificado para atuar em diferentes situações dentro da empresa ferroviária, sendo os principais relacionados à prevenção de acidentes e conservação da via férrea. Francisco de Sousa Marques, aposentado como supervisor especial de linha, ao relatar o início de sua carreira ferroviária mencionava a importância dos cursos de aperfeiçoamento que realizou:

Trabalhei aqui no Cocal até 67, 66, 66 fui trabalhar em Campo Maior depois voltei novamente pra cá fiquei trabalhando até 70 e tantos. Aí fui pra Recife trabalhar em Recife meu trabalho foi pouco, trabalhei dois meses em Recife

era me especializando tinha a prática de trabalho, mas nós não tínhamos teoria, trabalhava só na prática, mas todo o pessoal daqui do Maranhão e do Ceará todos trabalhavam prática não existia teoria. Aí fui pra Recife e outros colegas, nós éramos treze, era um do Maranhão, do Piauí, do Ceará, de Minas Gerais, da Bahia, de Alagoas, de Pernambuco, do Rio Grande do Norte todos foram, nós éramos treze, nos reunimos passamos dois meses no Recife fazendo curso de teoria de se beneficiar. Nós tínhamos prática, mas nós não tínhamos teoria e a gente foi aprender a teoria e ensinar a prática porque quem tava nos ensinando, os engenheiros que nos ensinava eles tinham a teoria, mas não tinha a prática, nós tínhamos a prática, mas não tínhamos a teoria entendeu? Nós trocamos os conhecimentos. Prática por teoria e teoria por prática (MARQUES, 2006).

Ao analisar os documentos disponíveis na pasta de assentamento individual de Francisco Marques pode-se constatar um histórico dos cursos de aperfeiçoamento concluídos durante o período em que trabalhou na ferrovia:

1 – Curso de Conservação de Via (Conserva Cíclica), no período de 29/5 a 9/6/72, expedido pela RFFSA – Treinamento Ferroviário.

2 – Curso de Conservação de Via (Conserva Cíclica), realizado no período de 13 a 24-11-72, expedido pela RFFSA – 1.ª Div. MA-PI. (Treinamento Ferroviário).

3 – Curso de Conservação de Via, realizado no período de 29/07 a 01/08/74, pela RFFSA – Centro de Formação Profissional de S. Luís – Treinamento Ferroviário.⁸

As lembranças de alguns ferroviários são também acompanhadas de ressentimentos acerca de posturas consideradas “inadequadas” pela empresa durante o período em que trabalharam na ferrovia. Alciomar Soares de Araújo, aposentado como Artífice de via permanente, antes de ser admitido nesse cargo pela RFFSA, em 1962, foi contratado para trabalhar temporariamente por um período de três meses e, como muitos trabalhadores temporários, acabou sendo enquadrado definitivamente por determinação da empresa. A carga horária de trabalho na ferrovia era de oito horas diárias, iniciando-se de sete às onze da manhã e de uma às cinco da tarde. No período em que trabalhou na ferrovia, Alciomar Araújo destacava que foi convidado a assumir vários cargos, trabalhando nas oficinas, no escritório, como maquinista ou chefe de trem. No entanto, essa memória é marcada por ressentimento ao lamentar a perda do cargo de maquinista devido às faltas no serviço que em certa ocasião atrasou a partida do trem na estação por ter ingerido anteriormente bebida alcoólica (cachaça) impossibilitando-o de realizar o serviço determinado e, acrescentava

[...] que quando não era nos dias da minha viagem eu passava três, quatro semana sem beber, no dia que eu ia viajar enchia a cara de cachaça hoje e

⁸ Histórico dos concursos prestados, cursos de aperfeiçoamento concluídos e diplomas de conclusão de cursos superiores e técnicos constante na ficha n.º 4 da pasta de assentamento individual do funcionário da RFFSA – 1.ª Divisão MA-PI, Francisco de Sousa Marques, matrícula n.º 26. 481.

amanhã não tinha condições de viajar colocavam outro e me mandava, tirava de lá, voltava pra aculá de novo (gesto), aí me esquecia de mim, eu não sei o que é isso não (ARAÚJO, 2009).

Ao relembrar essa passagem de sua experiência de trabalho na ferrovia, culpava-se por ter perdido o cargo de maquinista, sendo substituído por outro funcionário que “[...] não sabia ler, nem escrever, nem assinar nem o nome dele ele sabia, aí botaram ele pra trabalhar” e este acabou sendo aposentado como supervisor de trem. Com isso, lamentava ao dizer que “a chance era minha com o que eu sei dava pra mim passar lá e lá botaram ele e ele ficou, foi pra São Luís, trabalhava de São Luís pra Teresina e de Teresina à Parnaíba foi aposentado como supervisor e eu fiquei no que tou ainda hoje”, ou seja, hoje é aposentado como Artífice de via permanente, cargo considerado de nível “inferior”. Portanto, era fundamental seguir adequadamente as regras da empresa, respeitando principalmente os horários de trabalho na ferrovia para não prejudicar o andamento dos serviços ferroviários. Para Batistina Maria de Sousa Corgozinho:

O trabalho bom e disciplinado possibilitava aos funcionários oportunidades de ascensão na hierarquia. Isso trazia prestígio, um salário melhor e avanços na carreira ferroviária. O comportamento adequado do pessoal era medido através de atitudes como: fazer o serviço pontualmente; ter boa vontade; apresentar produção; não ficar bêbado em serviço; seguir as ordens dadas; não faltar, não tirar licença. Além disso, o bom funcionário era aquele que se preocupava em usar as ferramentas adequadamente, evitando estragos desnecessários e procurando não se acidentar (CORGOZINHO, 2008: 35).

O trabalho na ferrovia requer do funcionário atenção redobrada e sobriedade, qualquer fato que contrariasse as normas da empresa era penalizado. Na pesquisa realizada no acervo da RFFSA em São Luís (MA), as documentações existentes nas pastas de assentamento individual de cada ferroviário permitiram conhecer como a empresa influenciava diretamente na vida profissional desses funcionários. Nessas fichas individuais constata-se as irregularidades cometidas por cada ferroviário durante os serviços prestados na ferrovia, bem como as devidas punições. Na pasta do ferroviário aposentado Alciomar Araújo encontra-se um certificado de ofício no qual apontava as infrações praticadas e penalidades sofridas durante o exercício do trabalho:

Suspenso, por 02 dias, no período de 31/08 a 01/09/67, visto como suas constantes faltas não justificadas, vêm prejudicando a marcha normal dos serviços desta Empresa. Processo n.º 01748/67.

Suspensão, por 15 dias, no período de 16 a 30/04/79, na forma da CLT, por desobediência ao seu chefe imediato e faltas sucessivas ao trabalho. Port. 27-A/MEN-11, de 11/04/79.⁹

Em contrapartida, como forma de “reconhecimento” do esforço de ferroviários que trabalharam na empresa, a Rede Ferroviária Federal S.A. distribuía certificados e medalhas de honra ao mérito. Alciomar Soares, mesmo com as suspensões efetuadas pela empresa por infrações realizadas no trabalho, em sua narrativa destacava o reconhecimento da empresa aos anos de trabalho na ferrovia, mostrando um diploma concedido pela RFFSA, no qual apresenta a seguinte descrição: “ALCIOMAR SOARES DE ARAÚJO A RFFSA manifesta seu reconhecimento pelos serviços prestados, homenageando-o ao ensejo de sua aposentadoria”.

Outro exemplo foi do ferroviário aposentado José Ricardo da Silva¹⁰ que ao relatar como era sua relação com a empresa ferroviária enfatizou os anos que trabalhou sem solicitar licença e devido a isso acabou sendo reconhecido pela empresa ferroviária:

[...] É tão tal que eu recebi até um, no dia que eu me aposentei eu rec..., ho devido eu ter trabalhado esse horror de ano e nunca tirei uma licença recebi, recebi esse, esse título... “Obrigado ferroviário. Ao colega ferroviário José Ricardo da Silva ao ensejo de sua aposentadoria o reconhecimento e agradecimento de seu esforço, lealdade e competência nesses anos de trabalho dedicados a empresa. São Luís, Maranhão quinze de junho de mil novecentos e noventa. Rede Ferroviária Federal S.A”. É tão tal que nessa época nós se aposentemo, se aposentou-se oito nesse mesmo dia, no dia 15 de nove..., de junho de noventa, só quem recebeu esse título só foi eu, os outro até reclamaram que diz que... aí o engenheiro falou e disse: “Olha nós tamo dando esse, dando esse título ao seu Zé Ricardo porque ele trabalhou trinta e cinco ano sem tirar licença, aí ele teve esse privilégio de ganhar esse título, isso aí não foi eu que fiz isso aí vei da, da direção da RFFSA e as, e as medalha do mérito” (SILVA, 2009).

Nessa narrativa percebe-se o sentimento de honra do ex-ferroviário ao destacar os anos de serviços prestados à empresa, principalmente quando ampliava o tempo dispensado ao trabalho na ferrovia por não solicitar licenças que tinha direito. Nesse sentido, prevalecia a ideia de que quanto maior o tempo e a forma adequada como era prestada o serviço à empresa, maiores as chances do trabalhador ser reconhecido. Esse ex-ferroviário da RFFSA, que trabalhou como Artífice de via permanente e, depois, como Supervisor auxiliar de obras na 1.ª Divisão Operacional São Luís na Central do Piauí foi admitido no

⁹ REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Fé de Ofício do funcionário Alciomar Soares de Araújo*. Divisão Operacional de São Luís: Coordenação de Pessoal, 25 abr. 1983.

¹⁰ José Ricardo da Silva nasceu em Araisos-MA, em 18 de junho de 1935. Foi admitido em 01 de setembro de 1953 nos quadros de empregados da Rede Ferroviária Federal S. A. SR-1, Divisão Operacional São Luís, exercendo os cargos de pedreiro, artífice especial de obras e supervisor auxiliar de obras, sendo desligado por aposentadoria em 15 de junho de 1990.

quadro de pessoal da empresa em 01 de setembro de 1953 e, ao relatar esse começo de carreira ferroviária enfatizou que:

[...] desde desse dia pra cá nunca mais eu parei, nenhum dia. Às vezes tinha um doente em casa, mas quem resolvia era minha mulher mesmo. Eu nunca, em dia de febre, quando um menino tá doente ela nunca deixou eu falhar, faltar um dia de serviço (SILVA, 2009).

Mesmo com possíveis problemas em âmbito familiar como, por exemplo, um dos filhos adoecia quem assumia o papel de auxiliar nos assuntos familiares era a esposa do trabalhador ferroviário. A jornada de trabalho do marido na empresa ferroviária precisava ser cumprida e, com isso, qualquer fato que ocorresse em âmbito familiar era de responsabilidade das esposas para que não prejudicasse o bom andamento dos trabalhos ferroviários. O tempo do trabalhador era regido pelos horários da empresa ferroviária e, muitas vezes, era obrigado a se deslocar para a linha férrea quando acontecia algum imprevisto fora do horário regulamentado como descarrilhamento de trens, atropelamentos de animais e pessoas, etc. Assim, o tempo do ferroviário era limitado para participação de outras atividades que não fossem relacionadas ao trabalho como, por exemplo, a família e o lazer.

REFERÊNCIAS

BORGES, Geraldo Almeida; DOMINGOS NETO, Manuel. **Seca seculorum**: flagelo e mito na economia rural piauiense. Teresina: Fundação CEPRO, 1987.

CORGOZINHO, Batistina Maria de Sousa. Ferroviário: cruzamento de linhas. In: VASQUEZ, Pedro (Org.). **Caminhos do trem**: profissão ferroviária. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

GONDAR, Jô. Quatro proposições sobre memória social. In: DODEBEI, Vera; GONDAR, Jô (Orgs.). **O que é memória social**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2 ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. A construção de ferrovias no Brasil imperial. In: VASQUEZ, Pedro (Org.). **Caminhos do trem**: profissão ferroviária. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovianos, trabalho e poder**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

TENCA, Álvaro. **Senhores dos trilhos**: Racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do Curso de Ferroviários da Antiga Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

Depoimentos

ALVES, Geraldo Graças. **Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira.** Parnaíba, 10 mar. 2009.

ARAÚJO, Alciomar Soares de. **Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira.** Parnaíba, 10 mar. 2009.

MARQUES, Francisco de Sousa. **Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira.** Cocal, 22 dez. 2006.

NASCIMENTO, Raimundo Ribeiro. **Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira.** Parnaíba, 10/11 mar. 2009.

SILVA, José Ricardo da. **Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira.** Parnaíba, 24 fev. 2009.

Recebido em *Março* de 2011

Aprovado em *Abril* de 2011