



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, CULTURAS E
ESPACIALIDADES
MESTRADO ACADÊMICO EM HISTÓRIA

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

“SAUDADES E ALÍVIO”: MEMÓRIAS DOS FERROVIÁRIOS EM RERIUTABA-CE
(1988-1997)

FORTALEZA - CEARÁ
2024

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

“SAUDADES E ALÍVIO”: MEMÓRIAS DOS FERROVIÁRIOS EM RERIUTABA-CE
(1988-1997)

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Acadêmico em História, do Programa de Pós-Graduação em História, Culturas e Espacialidades do Centro de Humanidade da Universidade Estadual do Ceará, como requisito à obtenção do título de mestre em História. Área de Concentração: História, Culturas e Espacialidades. Linha de pesquisa: Poder, Instituição e Memória.

Orientador: Prof. Dr. Samuel Carvalheira de Maupeou

FORTALEZA - CEARÁ

2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Estadual do Ceará
Sistema de Bibliotecas
Gerada automaticamente pelo SidUECE, mediante os dados fornecidos pelo(a)

Rodrigues, Jaciara Azevedo.

Saudades e alívio: memórias dos ferroviários em Reriutaba-CE (1988-1997) [recurso eletrônico] / Jaciara Azevedo Rodrigues. - 2024.

160 f. : il.

Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico Em História, Culturas E Espacialidades, Fortaleza, 2024.

Orientação: Prof. Dr. Samuel Carvalheira de Maupeou.

1. Memórias. 2. Ferroviários. 3. Via Permanente. 4. Cotidiano . I. Título.

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

“SAUDADES E ALÍVIO”: MEMÓRIAS DOS FERROVIÁRIOS EM RERIUTABA-CE
(1988-1997)

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Acadêmico em História, do Programa de Pós-Graduação em História, Culturas e Espacialidades do Centro de Humanidade da Universidade Estadual do Ceará, como requisito à obtenção do título de Mestre em História. Área de Concentração: História, Culturas e Espacialidades. Linha de pesquisa: Poder, Instituição e Memória.

Aprovado em: 27 de março de 2024

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Samuel Carneiro de Maupeou

Universidade Estadual do Ceará (PPGHCE/UECE) – Orientador

Prof. Dr. Marcos José Diniz Silva

Universidade Estadual do Ceará (PPGHCE/UECE) – Examinador interno

Profa. Dra. Telma Bessa Sales

Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA) – Examinadora externa

Prof. Dr. Gisafran Nazareno Mota Jucá

Universidade Estadual do Ceará (UECE) Examinador suplente

AGRADECIMENTOS

Trilhar o caminho da produção deste trabalho, desde seu nascedouro, durante os anos da graduação quando participei ativamente do programa de iniciação científica voltado para este tema, até a conclusão final da dissertação, representou um desafio complexo que não foi enfrentado isoladamente. Portanto, é com profunda satisfação e o desejo de reconhecer cada colaboração que gostaria de expressar meus sinceros agradecimentos.

À Deus, pelo dom da vida e por sempre estar comigo em todos os momentos.

Ao meu pai, *in memoriam* por ter me criado tão bem com sua educação exemplar e não ter deixado me faltar nada.

À minha tia, Raimunda Lourdes Azevedo, que logo me acolheu quando meu pai faleceu, dando-me abrigo.

Ao meu orientador, pela constante paciência e orientação que me concedeu ao longo deste percurso. Suas minuciosas leituras e revisões do meu trabalho foram essenciais para o meu desenvolvimento enquanto pesquisadora. De fato, sua abordagem rigorosa na avaliação já deixou uma marca indelével em minha abordagem acadêmica, integrando-se ao meu perfil profissional.

Aos meus amigos que considero como se fosse da minha família, Dona Quitéria, Gelsa Maria Maria Augusta, Marcelo e Bartolomeu.

Aos meus parentes que acompanharam minha trajetória de pesquisa, em especial minha prima Luciana que me acolheu tão bem em sua residência no período que precisei morar na capital. À minha irmã Gessi, que sempre torceu muito por mim, meus agradecimentos.

À minha parceira de vida acadêmica e da vida pessoal, Lara Lutife, que foi uma boa ouvinte durante esse período. No período da pandemia COVID-19 nos aproximamos e nos inscrevemos juntas nesse Programa de mestrado. Obrigada por ser a amiga que é!

Meu agradecimento especial também para Mônica, amiga que acredita mais em mim do que eu mesma. Seu otimismo e sua admiração por mim muito me encantam.

Aos meus amigos do universo acadêmico que adoro compartilhar as “sofrências” do mestrado Beatriz Fontenele, Lireda França, Rita Geiziele, Eliane, Thiago Medeiros e Leonardo. Com vocês, a caminhada se tornou leve.

Aos meus antigos professores da graduação, em especial meu orientador da graduação, Carlos Augusto Pereira dos Santos que instigou em mim o interesse pela temática ferroviária. Prometo ao senhor algum dia devolver todos os livros que me emprestou. Aos demais professores que sempre apoiaram minha pesquisa Viviane Bezerra, Telma Bessa, Maria Antônia Veiga.

Aos meus entrevistados que me receberam em suas residências e se tornaram amigos senhor Antônio Mendes, Chaga Araújo, Antônio Rodrigues, Mateus Paiva, Manoel Ribeiro, Manoel Alves e Manoel Lopes, Edilson Ferreira, Sebastião Soares, Íris Nogueira e José Vieira. Sem vocês, essa pesquisa não teria sido concretizada.

Aos engenheiros aposentados pela RFFSA, senhor Marcos Cabral e Hamilton Pereira, duas pessoas que desde a graduação confiaram no meu trabalho como pesquisadora, emprestando boa parte das documentações para eu analisar em casa. Cederam, também, objetos do Museu Ferroviário para realização da exposição ferroviária que ocorreu na comemoração do centenário da cidade de Reriutaba em setembro de 2023.

Aos membros da banca avaliadora, professora Telma Bessa, Marcos Diniz e Professor Gisafran Jucá, três profissionais que tive a honra de ser aluna, passando a lhes admirar como pessoa e como profissional.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de estudos concedida durante a realização da pesquisa e se empenham dia após dia para a democratização da Ciência.

À mim, Jaciara Azevedo, estudante de escola pública durante toda a minha vida. A Jaciara de hoje agradece por não ter desistido no primeiro obstáculo, pelo esforço e dedicação em tudo que se propõe a fazer. Que eu nunca venha perder a essência de correr atrás dos meus objetivos. Que a força sempre prevaleça!

Enfim, agradeço a você, leitor, que está a se debruçar por este trabalho que tanto consumiu energias por todos esses anos. Rogo que ele tenha relevância social e acadêmica e que em ti provoque deslocamentos.

Obrigada a todos que, direta ou efetivamente, alcançaram este sonho junto comigo.

As pessoas fazem a história, mas raramente se dão conta do que estão fazendo.

Christopher Lee

RESUMO

A presente pesquisa tem como principal objetivo registrar e problematizar as memórias e histórias dos ferroviários que prestaram serviço especificamente à Rede Ferroviária federal S/A no interior cearense. Através da metodologia de História Oral, houve acesso às memórias desses sujeitos que atualmente estão idosos, ressaltando suas impressões dos últimos anos de seu trabalho (1988-1997). Essa categoria de ferroviários possuía a incumbência de realizar manutenção e conservação da linha férrea, para que fosse viável o percurso do trem com segurança, executando o seu trabalho de forma braçal, e independentemente das intempéries da natureza, teriam que se fazer presentes, carregando no corpo as marcas do seu trabalho, onde a produtividade aparecia em primeiro plano. A pesquisa fundamentou-se principalmente na literatura especializada em História Oral, abordando teoricamente e metodologicamente esse campo de estudo. As fontes orais dialogaram com as fontes documentais, sobretudo as fichas funcionais de cada sujeito participante da pesquisa, contendo a trajetória de trabalho. Além disso, houve o cotejamento de outras fontes, como fotografias e periódicos, no recorte de tempo analisado. Desse modo, foi possível trazer à tona pelo menos um pouco das histórias desses ferroviários de via permanente residentes na cidade de Reriutaba, Ceará. Embora a saudade não seja um fator excluído das memórias desses trabalhadores, essa pesquisa demonstra um outro lado de como se pode visualizar a história dos ferroviários, sendo caracterizada por tramas e traumas em seu cotidiano.

Palavras-chave: Memórias; Ferroviários; Via Permanente; Cotidiano.

ABSTRACT

The main objective of this research is to record and problematize the memories and stories of railway workers who provided service specifically to Rede Ferroviária Federal S/A in the interior of Ceará. Through the Oral History methodology, there was access to the memories of these workers who are currently elderly, highlighting their impressions of the last years of their work (1988-1997). This category of railway workers carried out the maintenance and conservation of the railway line, so that the train's route was viable safely, carrying out their work manually, and regardless of the elements of nature, they would have to go, carrying on their bodies the marks of their work, in which productivity was the most evident. This category of railway workers carried out the maintenance and conservation of the railway line, so that the train's route was viable safely, doing their work manually, and despite the elements of nature, they would have to go, carrying on their bodies the marks of their work, in which productivity was the most evident. The research was based mainly on specialized literature in Oral History, theoretically and methodologically approaching this study. The oral sources dialogued with the documentary sources, especially the document of each subject participating in the research, containing the work trajectory. In addition, other sources were compared, such as photographs and periodicals, in the analyzed time frame. In this way, it was possible to bring to light at least a little of the stories of these permanent railway workers residing in the city of Reriutaba, Ceará. Although nostalgia is not an element excluded from the memories of these workers, this research demonstrates another side of how the history of railway workers can be viewed, making it possible to tell it based on plots and traumas in their daily lives.

Keywords: Memories; Railways; Permanent Way; Daily.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa dos trechos ferroviários ativos no Ceará em 1988	36
Figura 2 - Parte da ficha funcional do senhor Nogueira.....	39
Figura 3- Parte da ficha funcional do senhor Ferreira	40
Figura 4- Página do Correio Braziliense (DF) – 1980 a 1989 - Ano 1983\Edição 07325..	43
Figura 5- Jornal do Commercio (RJ) 1980-1989 (1986) edição 00230, p. 10	43
Figura 6- Registro autorizado de elogios e penalidades do senhor Nogueira	57
Figura 7– Histórico de promoções do senhor Lopes (1991-1993)	62
Figura 8– Boletim de eficiência do senhor Paiva	65
Figura 9- Boletim de avaliação de eficiência de um dos entrevistados	71
Figura 10– Página 5 do jornal Locomotiva	78
Figura 11 - Organização hierárquica dentro do setor de via permanente da RFFSA	86
Figura 12– Dormentes sobre os trilhos	96
Figura 13– Comunicado redigido pela FAEF	114
Figura 14- Carta enviada pelas associações de engenheiros da RFFSA.....	115
Figura 15 - Carta emitida para a Associação dos Engenheiros da RFFSA no Ceará....	118
Figura 16- Registro da assinatura do PID.....	125
Figura 17 - Alojamento no meio do trecho linha norte do Ceará	138
Figura 18 - Conservadores de via permanente no meio do trecho.....	140

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Ferroviários de via permanente residentes em Reriutaba.....	29
---	-----------

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AERVC	Associação dos engenheiros da Rede de Viação Cearense
BECE	Biblioteca Estadual do Ceará
CISE	Conselho das Empresas Estatais
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
FAEF	Federação da Associação dos Engenheiros Ferroviários
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PCS	Plano de Cargos e Salários
PID	Plano de Incentivo ao desligamento
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RVC	Rede de Viação Cearense

SUMÁRIO

1	CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	14
2	OS FERROVIÁRIOS E SUA DINÂMICA DE TRABALHO NA CIDADE.....	27
2.1	A ferrovia, o trabalho e a cidade: os ferroviários em Reriutaba	27
2.2	“Se ‘empreguemo’ através das mãos”: ingresso conservador de via.....	46
2.3	Elogios e promoção no trabalho ferroviário	59
3	SAINDO DOS TRILHOS: TRAMAS E TRAUMAS DO TRABALHO.....	69
3.1	“Essa parte para contar eu não tenho”: punições e suspensões.....	70
3.2	“Acredita que esse pessoal me obedecia tudim?”: relações de hierarquização....	80
3.3	Pressão e opressão: a greve dos ferroviários de 1988.....	94
4	“ACABARAM COM A RFFSA MAS NÃO COM OS FERROVIÁRIOS”	111
4.1	O começo do fim da RFFSA	112
4.2	O impacto da privatização da RFFSA	123
4.3	Duvido isso o documento contar: práticas cotidianas na via permanente	132
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	146
	REFERÊNCIAS	151
	GLOSSÁRIO.....	160

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Um grupo formado por 11 ferroviários que prestaram serviço especificamente à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), residentes na cidade de Reriutaba, localizada na região Noroeste do Estado do Ceará, narrou suas experiências de trabalho na via permanente¹ entre suas décadas de trabalho, 1980 e 1990, anos finais da RFFSA.² Diante disso, “a história da ferrovia no Ceará vem, desde sua origem, passando por um ciclo de estradas de ferro ora em propriedades estatais ora em propriedades privadas” (LIMA; PEREIRA, 2007, p. 149). Com isso, a análise dessa produção se centraliza na administração da RFFSA, sobretudo nos anos finais de seu funcionamento (1988-1997).

Conforme Almeida (2012), é pertinente ressaltar que em 1961 ocorreu uma greve ferroviária de considerável intensidade. O autor argumenta que as décadas de 1950 e 1960 foram caracterizadas por lutas significativas entre os ferroviários. Entretanto, apesar de o escopo da pesquisa não estar diretamente relacionado ao contexto militar, observa-se que os conflitos persistiam após 1985 - ano que marca o fim do Regime Militar.

Diante desse contexto, optou-se por estabelecer como ponto de partida o ano de 1988, em virtude de uma greve com alcance nacional ter impactado significativamente o trabalho dos sujeitos em estudo, tornando-se, inclusive, tema discutido em um dos tópicos do segundo capítulo. Por outro lado, o ano de 1997 assinala o marco oficial da privatização da RFFSA, empresa na qual os sujeitos da pesquisa estavam empregados. É importante ressaltar que muitos desses indivíduos foram desligados compulsoriamente, acarretando consequências significativas em suas vidas pessoais e sociais.

Em uma ocasião durante uma entrevista para seleção de mestrado, em que o tema da pesquisa envolvia as memórias de sujeitos ferroviários residentes na cidade, fui indagada sobre uma justificativa "persuasiva" da escolha do local ser Reriutaba. Ou seja, para além da conveniência de ser onde nasci e me criei, quais motivos mais excepcionais poderiam

¹ Conforme o glossário de termos ferroviários produzido pelo Departamento Nacional de Transportes, via permanente abrange toda a linha férrea, os edifícios, as linhas telegráficas, etc. (p. 65).

² A RFFSA foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, pela consolidação de 18 ferrovias regionais, promovendo o devido controle do transporte ferroviário no Brasil, inclusive o estado cearense se inseria nessa organização administrativa. No Ceará, essa rede atendia as malhas da linha norte e sul, hoje alguns trechos estão desativados e uma pequena parte opera apenas com o trem de carga. De acordo com os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres, a RFFSA foi incluída no Plano Nacional de Desestatização em 1992, pelo decreto n. 473/92, da lei n. 8.031/90, almejando estimular o investimento da iniciativa privada nesse deficitário setor de transporte. Concluiu-se que a melhor forma para resolver as deficiências da empresa seria a outorga, feita pela União, da concessão do serviço de transporte de carga e do uso dos equipamentos da RFFSA para concessionárias privadas, o que ocorreu em setembro de 1996.

fundamentar essa seleção, considerando a variedade de estações ferroviárias no estado do Ceará, especialmente nas cidades de maior relevância econômica?

Nesse contexto, os membros da banca examinadora esperavam que eu apresentasse uma argumentação que transcendesse minha conexão pessoal como moradora dessa localidade. Revel (1998) pontua que o enfoque no local, independentemente de seu valor econômico, revela-se como um terreno fértil para investigações históricas mais profundas, que não se limitam à mera descrição, mas sim visam a análises críticas. O autor ainda afirma a importância de situar seu problema na micro análise não significa que não possa dialogar com o macro, pautados nessa ideia os demais tópicos podem adentrar para uma análise da dimensão estadual e até mesmo nacional, como a temática da greve e a privatização que foram fenômenos que impactaram nacionalmente os ferroviários.

Historiadores frequentemente selecionam contextos locais para examinar uma variedade de aspectos da vida social, uma vez que isso possibilita uma redução na escala de observação. Essa abordagem visa gerar conhecimento de forma narrativa, oferecendo *insights* sobre lugares particulares e únicos. Como afirmado pelo historiador francês Revel (1998), essa escolha deliberada do local como objeto de estudo permite a produção de efeitos de conhecimento que são distintos e valiosos. Ter as histórias e memórias dos ferroviários residentes em Reriutaba como objeto de estudo pode inspirar historiadores das cidades vizinhas ferroviárias a também escreverem sobre sua história ferroviária.

Conforme instituído no Regimento interno da RFFSA, na seção II, que se intitula: da assistência de operações, o serviço da ferrovia cearense era executado através de alguns departamentos principais, são eles: departamento de mecânica, departamento de via permanente, departamento de eletrotécnica e departamentos de transportes. Cada departamento possuía subdivisão por setores. Nesse trabalho, o recorte de grupo social se debruça no departamento de via permanente, onde estavam localizados os trabalhadores braçais que realizavam manutenção dos trechos ferroviários.

Nessa perspectiva, essa produção se apoia na metodologia de História Oral para acessar as memórias do cotidiano desses sujeitos. Mais do que uma narrativa comum de fatos ocorridos, a história oral possibilita, por meio de conversas partilhadas entre aquele que narra e aquele que faz a escuta, vivenciar as experiências diluídas em memórias individuais e coletivas de forma a compreender o impacto dessas vivências no âmbito do mundo individual e social (PORTELLI, 1997). Desse modo, a escuta das falas vivenciadas nessa pesquisa foi uma experiência enriquecedora para minha trajetória acadêmica.

O recorte do grupo escolhido teve como base de organização o que Meihy (2007) desenvolveu inspirado no pensamento de Halbwachs (1990). Assim, “três conceitos se hierarquizam de maneira combinada e sem eles muito bem definidos não se opera adequadamente em história oral” (MEIHY, 2007, p. 50). Nessa perspectiva, o autor conceitua *comunidades de destino, colônia e rede*³. Objetivando fazer esses conceitos funcionarem na referida pesquisa, é possível afirmar que se considera como *comunidade de destino* o grupo de trabalhadores escolhido para essa pesquisa que são os ferroviários. A *colônia*, por sua vez, são os ferroviários aposentados pela RFFSA especificamente e a *rede* é formada pela categoria de via permanente residente na cidade de Reriutaba⁴. Sendo assim, “a *rede*, por sua vez, é a subdivisão da *colônia*, portanto a menor parcela de uma *comunidade de destino*” (MEIHY, 2007, p. 54).

Essa categoria de trabalhadores possuía a incumbência de realizar a manutenção e conservação da linha férrea para tornar viável o percurso do trem com segurança. O artífice de via permanente trabalhava na via férrea, realizando serviços braçais de assentamento de trilhos e dormentes, manuseava materiais pesados e utilizava a força do próprio corpo (VIEIRA, 2010). Sendo assim, o objetivo dessa produção parte da incumbência de colher reminiscências (THOMSON, 2006), analisando as histórias e memórias dos ferroviários da via permanente, uma vez que executavam seu serviço de forma braçal, e independentemente das intempéries da natureza, teriam que se fazer presentes, carregando no corpo as marcas do seu trabalho, considerando a produtividade em primeiro plano. Logo, estão inseridos no grupo que realizou um dos serviços *mais pesados* da ferrovia.

Este estudo visa examinar como a memória, enquanto objeto de estudo da História, proporciona uma perspectiva interpretativa dos relatos orais de história. Embora as memórias sejam construções sociais, alguns aspectos são vivenciados de maneira singular, resultando em significados diversos. Todavia, é na maneira como os trabalhadores optam por narrar suas experiências laborais que se torna possível compreender os significados desse evento em suas vidas. Muitos desses indivíduos constroem sua identidade como trabalhadores exemplares, não sofrendo punições em seus empregos, narrando suas atividades rotineiras como parte integral de sua identidade profissional.

³ Conforme o historiador Carlos Sebe Meihy conceituou, *comunidade de destino* é a união de pessoas que são marcadas, muitas vezes, por dramas comuns, coetâneos, vividos com intensidade. Há dois pressupostos que instruem a formulação desse conceito: a base material e a segunda de fundamento psicológico, de gênero ou orientação (política, cultural ou sexual). Se a *comunidade de destino* é o todo, a *colônia* é sua primeira divisão, ainda que em bloco grande. A *rede* é a menor parcela da comunidade de destino. Dentro da colônia é possível identificar segmentos mais restritos que possuam aspectos em comum e que constituirão as redes.

Embora as versões sobre os fatos se assemelhem, deve-se levar em consideração que cada entrevistado poderá ter em mente um projeto de identidade. A concepção de memória se pauta na afirmação de que as lembranças são, portanto, produto da vivência individual e única de cada pessoa, sendo uma recriação e interpretação seletiva do vivenciado (THOMSON, 1997).

O senhor Mendes, acompanhado de sua esposa, apresentou uma narrativa que visava construir uma determinada versão voltada para seu projeto de identidade. Contudo, ao término da entrevista, sua esposa fez algumas considerações, revelando aspectos que o senhor Mendes optou por não detalhar, por razões éticas não serão especificamente abordadas. O Senhor Alves iniciou sua entrevista enfatizando não ter nada para contar, não pontuando detalhes do pouco que falava. Um outro trabalhador também foi hostil e disse: “Minha filha, volte aqui amanhã, mas traga poucas perguntas, não gosto muito de falar, conversar...” [sem identificação].

Nesse sentido, os contadores de histórias podem não estar sempre conscientes da importância histórica de sua vivência pessoal. Eles podem desejar preservá-la como algo muito privado para ser compartilhado, ou podem hesitar em abordar temas que consideram significativos para evitar que sejam desconsiderados como irrelevantes pelos historiadores (PORTELLI, 2016). Entretanto, apesar de já iniciar ressaltando esse desafio para me chegar aos sujeitos do estudo, devo ressaltar que “cada caso é um caso”. Os senhores Rodrigues e Paiva não hesitaram em realizar as devidas performances ao longo de suas narrativas

Os senhores Araújo e Rodrigues dedicaram-se à elaboração de uma trama cativante, proporcionando espaço para encenações e performances. Por coincidência, o Senhor Araújo gentilmente me recebeu em sua residência exatamente na sua data de aniversário, em 11 de maio. Notabiliza-se a simpatia deste senhor, que demonstrou um profundo conhecimento sobre o tema em questão.

Na narrativa do Senhor Rodrigues, o trabalho emerge como elemento central, pois sua trajetória de vida é apresentada com ênfase nas construções que realizou, ainda em funcionamento nos trilhos que atravessam a cidade. O Senhor Rodrigues, em seu afã de explicar minuciosamente os eventos, frequentemente se erguia de seu assento durante nossa conversa. É pertinente observar que, como historiadores, não nos interessa "resgatar o passado" exatamente como ocorreu; ao invés disso, reconstruímos os eventos com base nas versões disponíveis.

Todavia, o senhor Rodrigues começou a entrevista já contando entusiasmado as “virada de trem”. Por diversas vezes ao longo da conversa, esse narrador interrompia seu

pensamento e questionava: “É isso que você quer ouvir”? Outra frase bastante repetida por ele durante as horas de entrevista: “Você gosta, né, dessas conversas...” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). E eu, como uma historiadora oral almejando não interromper, por mais que o assunto não fosse exatamente o que de início importava para a pesquisa, deixei-o bem à vontade. Com isso, o narrador é agora uma das personagens e o contar da história é parte da história que está sendo contada. Isto implicitamente indica um envolvimento muito mais profundo, político e pessoal, que aquele do narrador externo (PORTELLI, 1997).

É comum que a maioria das pessoas associe a narrativa de um ferroviário apenas à melancolia e à recordação do passado irreversível, permeado por um tom de nostalgia. Nesse contexto, esta produção não se limita a trazer apenas a história da dinâmica do trabalho dos ferroviários, mas também se propõe a explorar uma dimensão da história que transcende a mera saudade do serviço. De fato, esses trabalhadores enfrentaram renúncias para ingressar nessa profissão, tornando-se protagonistas de paralisações e de outras tramas que serão desenvolvidas ao longo deste estudo.

Nesse sentido, a expressão que contém no título desta dissertação: *Saudades e alívio* é enfatizada pelo trabalhador de via permanente aposentado da RFFSA, o senhor Mendes, quando convidado a resumir em uma frase suas décadas de serviço. Vale ressaltar que ele vem de uma geração de pai, avô e bisavô ferroviários. Ou seja, apesar do sangue ferroviário nas veias, enfatiza as angústias do seu cotidiano de trabalho para além da saudade, demonstrando o alívio frente a sua árdua trajetória. Ao sentir de modo simultâneo saudades e alívio, torna-se um sujeito ativo no processo de reconstrução das suas lembranças, atribuindo significações paradoxais. Apesar do seu trabalho expressar o orgulho na formação do seu projeto de identidade, era um alívio ter se aposentado, pois o trabalho era pesado e havia muitos sacrifícios, como veremos adiante.

Consequentemente, ao mencionar *alívio*, denuncia o período cuja exigência se pautava na sua força física, além de simbolizar a relação com os supervisores que nem sempre era amistosa, ocorrendo hierarquização, punição e greve. Ademais, o aspecto da saudade, que é revelada no relato do senhor Mendes, não se perde, pois é retratada a gratidão de ter sido ferroviário, apesar das tensões geradas. Embora a saudade não seja um fator excluído das memórias desses trabalhadores, essa pesquisa demonstra um outro lado de como se pode visualizar a história dos ferroviários, sendo caracterizado por conflitos em seu cotidiano.

Sobre o ato de lembrar, Bosi (1987) defende que “na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas, refazer, reconstruir com imagens e ideias de hoje as experiências do passado” (BOSI, 1987, p. 66). Nesse sentido, o Senhor Mendes narra sua experiência atribuindo

suas significações ao seu tempo de serviço. Logo, a forma como reconstrói suas vivências de trabalho recebe influências do modo como se enxerga hoje, apesar da aposentadoria é possível sentir as consequências na saúde ocasionadas pelo trabalho pesado realizado durante muitos anos na RFFSA.

Nesse contexto, o objetivo da pesquisa não é reforçar uma dicotomia simplista entre opressor e oprimido. É crucial não retratar esses trabalhadores como vítimas passivas, uma vez que eram agentes ativos que frequentemente se rebelavam contra o sistema estabelecido. Até mesmo um superintendente se identificava como um membro da comunidade ferroviária. No entanto, surge a questão: o que significava verdadeiramente ser um ferroviário, especialmente para aqueles enquadrados na categoria que está sendo analisada? Como eles enfrentavam as exigências do trabalho árduo imposto sobre eles? E, além do senso de orgulho associado à profissão, quais eram os aspectos mais profundos que permeavam a identidade ferroviária?

Tendo em vista que “se não há problemas, não há história” (LEFEBVRE, 1989, p. 31), ousei ir além do registro das histórias, problematizando e investigando possíveis conflitos no mundo do trabalho. Com isso, pode-se notar alguns desvios ao longo da rotina de serviço desses sujeitos, como certos momentos de lazer sendo considerados brechas no trabalho, acarretando, conforme a norma da empresa, em punição. Nesse sentido, “ao contrário do que alguns apontam, a história do cotidiano não é um terreno relegado apenas aos hábitos e rotinas obscuras” (MATOS, 2002, p. 26) As abordagens que incorporam a análise do cotidiano têm revelado todo um universo de diversidade de acontecimentos.

Certeau (1994) afirma que as atividades que são consideradas simples e realizadas diariamente, contêm elementos cruciais que promovem a compreensão das ações cotidianas. O autor, ao mesmo tempo que enfatiza essa importância, afirma que muitas vezes essas ações acabam passando despercebidas até mesmo na História. Isso se evidencia na historiografia das cidades do interior cearense, ainda circunscrita aos enfoques das grandes figuras ilustres, nomeando bairros e ruas desses locais. A partir dessa problemática, é possível lançar um olhar crítico acerca do espaço que o ferroviário deveria ocupar na sociedade e na historiografia. Com isso, mais do que colaboradores da pesquisa, são protagonistas do processo transformador da História.

Tendo em vista que “a memória oral é um instrumento precioso se desejamos constituir a crônica do cotidiano” (BOSI, 2004), para conduzir uma investigação no âmbito da história, fundamentada nas memórias, é fundamental compreender o conceito de memória e as maneiras pelas quais ela se manifesta, possibilitando o entendimento do objeto de estudo em

questão. Por isso, faz-se importante trazer os ferroviários para o palco de discussões, pois suas práticas são capazes de se articularem para sistematizar o que consideramos como cotidiano.

Outrora excluído da história tradicional, o cotidiano passou a ser estudado a partir de uma problematização visando o registro das experiências de grupos comuns. Logo, os estudos que envolvem as práticas cotidianas “recuperam sensações, promovem a descentralização dos sujeitos históricos e a descoberta das histórias de gente sem histórias” (MATOS, 2002, p. 24) procurando articular experiências de agentes aos quais se negou lugar e ampliação de voz no discurso convencional.

O interesse em escrever acerca da trajetória de trabalho desses ferroviários surgiu da intenção de explorar uma perspectiva alternativa à historiografia tradicional. No empenho de trazer as histórias e memórias desses indivíduos, é relevante salientar que a cidade onde residem conta com a presença de um historiador que contribuiu com a história local através de duas obras, uma publicada em 2006 e outra em 2008. Destaca-se a obra intitulada *Gente de História*. O próprio título suscita reflexão, uma vez que a obra se concentra predominantemente na biografia de indivíduos que, na visão do historiador em questão, são considerados importantes. De certa forma, trouxeram suas contribuições.

Além disso, as biografias iniciam com os seguintes fragmentos: “era um dos homens mais ricos da cidade”; “Foi político”; “Foi um comerciante”; “Era um homem abastado”. Contudo, de 40 personalidades contidas na obra, 10 pertencem à classe mais baixa. Diante disso, é possível questionar acerca da ausência dos sujeitos que nos ajudam a contar a história do trabalho ferroviário. Pollak (1989) afirma que a memória dos grupos minoritários sofre o processo de silenciamento.

Já na página três, o autor apresenta a biografia de um agente de estação, cujas prerrogativas incluíam o direito à moradia e uma aparência sempre impecável, trajando vestimentas elegantes e gravata para receber os indivíduos provenientes de Fortaleza. Contudo, é imprescindível ter em mente que a natureza do trabalho do agente se distanciava consideravelmente da labuta árdua realizada pelos trabalhadores braçais, que desempenhavam suas tarefas sob diversas condições climáticas. Portanto, é justo conceder a esses sujeitos um lugar de destaque nesta narrativa histórica tradicional que perdura.

Nesse intento, esse trabalho não se detém em um período cristalizado da história local, haja vista que as trajetórias dos narradores escolhidos atravessaram diferentes temporalidades da cidade. Os sujeitos da presente pesquisa também têm o diferencial de, além de serem residentes até hoje na cidade, aparecem de maneira secundária nas memórias públicas

locais. Dessa forma, esse trabalho se propõe a evidenciar uma *história a contrapelo*, trazendo à luz um outro tempo, um outro espaço, outros agentes e outros temas.

Como diria Marc Bloch, a “história é a ciência dos homens no tempo” (BLOCH, 2001, p. 27). Os homens aqui presentes são ex-agricultores que viram no trabalho da ferrovia uma oportunidade de sobrevivência sem precisar tentar ganhar a vida na região do Sudeste. Importando, assim, ressaltar que não são homens ilustres, pertencentes a famílias tradicionais, são sujeitos que tiveram suas histórias por muito tempo *vistas de baixo*.

Essa problemática foi pensada através do levantamento bibliográfico da historiografia ferroviária cearense. De qualquer forma, das circunstâncias particulares da construção das linhas férreas emerge a necessidade de grandes grupos de trabalhadores em ambientes extremamente precários. A história daqueles que construíram essas ferrovias é um relato marcado por enfermidades e, por vezes, óbitos (HARDMAN, 2005). Com isso, cabe realizar uma breve revisão da literatura acerca da ferrovia no Ceará. Hardman (2005) escreveu sobre construtores. Diante disso, a perspectiva apresentada nessa produção foca numa perspectiva mais contemporânea, uma narrativa de trabalhadores que realizaram durante anos a manutenção e conservação dos trilhos.

Através de Hardman (2005) que representa os autores que se debruçaram nos anos iniciais da implantação dos trilhos no Brasil, é possível lançar luz sobre uma parte da história que, por muitas vezes, vem se repetindo na historiografia. “Parece exaustivo e senso comum sempre que se trata de ferrovias fazer um histórico” (PAULA, 2008, p. 45). Tal aspecto se reflete mais nas primeiras obras produzidas sobre ferrovia no Brasil.

Com isso, é cabível destacar o trabalho de Tyrone Cândido sobre ferrovia e ferroviários no Ceará. O autor afirma que a trajetória da construção da ferrovia de Baturité na passagem entre os séculos XIX e XX suscita aspectos fulcrais para a história social, sobretudo ao papel desempenhado pelos trabalhadores que eram submetidos a péssimas condições de trabalho (CÂNDIDO, 2002). O autor desvenda o mundo do trabalho relacionado ao contexto da seca que assolou o início da construção dos trilhos na zona sul do Ceará. Além de focar na implantação dos trilhos no Ceará, o recorte do espaço é a zona sul do Estado.

Wendell Guedes da Silva em sua dissertação defendida em 2013 também se restringe ao recorte temporal da seca de 1877-1889. Conforme sua pesquisa, entre os anos de 1877 a 1880, uma quantidade significativa de indivíduos foi contratada para trabalhar em projetos de infraestrutura no Ceará. Tratava-se dos deslocados pela seca que se dirigiram à Fortaleza em busca de assistência para sobreviver. O projeto que mais contou com a mão de

obra dos deslocados foi a retomada das obras de expansão da linha férrea de Baturité. Nessas empreitadas, surgiram conflitos intensos a partir das circunstâncias.

Ademais, a dissertação e tese da professora Ana Isabel Ribeiro Parente também são importantes para se compreender a ferrovia no Ceará. Atentando-se à sua dissertação defendida em 2008, a autora interpreta a construção de narrativas a partir das lembranças do trem especificamente no Crato, no sul do Ceará. Entretanto, essa pesquisa se restringe ao tempo em que a Rede de Viação Cearense (RVC) administrava a ferrovia, quando ainda predominava a máquina a vapor. Nesse sentido, importava para a autora o cotidiano do trem de passageiros no referido espaço recortado. Já em sua tese defendida em 2015, a autora traz de modo mais abrangente a estrada de ferro de Baturité analisando o contexto modernizador que o trem trouxe. Desse modo, aspectos econômicos são colocados em evidência através de relatórios oficiais. Ademais, o contexto de construção é analisado, assim como o mundo dos trabalhadores na implantação dos trilhos.

Tratando-se mais da história do tempo presente, especificamente de conflitos no mundo do trabalho, Nilton Almeida em sua dissertação faz uma abordagem das prisões dos ferroviários de Fortaleza no contexto da Ditadura militar. Entretanto, essas tramas inseridas no trabalho ferroviário no Ceará não se restringem ao período ditatorial, pois, após 1985, houve outros protestos envolvendo a reivindicação por melhores condições salariais.

Ao longo do levantamento da bibliografia no Ceará, temáticas que envolvem a Estrada de Ferro de Baturité foram bastante assíduas, talvez por ter sido a linha mais próspera. Os autores que recortaram a Estrada de Ferro de Sobral na zona Norte do Ceará foram os historiadores Carlos Augusto Pereira dos Santos, reportando-se à cidade de Camocim; André Frota e Glória Giovana Mont'alverne reportando-se à cidade de Sobral; Antônio Vitorino Farias reportando-se a cidade de Ipu. O que esses historiadores possuem em comum nos seus estudos é o fato de se debruçarem sobre a história de seus locais como ponto de partida para explicar o impacto eminentemente econômico da ferrovia no sertão norte cearense. Esses historiadores trabalharam aspectos sobre a modernização e economia que o trem trouxe para as cidades.

Através do levantamento da historiografia ferroviária cearense, percebeu-se na trajetória de muitos desses pesquisadores que investiram na temática ferroviária somente na produção de suas dissertações. Como o caso de Silva, Almeida e Mont'alverne. Sendo assim, não foram encontrados artigos em revistas acadêmicas sobre seus estudos desenvolvidos no mestrado. No que se refere a artigos científicos, o que se observou foi a produção de Tyrone Cândido, porém, quando os trabalhadores aparecem, reporta-se à construção da ferrovia.

Logo, esse trabalho possui a função de preencher a lacuna de que os trabalhadores que hoje estão aposentados podem também ser protagonistas da história da ferrovia no Ceará, lançando luz a aspectos que envolvem sensibilidades e subjetividades, conceitos que estão inseridos no campo da história cultural. Entretanto, vale mencionar que a história cultural não se restringe ao universo cultural. Arrisco-me afirmar que não há margens delimitadas nos campos historiográficos. Sendo assim, esse trabalho trata-se de história cultural das práticas sociais.

A história Cultural é filha também da vertente marxista inglesa, onde se destaca Thompson, que se debruça sobre uma história preocupada com os significados que os homens conferem a si e ao mundo (THOMPSON, 1998). Filha também dos Annales, que já percebe a cultura como núcleo privilegiado para a compreensão de uma sociedade, numa perspectiva globalizante (PESAVENTO, 2008).

Por cultura Thompson assevera que ela deve ser entendida como estrutura de crenças, princípios e significados coletivos, e as expressões simbólicas (ações e objetos) em que estão enraizados (THOMPSON, 1998). Nessa perspectiva, as implicações e desafios do conhecimento histórico não permitem uma distinção clara entre história social e história cultural. Assim, neste trabalho, defendo uma história cultural das práticas sociais como o principal eixo norteador para minha reflexão e análise, “por sua tentativa de se preocupar com a vida real mais que com as abstrações, por ver a história *vista de baixo* mais que a partir dos dominantes e tratar as experiências ou as vivências mais que os eventos sensacionais” (FENELON, 1993, p. 08).

A partir da ótica de Antoine Prost (1998), é possível perceber que a dimensão social e cultural envolve as memórias dos ferroviários. Nesse contexto, defende-se que não se pode abdicar dessa história abrangente que une os diversos e interdependentes aspectos de uma mesma realidade, pois isso significaria abrir mão da compreensão. “Toda história é, ao mesmo tempo e indissociavelmente, social e cultural” (PROST, 1998, p. 137). Logo, faz-se importante considerar essas premissas ao partir para o estudo do cotidiano desses trabalhadores.

Assim, adota-se como metodologia de pesquisa a história oral que “consiste na realização de entrevistas gravadas com indivíduos que participaram de, ou testemunharam, acontecimentos e conjunturas do passado e do presente” (ALBERTI, 2005, p. 154). Neste estudo, foi escolhido utilizar apenas gravações de áudio para os relatos, uma vez que foi observado que o entrevistado se sentiu mais confortável para narrar dessa forma. Nesse momento, percebeu-se que a minha participação ali seria mínima, restringindo as interferências.

Nesta situação, é importante destacar que todos os trabalhadores abordaram o tema

durante a entrevista sem serem solicitados. Isso evidencia a importância do tempo dedicado ao trabalho. Além disso, é relevante salientar o tipo de narrativa, uma história oral temática com um toque da história de vida. De qualquer forma, o historiador Carlos Sebe Meihy considera que uma história temática não deixa de ser uma história de vida. Nesse trabalho, optou-se pelo processo de textualização. Assim, foram retirados apenas os vícios de linguagem, buscando deixar os relatos o mais “fidedignamente possível”.

Além das entrevistas, a pesquisa se concretiza através de fontes documentais. Assim, faz-se importante “[...] cotejar informações, justapor documentos, relacionar texto e contexto, estabelecer constantes, identificar mudanças e permanências” (BACELLAR, 2006, p. 72). Ao serem apontadas, as narrativas são cruzadas de imediato com as fichas funcionais desses ferroviários. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) disponibiliza um acervo muito organizado contendo as fichas de todos os funcionários da RFFSA do Estado do Ceará em série. Esse assentamento contém a trajetória completa do trabalhador desde seu ingresso na empresa. Os contratos de trabalho serão encontrados na pasta de cada trabalhador, tornando-se possível uma análise sobre esse documento.

Outro espaço importante para coleta de documentos foi a Biblioteca Estadual do Ceará (BECE), onde se localizam os jornais cearenses que retratam o cotidiano desses trabalhadores. Entretanto, optou-se por utilizar esses jornais na temática da greve, dissertada em um dos tópicos do segundo capítulo.

A Associação dos engenheiros da Rede de Viação Cearense (AERVC) um lugar que desde a graduação fez parte da minha vida acadêmica, chamado informalmente de Museu Ferroviário do Ceará, foi o espaço onde realizei muitas visitas em busca de encontrar algo que ajudasse na concretização dos objetivos dessa pesquisa. Os senhores Marcos Miranda e senhor Hamilton Pereira são diretores da instituição. Dois guardiões da memória ferroviária cearense que desde o início acreditaram na presente pesquisa. São engenheiros aposentados pela RFFSA e vieram de família ferroviária, o pai de cada um deles foi ferroviário.

Apesar da perda de muitos documentos importantes, nesse referido acervo foram coletadas fontes de diversas naturezas, como fotografias, Relatórios oficiais da RFFSA, Regimentos internos da RFFSA, Cartas e ofícios trocados entre a superintendência estadual e federal, Revistas da RFFSA, embora não contendo todas as edições em série. “[...] Explorar informações sobre as companhias ferroviárias e seus empregados é quase como uma expedição arqueológica, buscando por indícios e poucos vestígios remanescentes, lidando com arquivos inativos e depósitos abandonados” (PAULA, 2008, p. 58).

Portanto, através da reunião de fontes orais e documentais, pode-se lançar luz sobre um trabalho artesanal que é atribuído ao historiador, conforme pensa Albuquerque Jr. (2019), onde há seleção, fichamentos, coletar os fragmentos e as ideias principais. O historiador em sua solidão vai costurar todos aqueles retalhos e demonstrar que fazem parte de um mesmo tecido. O historiador, com o cotejamento das fontes, não o fará fragmento por fragmento, assim como Dosse (1992) criticava na sua obra *História em migalhas*. Assim, é possível considerar que são fragmentos que darão conta de uma totalidade e darão sentido a um passado.

O primeiro capítulo intitula-se: *Os ferroviários e sua dinâmica de trabalho na cidade*. Este trata da apresentação dos sujeitos do estudo como também dos anos iniciais do seu serviço. As principais fontes desse capítulo são as fontes orais e as fichas de trabalho dos ferroviários. O primeiro tópico se concentra em situar esses sujeitos na cidade no recorte temporal delimitado. O segundo tópico possui a incumbência de narrar o processo de como se empregaram na RFFSA, pontuando também os primeiros desafios encontrados no trabalho ferroviário. O terceiro tópico demonstra que, apesar da natureza do trabalho ser pesada, eram possíveis promoções que constam em suas fichas funcionais constituindo-se em sua identidade de trabalhador.

O segundo capítulo é intitulado: *Saindo dos trilhos: tramas e traumas do trabalho ferroviário*, compromete-se em demonstrar de modo mais detalhado alguns conflitos que permeiam o trabalho ferroviário, como a ocorrência de punições, a hierarquização e greves. Diante desses deslizes que ocasionavam penalidades, um senhor entrevistado pontua: “Essa parte para contar eu não tenho”. As punições são tratadas logo no primeiro tópico através da oralidade e das fichas funcionais de alguns sujeitos entrevistados. O segundo tópico tem como abordagem as relações de hierarquização no trabalho ferroviário, onde são colocadas como funcionava esse processo e como gerava, de certo modo, tramas no cotidiano. O terceiro tópico já trata da greve de 1988, de impacto nacional que interferiu no mundo de trabalho dos ferroviários do interior cearense.

Tendo em vista a incumbência de tratar do processo de privatização sem se aprofundar nas questões econômicas, o terceiro capítulo é intitulado: *Acabaram com a RFFSA mas não acabaram com os ferroviários* e se constitui como modo de lançar luz sobre a dimensão social, demonstrando que apesar do emprego ter sido retirado de muitos ferroviários, suas histórias e memórias permanecem. Inspirado nessa premissa, esse capítulo objetiva desenvolver a afirmação do senhor Rodrigues: “Acabaram com a RFFSA, mas não acabaram com os ferroviários.” (RODRIGUES, 09 mai. 2023).

Ou seja, a privatização fez com que a RFFSA rompesse com contratos de trabalho, restando uma empresa terceirizada para administrar a ferrovia. O primeiro tópico ressalta o início desse processo antes de ser instituída a privatização. O segundo tópico destaca como esses trabalhadores se sentiram ao saber de suas demissões. E o terceiro e último tópico dessa produção se explica que, apesar de a RFFSA ter sido erradicada, os ferroviários narram, ainda, as histórias que o tempo não é capaz de apagar.

2 OS FERROVIÁRIOS E SUA DINÂMICA DE TRABALHO NA CIDADE

Os sujeitos participantes da pesquisa, moradores do interior cearense, retratam que sua infância foi eminentemente na agricultura, destacando que seus pais eram analfabetos. Logo, eram acostumados com a dinâmica exaustiva do trabalho braçal. Sendo assim, o senhor Paiva relata que com sete anos de idade começou a ir para a lavoura com seu pai, portanto, ele põe ênfase: “Nasci e me criei no pesado” (PAIVA, 04 ago. 2022). Essa afirmação indica que o ferroviário cresceu em um ambiente desafiador, tendo que lidar com adversidades desde o início de sua vida e durante seu desenvolvimento.

Nesse sentido, no esforço de trazer as histórias e memórias de trabalho dos ferroviários de via permanente, esse capítulo é constituído em três tópicos. O primeiro tópico se concentra em situar esses sujeitos na cidade no recorte temporal delimitado. O segundo tópico possui a incumbência de narrar o processo de como se empregaram na RFFSA, pontuando também os primeiros desafios encontrados no trabalho ferroviário. O terceiro tópico demonstra que apesar da natureza do trabalho ser pesada, era possível promoções que constam em suas fichas funcionais constituindo-se em sua identidade de trabalhador.

2.1 A ferrovia, o trabalho e a cidade: os ferroviários em Reriutaba

Como é notório, Reriutaba foi um dos lugares instituídos como ponto estratégico para a instalação dos trilhos. Conforme apontado por Frota (1989)⁵, a estação foi erguida antes mesmo da edificação da igreja matriz do local. Ou seja, a estação foi inaugurada em 1 de dezembro de 1893 e a licença para a edificação do templo religioso data de 5 de setembro de 1910. Com isso, percebe-se o quanto a construção da estação ferroviária no referido local influenciou não somente nos aspectos econômicos, mas também nas práticas sociais dos indivíduos.

Ainda de acordo com Frota (1989), a partir da inauguração da Estrada de Ferro, ligando a povoação de Santa Cruz a Sobral, ocorrida a 01 de dezembro de 1893, iniciou-se o processo de desenvolvimento da vila, com a chegada de centenas de moradores de vilas vizinhas, datando desta época a criação do distrito de Santa Cruz (FROTA, 1989, p. 25). Desse

⁵ Silvana Ximenes Gomes Frota é jornalista formada pela Universidade Federal do Ceará (UFC) em 1976. Repórter com atuação nos jornais *O Povo* e *Tribuna do Ceará* em Fortaleza e Sobral. Nasceu em Reriutaba, é filha de Edson Bezerra Gomes, um dos prefeitos da cidade de Reriutaba.

modo, é notório que a instalação da estrada de ferro fez esse povoado ser elevado à condição de vila e posteriormente, com o decreto, foi instituído como cidade de Reriutaba.⁶

Conforme o *site* oficial do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)⁷, Reriutaba se localiza na microrregião de Ipu, mesorregião do Noroeste Cearense e na região norte do Ceará. A cidade fica a aproximadamente 300 quilômetros da capital de Fortaleza. Ademais, Reriutaba se destaca na região por conta da instalação da ferrovia, como também suas carnaubeiras que, além de formarem a paisagem do local, são matéria-prima de um dos principais ofícios do local, o chapéu de palha.

Importa afirmar que não é a proposta desse tópico fazer uma análise econômica enfatizando o dito progresso no espaço. Nos trabalhos mais tradicionais que possuem a ferrovia como temática de estudo, é possível visualizar uma ênfase aos impactos modernistas que a ferrovia proporcionou, como o estudo de Farias (2016), afirmando que “por onde a ferrovia passa, parece incrementar o desenvolvimento econômico e urbano” (FARIAS, 2016, p. 45). E ainda: “A ferrovia permitia o intercâmbio dos mercados, as trocas, barateava os custos e aumentava a velocidade dos negócios” (FARIAS, 2016, p. 48). Ambas passagens revelam a preocupação do autor com os impactos progressistas da instalação dos trilhos. Sendo assim, embora os estudos que envolvem a economia sejam importantes, o esforço dessa produção se concentra em enfatizar os sujeitos ferroviários e suas sociabilidades.

Desse modo, a cidade é o espaço em si, mas também representa os homens e mulheres que nela habitam, e suas diversas maneiras de fazer e de pensar. Uma vez que ela é “um lugar de uma produção coletiva de múltiplos agentes sociais” (PESAVENTO, 2007, p. 25). A definição oferecida destaca a intrincada natureza da cidade, não somente como um mero espaço físico, mas como um organismo vivo moldado pela interação e contribuição dos que nela habitam. Isso realça a relevância de não apenas considerar a geografia e a arquitetura, mas também as dinâmicas sociais e culturais que exercem e sofrem influência do espaço urbano, reforçando, assim, a ideia de que reflete a diversidade e a multiplicidade de seus residentes.

Se a ferrovia fazia parte da vida urbana, para o ferroviário era parte fundamental da sua própria vida. As sociabilidades construídas no mundo do trabalho merecem ser, não apenas registradas, mas também problematizadas. As ferrovias fizeram surgir o “ferroviário” como uma nova categoria de trabalho nas cidades servidas pelo trem. Ao abordar acerca de suas histórias e memórias, é inevitável fazer menção ao ambiente onde desempenhavam suas

⁶ A vila de Santa Cruz foi elevada à categoria de cidade pelo decreto de lei de nº 448, de 20 de dezembro de 1938.

⁷ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce/reriutaba.html>

funções, ou seja, a própria ferrovia. Ao recordarmos a ferrovia, essa lembrança naturalmente se conecta à cidade.

Walter Benjamin (1987), em seu texto *O Narrador: considerações sobre a obra de Nikolai Leskov*, coloca os narradores figurando entre os mestres e os sábios. Reportando-se a uma memória de determinada época, os ferroviários da categoria apresentada são detentores desse saber. Desse modo,

Recuperar as memórias desses trabalhadores anônimos, que não alcançaram destaque político, e cruzar as suas lembranças do ser ferroviário com outras representações mais visíveis na história da cidade tem evidenciado novos significados e novas formas de compreender a realidade social problematizada neste trabalho (PETUBA, 2005, p. 06).

Essa abordagem mais inclusiva e contextualizada contribui para uma história mais completa e diversificada. Abaixo segue um panorama da apresentação desses sujeitos participantes da pesquisa:

Quadro 1: Apresentação dos ferroviários de via permanente residentes em Reriutaba

SUJEITOS DO ESTUDO	NATURALIDADE	IDADE QUE INGRESSOU NA RFFSA	DATA QUE INGRESSOU NA RFFSA	ANO QUE SE DESLIGOU DA RFFSA	IDADE ATUALMENTE
MENDES	PIRES FERREIRA	20	13/ 08/ 1974	1996	69 anos
ARAÚJO	CARIRÉ	30	29/06/ 1976	1996	82 anos
RODRIGUES	RERIUTABA	22	08/04/ 1980	1997	66 anos
PAIVA	CARIRÉ	24	09/ 10/ 1957	1987	87 anos
RIBEIRO	RERIUTABA	20	10/ 04/1980	1997	64 anos
VIEIRA	RERIUTABA	20	13/ 08/ 1974	1997	69 anos
NOGUEIRA	RERIUTABA	23	11/05/1984	1991	63 anos
FERREIRA	RERIUTABA	25	11/.05/1984	1997	67 anos
SOARES	RERIUTABA	28	23/06/1982	1997	70 anos
ALVES	RERIUTABA	30	13/04/1974	1996	80 anos
LOPES	RERIUTABA	30	25/06/1976	1995	80 anos

Fonte: elaborada pela autora a partir dos dados contidos no assentamento individual de cada trabalhador

Os ferroviários participantes desse estudo residem no centro da cidade, são diferentes origens misturadas, atualmente ocupam uma vida social satisfatória em virtude da

aposentadoria. Conforme o quadro acima, muitos ingressaram no trabalho ferroviário jovens, como os senhores Mendes, Ribeiro e Vieira. Relataram que não eram cônjuges vindos a constituir famílias pouco tempo após a estabilidade que a RFFSA proporcionava. Entretanto, houve aqueles que ingressaram no serviço ferroviário após muitos anos na agricultura, como os senhores Lopes, Araújo e Alves, com 30 anos de idade.

O senhor Rodrigues ingressou no trabalho com apenas 22 anos de idade. No início foi receoso em conceder a entrevista. Contudo, começou a narrar, após serem citados os nomes de todos os ferroviários que já tinham sido entrevistados. Ele foi um dos últimos a ser entrevistado. Apesar da incerteza do senhor Rodrigues logo no início do contato, isso se revelou de grande importância, porque o resultado foi uma conversa proveitosa, de compartilhamento de experiências e aprendizado que ultrapassou os muros da produção acadêmica.

Diante disso, o Senhor Rodrigues logo questionou: “Mas você, tão estudada e educada, no que eu poderia ser útil?” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). Ora, foi explicado que ele poderia ser um alicerce importante para a pesquisa. Há, então, conhecimentos que a formação acadêmica não contempla, este é um caso. Nesse sentido, foi explanado que a experiência de vida é única, almejando que o ferroviário a compartilhasse. Nesse sentido, “uma troca de conhecimentos tem sentido somente se estes não são, a priori, compartilhados; se, em outras palavras, existe entre entrevistado e entrevistador uma diferença que torna a troca significativa [...]” (PORTELLI, 2017).

A presença de uma diferença inicial entre o entrevistado e a entrevistadora cria um espaço para a troca de perspectivas, experiências e informações, potencialmente gerando um diálogo mais enriquecedor. A entrevista com o senhor Nogueira já não foi tão longa, pois é um dos casos de desistência do trabalho ferroviário, contando, assim, com o menor tempo de serviço prestado na RFFSA, pois desistiu diante das inúmeras faltas não justificadas, segundo se registra em sua ficha funcional. Apesar disso, um pouco de sua história consta nessa produção.

O Senhor Ribeiro decide iniciar a entrevista já narrando um aspecto do seu cotidiano. Assim, essa narrativa pode ser caracterizada por um desvio encontrado no meio de sua rotina de trabalho. Antes mesmo de eu conseguir fazer as perguntas introdutórias, como nome completo, idade e pedir para ele contar um pouco de sua infância, o senhor Ribeiro já se mostrou autônomo em conduzir a entrevista. Isso demonstra algo, que ele se sentiu valorizado como um possível meio de acessar a memória desse trabalho.

Conforme a coluna do quadro intitulada “naturalidade”, infere-se que, entre os sujeitos residentes atualmente de Reriutaba, alguns estabeleceram moradia no local em virtude

de a cidade ser uma sede de turma. O senhor Paiva, assim como o senhor Mendes e Araújo vieram para Reriutaba a partir da demanda do trabalho ferroviário.

Nesse sentido, percebe-se, de acordo com o quadro, sua ligação com outra cidade, porém construíram suas vidas no local e até hoje residem em Reriutaba. O senhor Paiva, que ficou uma tarde inteira narrando sua experiência na ferrovia, é um idoso de porte físico forte e voz firme. Na busca de ouvir suas histórias, ao chegar em sua casa, o acolhimento ocorre de forma calorosa e então se passam 5h de conversa, deixando-o livre para desenvolver alguns tópicos temáticos que haviam sido levados para nortear o diálogo.

Como afirmado na introdução, havia aqueles que tinham sangue ferroviário nas veias, uma metáfora para se referir a quem tinha parentesco com ferroviários. Todavia, deve-se chamar atenção para aqueles que se empregaram, mas que não tinham nenhuma experiência nos trilhos. O Senhor Paiva, nascido em um pequeno interior do Município de Cariré-Juá, alega nunca ter visto o trem antes de ingressar na RFFSA. Foi trabalhador da linha apenas uns três anos, alcançando na maior parte de sua trajetória de trabalho o cargo de supervisor. Ele narrou como era sua relação com a turma de trabalhadores braçais com quem lidava cotidianamente. Considerado exigente pela maior parte dos ferroviários, senhor Paiva é o empregado mais antigo com regras tradicionais de administrar a ferrovia.

O Senhor Lopes foi logo questionando de quem eu era filha. É *práxis* em cidades do interior “todo mundo conhecer todo mundo”. Então, para se sentir mais seguro, talvez, solicitou saber um pouco sobre mim. Nesse contexto, fazia-se fundamental buscar condições para deixar os entrevistados em situação confortável e promover uma entrevista que gradativamente partisse de questões mais genéricas e fosse se aprofundando. Alguns desses sujeitos eu só conhecia de vista. E essa pesquisa me aproximou de suas memórias de trabalho. Contudo, com outros deles foi a primeira vez e meu primeiro contato, como é o caso do senhor Lopes.

O caminho de ferro corta o centro de Reriutaba e a divide em dois lados. Logo, o senhor Lopes revela que para ir até uma outra parte do centro, quando o trem de carga chega, ele precisa aguardar os vagões passando vagorosamente (por estar tudo mais sucateado hoje, a velocidade não é a mesma do seu tempo de trabalho), e então ele se queixa que essa situação remete à nostalgia do seu tempo de trabalho.

Esses narradores não estavam acostumados a cederem entrevistas para pesquisadores. Isso evidencia a falta de consciência sobre o papel que ocupavam na história do local como para a historiografia ferroviária cearense. Desse modo, ao considerar os ferroviários, como parte integrante dessa produção coletiva, reconhece-se o papel vital que desempenharam

no desenvolvimento das cidades. Eles não apenas realizavam tarefas físicas na ferrovia, mas também contribuíram ativamente para a formação do tecido social, tornando-se essenciais na complexa engrenagem da vida urbana. A visão dos ferroviários como agentes sociais ativos ressalta a interdependência entre o desenvolvimento da infraestrutura e a dinâmica social, destacando, assim, a cidade como resultado da colaboração de diversos grupos sociais.

Ademais, Sandra Pesavento aponta a cidade como “temporalidade que encontra forma e sentido no espaço, ou espaço que abriga múltiplas temporalidades e sentidos” (PESAVENTO, 2020, p. 208). Diante desse cenário, destaca-se que as narrativas, lembranças e vivências humanas desempenham um papel fundamental na estruturação e compreensão do tecido urbano. A cidade é influenciada pela soma de eventos passados, atuais e, por vezes, aspirações para o futuro, revelando uma intrincada sobreposição de várias camadas temporais. Nesse sentido expandido da urbe, reconhecemo-la como um ambiente pulsante e em constante transformação, enriquecido por uma diversidade de relatos temporais entrelaçados que colaboram para dar forma e significado à paisagem cotidiana.

Nesse tópico, os ferroviários fornecem um panorama de como visualizavam a cidade em suas décadas de trabalho. Nesse contexto, Reriutaba era uma sede que abrangia turmas de trabalhadores vindos, muitas vezes, de outras localidades vizinhas. A historiadora do urbano também observa a cidade como “materialidade erigida pelo homem”, sendo justamente a partir dessa materialidade que se percebe o urbano. Entretanto, faz-se também importante caracterizar a cidade a partir da sociabilidade por se tratar de uma composição “sempre renovada de relações sociais” (PESAVENTO, 2007, p. 14).

Até hoje, Reriutaba é considerada um dos municípios mais pobres do Ceará. Entretanto, ao longo das narrativas dos ferroviários, o município é apresentado a partir de outro olhar, do qual emerge não uma cidade pacata – como muitas obras memorialísticas também a apresentam –, mas um lugar que era próspero, uma vez que ali entrava e saía a remuneração dos ferroviários. Nessa perspectiva, em seus relatos, os ferroviários ao serem questionados se reportam à economia do local nas décadas de funcionamento da RFFSA, tratando sua remuneração mensal não como principal fonte econômica da cidade, mas primordial para a movimentação financeira do espaço.

Assim, “como um dos primeiros grandes núcleos de trabalhadores assalariados no Brasil, as ferrovias foram escolas na formação de uma concepção capitalista de trabalho.” (MONTEIRO, 2007, p. 09). A emergência dessas estruturas ferroviárias não apenas facilitou a conectividade entre regiões, mas também moldou uma mentalidade e uma prática de trabalho

assalariado. Essa passagem do autor faz sentido, quando alguns desses ferroviários mencionaram que chegavam a se comparar com funcionários do Banco do Brasil.

Ganhei muito dinheiro na estrada de ferro. Aqui em Reriutaba só tinha duas turmas de empregados que era RFFSA e o banco do Brasil. Nós competíamos com eles. Porque, vamos dizer assim, aquelas inflações que davam antigamente, uma inflação altíssima, automaticamente elas iam pro salário. E aí a gente gastava em cima daquilo porque nós sabíamos que final do mês nós tínhamos. (FERREIRA, 10 mai. 2023)

Esse tipo de cenário econômico certamente influenciava o comportamento financeiro e o planejamento dos gastos das pessoas naquela época. Por meio do labor, o ser humano estabelece uma interação com o ambiente natural e é percebido de maneira coletiva e socialmente compreendido. Assim, ao questionar o que era ser ferroviário na cidade de Reriutaba há décadas atrás, houve respostas muito semelhantes, tais como: “O povo falava que empregado da ferrovia era o homem que ganhava dinheiro” (ARAÚJO, 11 de mai. 2023); “Tratavam a gente como funcionário do Banco do Banco do Brasil” (RIBEIRO); “Diziam que a gente era Marajá, achavam que a gente ganhava muito bem.” (RODRIGUES). Assim,

Alguns benefícios trabalhistas caracterizavam a Rede Ferroviária como a melhor opção de emprego na época e, guardadas as devidas proporções, trabalhar na Rede entre 1930 e 1970 equivalia, grosso modo, a trabalhar no Banco do Brasil ou na Petrobrás entre 1970 e 1980. (PETUBA, 2005, p. 7)

Assim, pode-se afirmar que, apesar de ser um trabalho braçal exigindo muito da força física, prestavam serviço a uma rede federal, sendo uma das marcas mais fortes que importava à sociedade. O trabalho, então, assume um caráter dominante. Assim, ao se empregar na RFFSA, o trabalhador da estrada de ferro “Passava a ser valorizado como momento de concretização da vida social e familiar.” (VIEIRA, 2010, p. 168).

Nesse sentido, esse tipo de trabalhador era articulado à construção da imagem da classe ferroviária, como uma espécie de “elite” entre as demais categorias (PETUBA, 2005, p. 4). Sendo assim, como pessoas que tinham um bom ganho financeiro, esses sujeitos possuíam a incumbência de movimentar o comércio local. O senhor Rodrigues revela com tamanha satisfação: “Imagina a satisfação do comércio em ter confiança de me vender alguma coisa sabendo que no final do mês eu iria pagar ele. Todos os ferroviários faziam compras em Reriutaba. O comércio sabia que a gente ganhava bem e por isso éramos bem respeitado”. (RODRIGUES, 09 mai. 2023)

O relato de Rodrigues ressalta, não apenas a relação comercial entre os trabalhadores e o comércio local, mas também a relevância econômica desses profissionais no espaço. Sua declaração indica como a estabilidade financeira dos ferroviários influenciava

positivamente o comércio da cidade, tornando-os consumidores respeitados e valorizados. Ademais, ao mesmo que havia os ferroviários mais controlados economicamente, também havia aqueles que realizavam empréstimos.

Sendo assim, não é possível generalizar que esse trabalho ferroviário gerou de modo total a economia de Reriutaba. A utilização de empréstimo era frequente, sobretudo por aqueles que faziam do consumo de álcool uma atividade de lazer. Pode-se refletir acerca do alcoolismo como brecha de escape da rotina pesada, não sendo intenção desse trabalho condenar tal prática.

Desse modo, “a cidade com seus espaços de lazer fazia os habitantes circularem, movimentarem-se rumo à satisfação dos desejos do corpo e da mente.” (VIEIRA, 2010, p. 185). Ao relatar os lazeres praticados no tempo livre, o senhor Ferreira narra que ao chegar cansado já ia direto para um ponto onde fosse possível aliviar o estresse causado pelo trabalho. Com isso, o ambiente dos botequins ou bares é explorado como um espaço de sociabilidade importante para os trabalhadores no centro de Reriutaba.

Vale ressaltar que o lazer não é considerado nessa produção como dimensão temática isolada de outras da vida social e cotidiana, constituía a identidade do sujeito trabalhador. Esses locais eram espaços de encontro, discussão e lazer. Este último seria uma prática decorrente de uma dimensão hierarquizada pelo cumprimento rigoroso que era o trabalho pesado na ferrovia. O lazer de ir aos botequins não era uma atividade desprovida de tensões e conflitos, pois muitas vezes chegavam na segunda no trabalho com ressaca.

Por isso, compreendemos o lazer como processo humano, e como tal, é na historicidade de suas redefinições, funções e lugares que podemos perscrutar os múltiplos significados que balizam a sua invocação ou interpelação. Pretendemos, com isso, participar do debate que institui uma rede de discursos sobre as possibilidades políticas do lazer frente a alguns dos desafios que se colocam para o viver urbano na contemporaneidade. (COELHO; MACHADO, 2014, p. 12)

Isso sugere a importância de considerar o lazer não apenas como uma atividade individual, mas também como um fenômeno social que pode impactar aspectos políticos e sociais do viver nas cidades atuais. Esse comportamento, embora quebre a suposta rotina produtiva desejada pelos empregadores, revela a importância da flexibilidade e da busca por momentos de lazer mesmo dentro do ambiente de trabalho. Neles, os trabalhadores encontravam-se para compartilhar experiências, expressar opiniões, relaxar após o trabalho e criar laços sociais fora do ambiente doméstico ou laboral. Para muitos trabalhadores, as narrativas dos botequins aliviavam a monotonia do trabalho. Assim como as ferrovias, os botequins também funcionam como espaços de convívio social, transmitindo a sensação de conforto.

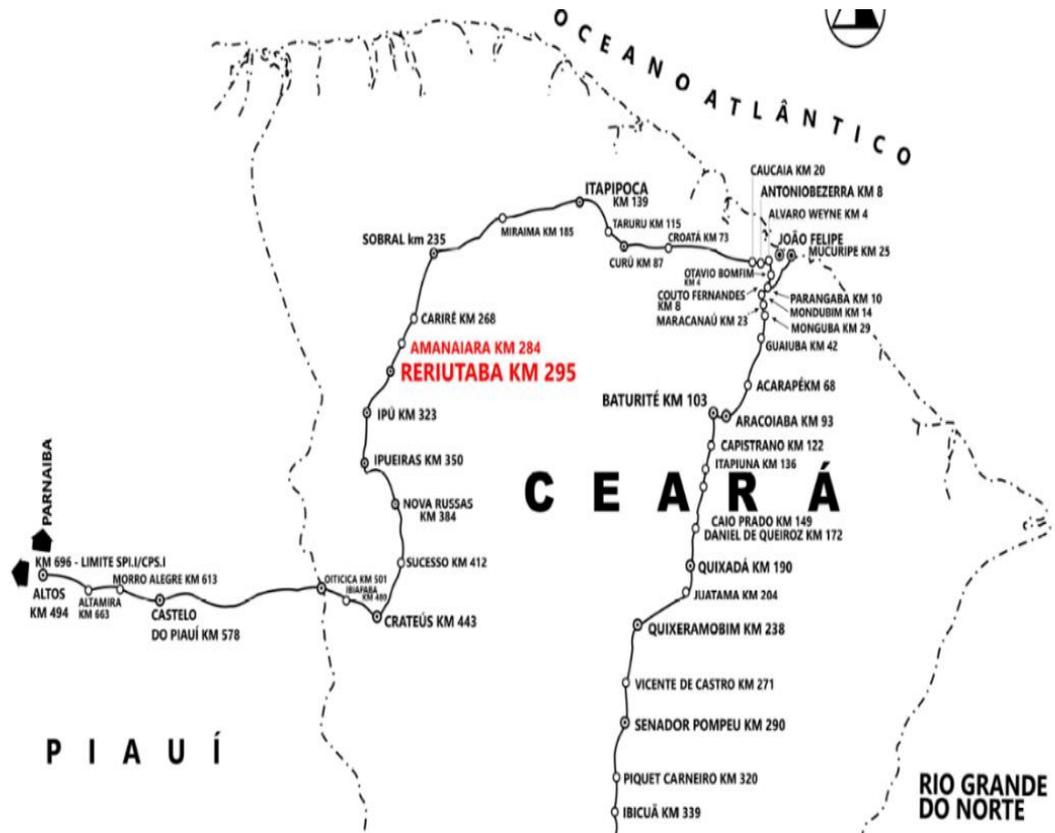
Assim, os lugares de aconchego transmitem um conforto significativo para os ferroviários uma vez que carregam consigo significados emocionais e simbólicos. Eles são fruto da interação entre o espaço urbano e as necessidades, desejos e experiências individuais, representando uma forma de adaptação e apropriação pessoal do ambiente urbano, conferindo-lhe significados particulares e especiais para cada pessoa.

Ademais, é nas ruas “[...] da cidade que se exibem às práticas convenientes, consagradas pela moral, estética, saudade e justiça, de modo que é nesta mesma rua que se torna ostensivo o comportamento desviante” (PESAVENTO, 2004, p. 31-32). Assim, algo que fazia parte do cotidiano da cidade era o fato de algumas esposas dos ferroviários os manterem “nos trilhos”, indo buscá-los no trabalho todos os dias para salvaguardar que não fossem para os bares, e assim afetassem seu compromisso com o trabalho. Isso é revelado pelo Senhor Ferreira, afirmando: “Para garantir que eu não fosse pro botequim beber” (FERREIRA, 10 mai. 2023). Essa fala demonstra o zelo que essas mulheres possuíam com esses ferroviários, assegurando uma boa disciplinarização também fora do trabalho.

Assim, se a ferrovia fazia parte da vida urbana, para o ferroviário era parte fundamental da sua própria vida. Com isso, ser ferroviário era sinal de uma vida digna e segura, diferentemente das demais profissões que os “de baixo” tinham como possibilidade de escolha. (MONTEIRO, 2007, p. 10). Faz-se importante ponderar que essa visão pode estar romantizando a realidade dos ferroviários, deixando de considerar algumas nuances e desafios enfrentados por eles. Com isso, pode-se dialogar com Benjamin (1985) ao mencionar a ética do pobre como sendo o trabalho. O autor destaca como a necessidade de trabalhar para sobreviver molda a vida e a ética dos estratos mais desfavorecidos da sociedade, ao mesmo tempo em que critica a exploração e a injustiça que permeiam as relações de trabalho no sistema capitalista.

No esforço de seguir o protocolo de um tópico introdutório de história local, segue um mapa da ferrovia no Ceará. Longe de utilizar o mapa das linhas ferroviárias norte e sul como ilustrativo, exige-se do leitor a análise dos locais onde os trilhos passavam, em que os ferroviários realizavam a manutenção de trechos mais desgastados, garantindo, assim, um bom tráfego do trem. Assim, é notório o ponto onde Reriutaba se localiza possuindo como referência as demais cidades ferroviárias da região norte do Ceará. É perceptível que o caminho de ferro adentrava para além dos centros urbanos dessas cidades, onde necessitava montar barracas para realização de algum serviço em trechos inabitados.

Figura 1 - Mapa dos trechos ferroviários ativos no Ceará em 1988



Fonte: [adaptado pela autora] acervo digital do Museu Ferroviário do Ceará, 1988.

O propósito do mapa é demonstrar que o trabalho de manutenção ferroviária realizado pelo grupo de trabalhadores residentes em Reriutaba não se limitava somente àquela localidade, pois eles também eram requisitados para realizar tarefas em outras cidades vizinhas, dependendo da demanda. Guimarães (2011) comenta do lado errôneo de considerar essa micro-história como uma entidade distinta e separada, fenômeno único, como um conjunto cultural com periodização própria. Assim, faz-se pertinente realizar contextualizações relevantes ao explorar a história local, a fim de promover a compreensão de nosso entorno numa perspectiva mais abrangente, especialmente ao considerarmos cidades com ligações ferroviárias que fisicamente conectam diversas localidades vizinhas.

A quilometragem logo à frente da indicação de cada local mostra a distância da capital de Fortaleza, sendo assim, esta é considerada ponto de origem. Logo, a quilometragem indicada no mapa informa a distância das demais cidades em relação à capital. Ademais, essa quilometragem auxiliava na localização do trabalhador em determinado trecho, baseando-se nos quilômetros. Por exemplo, um trem descarrilhar no quilometro 295 era como se fosse um código para indicar o espaço. Ao longo das entrevistas, para se situar um determinado evento

histórico, os ferroviários mencionam a quilometragem para melhor situar o evento. No mapa há a linha norte e a linha sul. Cada linha tinha a capital como ponto zero. Assim, havia a mesma quilometragem, mas tendo como base uma linha diferente.

O engenheiro aposentado, senhor Arruda, recorda a quilometragem de que a turma de Reriutaba era responsável, ele afirma: “Cariré até Ipueiras”. (ARRUDA, 20 de nov. 2022). Porém, não se restringia a esse trecho, pois estavam propensos a problemas de descarrilhamento em outras cidades, as quais necessitavam de reforço. Com isso, muitos trabalhadores adquiriram a experiência de conhecer melhor o território cearense. Assim, o local é mais que o recorte de uma unidade, marca o conjunto de experiências dos sujeitos individuais e coletivos, que se desenvolvem em relação de complementaridade, favorecendo o diálogo entre passado, presente e futuro (GONÇALVES, 2007).

Dessa forma, essa abordagem ampliada do "local" reconhece sua profundidade como um espaço vivo e dinâmico, onde as relações sociais, a história e a projeção para o futuro se entrelaçam, contribuindo para a construção da identidade e da experiência dos indivíduos e da sociedade no geral. Atualmente, “as cidades se deixam ler e ver de muitas formas. Para além do que mostram os mapas, o espaço urbano é esgarçado e comprimido cotidianamente.” (COELHO; MACHADO, 2014, p. 18).

Os ferroviários, como sujeitos desse estudo, foram os responsáveis pela manutenção da linha. A historiadora Maria Dalva Fontenele Cerqueira escreveu sobre o cotidiano dessa categoria no Piauí. A autora afirma que era grande o número de homens que pela manhã coloriam de azul - cor do fardamento - as ruas da cidade rumo ao trabalho, pegavam a picape na Estação de cada cidade sede (CERQUEIRA, 2017). A sua função exigia que se deslocassem para outra cidade até em horários fora do expediente, assim narra senhor Alves:

Quantas vezes eu estava deitado numa rede no meio da casa e batia na porta o filho do mestre de linha (nesse momento levanta da sua cadeira descrevendo as batidas na porta como “pei, pei, pei”) “ei, fulano, papai tá chamando, eu digo que não vai, digo, digo?” e então quando fazia essa pergunta, eu como uma forma de me impor dizia “pode dizer!” mas eu acabava acompanhando, porque era o jeito. (ALVES, 17 mai. 2022)

A expressão "papai tá chamando" sugere uma hierarquia e uma necessidade urgente de resposta aos chamados do trabalho, mesmo quando o indivíduo tenta se impor, indicando a força da cultura organizacional ferroviária sobre a vida pessoal dos trabalhadores. A ação de levantar da cadeira para teatralizar a forma como se bateu na porta revela um modo de performance por parte do narrador, sendo assim, ao se utilizar da verbalização das batidas, gera mais ênfase e empolgação para o que está sendo contado, tornando-se, assim, uma narrativa

mais viva. Para Zumthor (2007), a voz, o corpo, o espaço e a recepção são os componentes que tornam possível uma situação de performance. Isto que ocorreu na entrevista está relacionado também com o que Portelli (1997) chama de “atitude narrativa”. São corpos que se cruzam e que, juntos, tecem narrativas.

Ainda de acordo com o relato do senhor Alves, é possível dialogar com Petuba, ao afirmar que “Não existia um sistema de rodízio de horário noturno efetivo, e eles poderiam ser chamados a qualquer hora, ou seja, a vida dos trabalhadores era regrada pela ferrovia.” (PETUBA, 2005, p. 10). Sobre isso, um dos entrevistados, senhor Rodrigues, narra sobre esse contexto:

Eu me lembro que um dia cheguei em casa por volta mais ou menos de 7 horas da noite, e estava chovendo bem, o inverno estava bom. Dava muito problemas na linha no inverno. E quando eu estava tirando as botas, o amigo meu chega e diz: “Murilo, vumbora?” Como a minha farda chegava molhada, eu só fazia trocar de roupa, e voltava pra trás, quando eu voltava sabe quando era? Voltava com dois dias para casa. Mas também eu voltava com cheiro de óleo de trem na minha roupa. (RODRIGUES, 09 maio 2023)

Conforme o caso do senhor Rodrigues, “Em algumas ocasiões, o trabalhador podia ser convocado para realizar algum serviço extra de urgência, estendendo o tempo dispensado pela empresa para atender às necessidades da ferrovia.” (VIEIRA, 2010, p. 183). Quando o tempo de volta para casa ultrapassava 24 horas significava que o ferroviário iria ficar em uma das demais cidades que possuía trilhos. Entretanto, as vezes chegando em casa já havia outro chamado para reparar algum descarrilhamento que ocorria no trecho sob sua responsabilidade.

O relato acima demonstra que o narrador recebe uma convocação para retornar ao trabalho, mesmo após o expediente, evidenciando a dedicação e a disposição para enfrentar problemas em momentos de descanso, ilustrando a demanda constante e a disponibilidade dos trabalhadores ferroviários diante das necessidades operacionais.

Conforme o Plano de Cargos e Salários⁸, sobre as especificações do cargo de trabalhador de via permanente: “o exercício do cargo pode determinar a prestação de trabalho, noturno, aos domingos e feriados, com horário variável, e viagens permanentes, curtas ou longas.” (RFFSA, Plano de Cargos e Salários, p. 04, 1988). Assim, pode-se afirmar, como já

⁸ Plano de Cargos e Salários- PCS/ Rede Ferroviária Federal S.A. Superintendência de Pessoal, Rio de Janeiro, RFFSA, 1988. Arquivo disponível para consulta no Museu Ferroviário do Ceará. “O Plano de cargos e salários – PCS - revisado constitui o complexo de normas caracterizadoras do sistema de classificação de cargos e administração de salários, adotado pela Rede Ferroviária Federal S.A, identificando-se, também, como instrumento definidor dos princípios e critérios básicos reguladores da administração de pessoal.” (RFFSA, Plano de Cargos e Salários, 1988)

discutido anteriormente nessa produção, que além de um trabalho que exigia força, a rotina era exaustiva. Assim, como demonstrado no tópico 1, na parte do contrato que era informado, o plano de cargos também trazia essas informações. Apesar de ganhar pelas horas extras, o ferroviário poderia ser requisitado a qualquer hora do dia ou noite, o que impactava em seu descanso, caracterizando seu cotidiano.

Ao ser questionado sobre o horário de trabalho, o senhor Paiva afirmou ser o horário que o sol nasce até a horário em que o sol se põe. Essa era a dinâmica dos trabalhadores da via permanente, quer dizer, nem isso, ou seja, até mesmo quando o sol se punha, a noite ou de madrugada, esses trabalhadores eram intimados a trabalhar, como é o caso do senhor Rodrigues, que foi convocado logo pela noite ao chegar do serviço. Ainda que a casa fosse “representada como lugar de descanso e do aconchego familiar” (VIEIRA, 2010, p. 184), ousou afirmar que nem sempre chegar em casa significava o descanso, pois muitos eram convocados para retornar para o serviço horas depois de terem chegado em casa.

Apesar dessas situações de ultrapassar a jornada de 8 horas diárias, esses sujeitos também tinham que se deparar com transferências de cidades. O início de senhor Nogueira foi complicado, pois residia em Reriutaba e teve que fazer parte da turma do município de Itapipoca. E essa questão foi a mesma de outros sujeitos, que, logo no início do seu ingresso, precisaram se afastar da família. Uns levavam a família, estabelecendo-se no novo local, já outros, em virtude de motivos pessoais, havia apenas a promessa de poder em alguma oportunidade, retornar para sua cidade natal.

Figura 2 - Parte da ficha funcional do senhor Nogueira

85	LOCALIZADO, no interesse da Administração, a partir de 01 de março de 1985, na turma CC 1.12.1 - Itapipoca, conforme O. S. nº 017/VEN.1/85.MJPA
----	---

Fonte: RFFSA, Ficha funcional. NOGUEIRA, trabalhador de via permanente, 1985.

Figura 3- Parte da ficha funcional do senhor Ferreira

86	LOCALIZADO, a pedido, a partir de 01.03.86, no 14º Distrito-Reriutaba, atualmente lotado no 12º DIV-Itapipoca, passando do Código de Dist. 20506 para o 20509, conf. O.S nº 006/VEN.11/86. (JAPON).
----	---

Fonte: RFFSA, Ficha funcional. FERREIRA, José Edilson de Sousa, trabalhador de via permanente, nº matrícula: 35.679, 1986.

Quando a indicação da transferência se dava por pedido, significava que o serviço era mais intenso necessitando que alguns ferroviários iniciassem seu serviço em outro município. Diante dessas condições, somente algum tempo depois, havia a solicitação para retornar a sua cidade de origem. Conforme os registros acima, a transferência para outra turma (outra cidade) ocorria de acordo com o interesse do próprio trabalhador, como também pela administração. Quando o interesse da transferência partia da administração, não havia o que recusar, a ordem tinha que ser obedecida de imediato, como é o caso do senhor Araújo, natural de Cariré, mas precisou atender o pedido da administração. Diante dessa última condição, alguns conseguiam levar a família, outros iam sem a família com a esperança de conseguir transferência de retorno.

Nesse contexto, conforme o contrato de trabalho, na 6ª cláusula: “A empresa poderá transferir o empregado de acordo com as conveniências do serviço.” (RFFSA, Contrato individual de trabalho do senhor Ferreira, maio de 1984). Diante disso, alguns sujeitos tiveram que ser deslocados de sua cidade de nascimento, Reriutaba, para prestar serviço em outra turma, como o caso do senhor Araújo. Em contrapartida, alguns indivíduos vieram para Reriutaba por exigência da empresa e residem até hoje no local.

Diante disso, pode-se afirmar que a vida dos ferroviários era permeada pela interrupção constante das atividades pessoais devido às demandas do trabalho, evidenciando, desse modo, a dedicação e prontidão desses trabalhadores diante das exigências do trabalho ferroviário. A partir do contrato de trabalho, foi possível constatar nas cláusulas 3º e 4º que:

3- O empregado prestará à empregadora uma jornada diária de 08 horas, de segunda a sábado, obrigando-se, ainda, às prorrogações diárias de seu horário de trabalho, imprescindíveis à realização ou conclusão de serviços inadiáveis, pagando-lhe a empregadora as horas extras trabalhadas, com os acréscimos legais.

4- Compromete-se o empregado a prestar seus serviços em qualquer horário de trabalho, permanente ou de revezamento, inclusive aos domingos e feriados, podendo passar de diurno para noturno ou misto, conforme as necessidades de serviço da empregadora. (RFFSA, Contrato individual de trabalho, maio de 1984)

As cláusulas do contrato indicam uma disponibilidade ampla do empregado para atender às demandas da empregadora, inclusive em horários não convencionais. Isso revela a rotina árdua dos ferroviários, que deveriam estar “no ponto” para assim não ter seu ponto cortado. Contudo, isso impactava na vida familiar e pessoal do sujeito,

Ou seja, 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. (VIEIRA, 2010, p. 182)

Essa dinâmica evidencia como o tempo e as responsabilidades associadas ao trabalho ferroviário impactavam diretamente na vida pessoal dos trabalhadores, com consequências na limitação de sua participação em atividades familiares e de lazer. Essa situação ressalta não apenas as exigências do trabalho ferroviário, mas também as implicações que isso acarretava na vida cotidiana e nas relações familiares dos trabalhadores. Como é notório, a cidade é lida na perspectiva desses ferroviários, que não foram alfabetizados e que nas décadas de 1980 para 1990 viam como solução para sair da pobreza migrar para o sudeste.⁹

O senhor Lopes falou muito e iniciou seu relato reconstituindo as imagens de sua juventude. Sobre reconstituir imagens de determinadas lembranças, Pesavento (2007) narra que:

É a partir da experiência histórica pessoal que se resgatam emoções, sentimentos, idéias, temores ou desejos, o que não implica abandonar a perspectiva de que esta tradução sensível da realidade seja historicizada e socializada para os homens de uma determinada época. Os homens aprendem a sentir e a pensar, ou seja, a traduzir o mundo em razões e sentimentos através da sua inserção no mundo social, na sua relação com o outro. (PESAVENTO, 2007, p. 14)

⁹ Sobre essa migração, o hino da cidade contém uma parte que retrata o trem como transporte de procura de melhores condições de vida. “teus filhos que às vezes se vão, em busca de um outro ideal, seguem a estrada chorando, felizes quando estão voltando, ao berço, à terra natal. Hino disponível em: <https://reriutaba.ce.gov.br/simbolos.php>

Paulatinamente, o senhor Lopes foi compondo um quadro repleto de emoções, refazendo a paisagem do Nordeste e revelando que teve sua infância marcada pelo espectro da seca e pobreza. O céu persistente em seu azul intenso, indicando a constância da seca - todos esses elementos agravados pela terrível realidade da desertificação. Dessa forma, o senhor Lopes comentava quando convidado a retratar o cenário histórico e socioeconômico do tempo das suas primeiras oportunidades de emprego, que lhes restava a agricultura com seu pai, lidando com a incerteza dos invernos, ou a migração para a região sudeste. “Nosso Ceará botava a gente pra correr.” (LOPES, 25 jun. 2022). Entretanto, o trabalho ferroviário evitou que muitos dos sujeitos do presente estudo embarcassem no “pau de arara” com destino ao Sudeste em busca de melhores condições de vida.

De acordo com Frota (1989), que se utiliza dos dados do IBGE, a população do município, até final da década de 1980, era de 19.865 habitantes. Conforme o último censo realizado pelo IBGE¹⁰ em 2022, Reriutaba possui 18.606 habitantes. Nesse contexto, observa-se uma redução no número de residentes de 2010 até 2022, indicando um declínio populacional. Essa diminuição não é algo inédito, uma vez que já havia ocorrido anteriormente, quando Frota escreveu seu livro em 1980, afirmando que “o despovoamento dos municípios cearenses é um fato sempre presente na história do Estado, mas que vem se acentuando na última década (80), de acordo com o censo demográfico de 1980.” (FROTA, p. 1989). No recorte temporal ao qual a autora se reporta, a economia possuía um caráter muito incipiente na localidade.

Na década de 80, Reriutaba estava sempre associada ao município da pobreza, de migração de jovens e seca por falta de invernos constantes. Apesar de todas as agruras, quando o trabalhador conseguia ingressar na RFFSA, a despeito do trabalho pesado que era, esses ferroviários eram percebidos dentro da cidade como economicamente ativos. Conforme a leitura dos narradores, aqui temos uma cidade simples. Ela é humilde, eleita uma das mais pobres do Ceará, conforme periódicos da época trazem. Foi feita uma busca com a palavra-chave Reriutaba na hemeroteca digital, especificamente no recorte de tempo aqui analisado e obtiveram-se alguns comentários:

¹⁰ IDEM [7]

Figura 4- Página do Correio Braziliense (DF) – 1980 a 1989 - Ano 1983\Edição 07325

APETITE

O prefeito recém eleito de Reriutaba, que é um dos municípios mais pobres do norte cearense, e onde há anos não cai um pingo d'água, não fez por menos: para comemorar sua eleição contratou os faustosos (e caríssimos) serviços do Náutico Atlético Cearense, de Fortaleza, que preparou para a ocasião um regabofe de nenhum celidônio botar defeito.

Mais uma vez o nunca pranteado Barão de Itararé tem razão: "Todo poder abre o apetite".

Fonte: hemeroteca digital, 1983.

Figura 5-Jornal do Commercio (RJ) 1980-1989 (1986) edição 00230, p. 10

Integrando, certa vez, uma caravana – era assim que se chamava – do PSD fui a um comício na cidade de Reriutaba, a maior exportadora de garçons para o Rio de Janeiro. Governava o Ceará o jornalista Paulo Sarasate, da UDN. Comício, portanto, naquele momento, da oposição. Por-

Fonte: hemeroteca digital, 1986.

Não é intenção do tópico analisar a história de cada um desses jornais, até porque, ao buscar pela palavra-chave “Reriutaba”, somente apareceram essas duas menções, cabendo ao tópico trazê-las para compreender como a cidade estava sendo considerada na década de 1980. Os dois fragmentos retirados de jornais diferentes, de alcance nacional, trazem a cidade de Reriutaba como atrasada, onde os mais jovens migram em busca de melhores condições de vida. Diante disso, pode-se pensar teoricamente no fator da migração quando a seca assolava na década de 80. Frota (1989), ao destacar suas lembranças de adolescência, rememora: “Reriutaba dos ‘pau de araras’ carregando para o Rio de Janeiro ou São Paulo, os fugitivos da

seca, à procura de melhores dias no sul do país”. (FROTA, 1989, p. 122). Com isso, observa-se que as páginas desse periódico não poupam em trazer nitidamente a realidade do local. Porém, deve-se pensar os objetivos da página ao diminuir o interior cearense, reforçando o estereótipo de Nordeste, terra seca.

Essa ideia de Nordeste associada apenas à seca o historiador Durval, no seu livro *A invenção do Nordeste*, tenta desmistificar. O autor argumenta que o Nordeste é um conceito criado e mantido por interesses externos, políticos e culturais, em vez de ser uma representação precisa da diversidade e complexidade da região e suas múltiplas identidades. O autor examina como a imagem do Nordeste foi historicamente moldada por ideias preconcebidas, estereótipos e interesses que muitas vezes ignoram a diversidade cultural (ALBUQUERQUE JR, 2011).

Deixando isso à parte, vamos considerar que, durante as entrevistas, os ferroviários trataram de algumas partes do trecho ferroviário que cortam a cidade se reportando a elas como seu próprio feito. O senhor Mendes, depois de 1 hora de entrevista, sente necessidade de pontuar a lembrança: “Fiz prospecção de valas. Eu mesmo fazia. Media os lados para assim o supervisor fazer o orçamento dos materiais preciso para executar o serviço. Essas aberturas de cortes aí [do centro de Reriutaba] foi tudo eu que fiz” (MENDES, 20 de mai. 2022). Percebe-se em seu fragmento de narrativa o sentimento de pertencimento.

Apesar da recordação desses momentos de contribuição na construção e manutenção dos serviços ferroviários, é cabível nos atermos a um cenário calamitoso, as famílias iam até esses pontos do trecho ferroviário para solicitar comida. Alguns anos foram marcados por secas, sobretudo no início da década de 80. Nesse sentido, famílias humildes que habitavam nas beiras dos trechos encontravam refúgio na solidariedade desses homens. O senhor Araújo relata:

Teve um ‘tempovêi’ ruim em 1983, era uma seca braba. A empresa dava almoço e merenda. Nós começemo uns serviços aqui perto do centro, em um povoado aqui da cidade. Aí a meninada começou a encostar. Os bichim tudo magrinho, às vezes uns calçãozinho tudo rasgado. Eles pediam mesmo comida a gente. Eu era um dos tais que, quando merendava bem, na hora do almoço eu nem almoçava e dava para eles. Cansei de dar comida. Sempre levava um quebra-galho na sacola para na hora que eu tivesse com fome, comer. Esses meninos acompanharam nós até a cidade vizinha. Nós passava 5 horas no carro e já tinha deles que nós já passava por eles no caminho, para pegar uma coisinha na hora da merenda e do almoço. Era andando. E quando era de mei dia para tarde, eles iam simbora. Mas era o nível da precisão que era demais. Pai de família para dar de comer para 8 a 10 filhos[...] Uma vez eu tava almoçando e um menino chegou com um saquinho de plástico de colocar arroz, açúcar. E perguntou: “Seu Chaga, você pode me arranjar uma coisinha?” (não consegue falar, voz fica trêmula emocionado com a lembrança), continua “Minha mãe ficou em casa e só ficou...” (não consegue falar, pausas.) “com a água no pote.” (silêncio cabisbaixo). E

eu só fiz pegar minha marmita e despejei no saco dele e ele pegou a linha e abarcou¹¹.
(ARAÚJO, 11 de mai. 2023)

A lembrança desse momento é claramente emocionante e demonstra não apenas a solidariedade do narrador, mas também a dificuldade enfrentada por tantas famílias naquele período de escassez. É um testemunho comovente que ressalta não apenas a generosidade, mas também a difícil realidade enfrentada por aqueles que lutavam para prover o básico para suas famílias durante tempos tão áridos.

Como um entrevistador deve se comportar diante de relatos tão profundos como esse? As sensibilidades são despertadas ao longo da experiência com essas entrevistas. Pode-se, desse modo, considerar a miséria como fenômeno social que agravava a pobreza e afetava particularmente as condições de vida da população que dificilmente tinha acesso às políticas sociais em décadas passadas. Desse modo, é possível afirmar que a seca intensifica a situação da fome. Nessa perspectiva, o problema da seca não se restringe à falta de água, mas sobretudo acarreta na escassez de alimentos, ocasionando fome no alvo maior que são as famílias de origem humilde (FISCHER; ALBUQUERQUE, 2002). Sendo assim, o senhor Ribeiro narra um pouco de suas condições de vida antes do trabalho que muito se ligam à escassez de recursos:

Minha infância foi difícil, morava no interior, eu, com dez anos já trabalhava na agricultura. Ia pra roça trabalhar, quando chegava em casa tinha que ainda moer aquele milho para fazer aquele cuscuz de hoje que era nossa comida. A vida era essa e às vezes para comer só com o feijão mesmo, não tinha mistura, não tinha nada. Eu era aquele menino que botava pedra no meio da linha para o trem cair e tudo... menino é menino... é danado, as pedras grandes... e quando cheguei a trabalhar na RFFSA passava naqueles trechos que eu botava as pedras e me lembrava do que eu fazia, e pensava: 'naquela época eu era menino e hoje sou funcionário da empresa'.
(RIBEIRO, 14 ago. 2023)

Nesse fragmento, é possível notar imbricamentos com a memória e o tempo. Apesar das dificuldades na infância e juventude desses homens, o trabalho na RFFSA oportunizou o relato sobre o comportamento travesso de colocar pedras na linha do trem na infância e posteriormente refletir sobre isso quando adulto, trabalhando na empresa ferroviária. Oferece *insights* sobre a transição da infância para a vida adulta, as percepções sobre comportamento juvenil e as reflexões pessoais sobre a trajetória de vida, não se restringindo ao tempo de trabalho. Sobre essa dinâmica do tempo, Delgado (2006) explica:

Entre os muitos desafios da história oral, destacam-se, portanto, o da relação entre as múltiplas temporalidades, visto que, em uma entrevista ou depoimento, fala o jovem

¹¹ Abarcou: seguir viagem

do passado, pela voz do adulto, ou do ancião do tempo presente. [...] fala-se em um tempo sobre um outro tempo. Enfim, registram-se sentimentos, testemunhos, visões, interpretações em uma narrativa entrecortada pelas emoções do ontem, renovadas ou ressignificadas pelas emoções do hoje. (DELGADO, 2006, p. 12)

Essa sobreposição de tempos na narrativa oral oferece um panorama rico e complexo, onde as emoções e interpretações do passado são entrelaçadas com as experiências e sentimentos do presente. Dessa forma, os relatos não são apenas registros objetivos dos eventos passados, mas representações entrecortadas por uma gama de emoções, reflexões e significados que se entrelaçam ao longo do tempo. As temporalidades, durante as entrevistas, eram móveis e plurais, assim como os tempos de vida dos ferroviários. O senhor Ribeiro, ao rememorar a parte de sua infância, transita entre o seu passado de trabalho e um passado mais longínquo que foi o período de sua infância, fazendo uma analogia desse tempo com aquele de quando se empregou, adotando uma consciência do que fazia na época de sua infância.

Desse modo, é possível afirmar que trabalhar com história oral é oscilar entre as temporalidades. Assim, nessa produção vamos nos debruçar especificamente na trajetória de trabalho desses sujeitos, a começar pelo processo de como ingressaram no trabalho ferroviário.

2.2 “Se ‘empreguemo’ através das mãos”: ingresso como conservador de via permanente

Esta produção trata de histórias de trabalhadores que “ganhavam a vida” com a força da sua mão de obra, literalmente suas mãos. Conforme as entrevistas, os trabalhadores de via permanente relatam sua forma de ingresso através das mãos. Tal fato se deve, de acordo com o relato do senhor Paiva, a uma comissão, também chamada de embaixada pelo senhor Alves, que, enviada pela capital cearense, viajava para as estações do interior observando as mãos dos sujeitos, sobretudo se havia presença de calos.

As mãos calejadas significavam o quanto eram produtores, transmitindo a ideia de que aquele sujeito, de acordo com o senhor Paiva, “não brincava em serviço”. (PAIVA, 04 ago. 2022). Essa expressão carrega consigo uma conotação negativa, pois sugere que o indivíduo está desperdiçando tempo ou recursos da empresa ao invés de cumprir suas obrigações laborais. Ademais, demonstra o compromisso que assumiam com o trabalho pesado ao serem admitidos. Pode-se citar a ação de carregar um dormente sozinho, algumas vezes.

Jaciara: O senhor chegou a levantar um dormente sozinho?

Senhor Lopes: Sempre com ajuda, mas você sabe que gente novo se arrisca. Então, às vezes, o colega demorava, eu passava no ombro e ia sozinho. Eu chamava o companheiro, mas às vezes ficava demorando, ‘ah... pera aí’, botava ele em pé,

passava no ombro e ia. Naquela época, cada um teria que levar 12 dormentes e colocar debaixo da linha. Cada dormente pesava aproximadamente uns 70 quilos. (LOPES, 25 jun. 2022)

Diante desse relato, é possível perceber a prioridade em ser produtivo e demonstrar eficiência para a empresa. A importância da colaboração e da cooperação é evidente, sobretudo quando se trata da realização de atividades que exigem esforço físico ou trabalho em equipe para alcançar um objetivo comum. Ademais, é interessante notar como o senhor Lopes fez uma adaptação para garantir que a tarefa fosse concluída, mesmo quando enfrentou dificuldades com a disponibilidade ou a agilidade dos colegas. Isso destaca a necessidade de flexibilidade e iniciativa para lidar com situações imprevistas ou desafios no ambiente de trabalho. Nessa perspectiva, observa-se o elemento da produtividade em relevo na constituição do perfil de um bom ferroviário.

Sobre a quantidade de dormentes que os ferroviários tinham incumbência, na passagem acima do senhor Lopes, revela com exatidão 12 dormentes. Em contrapartida, na tentativa de relembrar, o senhor Ferreira pontua que era na faixa de 18 dormentes que se colocava diariamente, quando questionado a narrar um pouco da sua dinâmica de trabalho: “Era umas tarefas envolvendo dormentes, naquele tempo eles davam 18 dormentes para você tirar e colocar outro. Pião sofre na vida. era 70 quilos um.” (FERREIRA, 10 mai. 2023)

Diante dessas versões, pode-se inferir que não se busca trazer esses relatos com o fim de corroborar fatos e sim de trazer à tona as versões dos sujeitos. Frequentemente, essas dinâmicas contraditórias ocorrem de maneira concomitante, entrelaçando-se em uma única narrativa histórica. Elas representam distintos aspectos de uma realidade, comparáveis aos lados opostos de uma moeda ou às múltiplas facetas de um cristal meticulosamente lapidado. São comumente designados como os embates históricos (DELGADO, 2006).

Assim como as faces plurais de um cristal lapidado, esses processos contraditórios refletem a diversidade e a complexidade das interações humanas ao longo do tempo. A análise dos conflitos históricos não se limita apenas à identificação dos lados opostos, mas também à compreensão de como esses conflitos influenciam e moldam os rumos da história. Sendo assim, apesar de visualizar possibilidades na pluralidade, importam também narrativas que, de certa maneira, coadunam-se, como o modo de recrutamento observando a presença ou não de calos nas mãos.

Sendo assim, em virtude de a força física implicar de modo significativo no trabalho ferroviário, o corpo é visto como passível de sequelas decorrentes do trabalho ferroviário. O caso do senhor Rodrigues, que tem problemas nas pernas até hoje, varizes, veias

dilatadas, foi ocasionado, segundo seu relato, pelo esforço realizado frequentemente no seu trabalho na ferrovia. Assim narra:

Olhe minhas pernas como é, nunca sofri acidente no trabalho, mas fazia muita força. Pulava de trem na carreira. Eu fazia isso para colocar na segunda linha o vagão, vinha um vagão queimando a ponta do eixo da roda e aí me pediam para fazer esse cruzamento e fazia muita força na perna quando pulava. (RODRIGUES, 09 mai. 2023)

Conforme o relato, força e dedicação podem resumir um pouco da rotina de trabalho ferroviário desses sujeitos. Muitos trabalhadores idosos entrevistados vivendo “com todas as limitações do seu corpo: dedos trêmulos, espinha torta, coração acelerado, dentes falhos, urina solta, a cegueira, a ânsia, a surdez, as cicatrizes, a íris apagada, as lágrimas incoercíveis” (BOSI, 1987, p. 39). Tendo isso em vista, o senhor Mendes narra que possui mãos trêmulas ocasionadas pelo trabalho “no pesado” manuseando ferramentas da linha.

Nessa perspectiva, o senhor Mendes relata que testemunhou muitos de seus colegas com dor de urina, para aliviar tomavam água com açúcar. Doenças de urina, gripe, por conta da poeira, e não parava por aí. Infelizmente, acabavam por contrair sequelas maiores do seu serviço pesado. Com isso, através das entrevistas, é perceptível a identidade atribuída ao envelhecimento, quando relatam, por exemplo, os corpos já cansados do trabalho. Desse modo, “A percepção acerca da experiência com o envelhecimento diz respeito basicamente ao uso do corpo, ou seja, destaca-se o aspecto físico, as alterações corporais.” (FERREIRA, 2021, p. 116).

Embora a sociedade possa enfatizar as mudanças físicas associadas ao envelhecimento, é crucial adotar uma visão mais abrangente e holística desse processo, levando em conta todas as dimensões que compõem a experiência de envelhecer, como os traumas psicológicos ocasionados pelos acidentes presenciados. Diante disso, foram inúmeros problemas adquiridos nesse trabalho que, de acordo com seu Mendes, “de leve, não tinha nada”. Apesar dos efeitos físicos resultantes do trabalho ferroviário, neste estudo, a análise da dimensão corporal é abordada considerando que o corpo simboliza a árdua rotina de trabalho pesado por meio da presença de calos, derivada daquela atividade laboral.

Desse modo, o corpo perde a dimensão restrita aos fatores biológicos, adentrando na perspectiva social. Com isso, pode-se afirmar que “o corpo também está diretamente mergulhado num campo político; as relações de poder têm alcance imediato sobre ele; elas o investem, o marcam, o dirigem, o supliciam, sujeitam-no a trabalhos, obrigam-no a cerimônias, exigem-lhe sinais” (FOUCAULT, 1987, p. 28).

Foucault chama a atenção não apenas para o poder que influencia o corpo, moldando suas expressões, mas também enfatiza que essa é a maneira pela qual se nega a

existência de um conhecimento "neutro" sobre o corpo, independentemente do poder. Se o corpo é influenciado a responder e operar conforme o poder que o afeta, o conhecimento também desempenha um papel nesse processo. O saber pode se moldar e, simultaneamente, servir como fundamento para os mecanismos que influenciam o corpo, sugerindo a existência de um entendimento sobre o corpo que transcende a simples compreensão biológica de seu funcionamento. Ademais, observa-se um domínio sobre suas potencialidades que vai além da mera supressão, e esse conhecimento e controle formam o que pode ser chamado de uma tecnologia política do corpo (FOUCAULT, 1987, p. 28).

Sendo assim, quando uma das etapas da avaliação exige o observar das mãos, a comissão que assim o faz exerce uma determinada forma de domínio na escolha dos candidatos. Desse modo, pode-se pensar o corpo disciplinado e controlado pelas estruturas sociais e pelo poder. Diante disso, Foucault trouxe uma abordagem crítica e analítica para entender o corpo humano não apenas como uma entidade física, mas como um produto das relações de poder, normas sociais e práticas disciplinares presentes na sociedade.

Em conversa com um dos membros dessa comissão, atualmente aposentado, é retratado como acontecia todo o processo de seleção. O senhor Raulino, 77 anos, atualmente membro da diretoria da Associação dos Ferroviários Aposentados, ocupando a função de tesoureiro, ferroviário que concluiu o ensino superior em Letras-Português, durante alguns anos do seu trabalho na RFFSA assumiu como professor e, sobretudo, o cargo de chefe da comissão que viajava pelos interiores do Ceará aplicando exames de admissão.

O senhor Raulino, quando questionado acerca do processo de seleção, relembra de modo nítido: “Fazia umas continhas de somar e diminuir, a provinha era assim, além disso pegava nas mãos deles para ver se tinha calos para arrancar trilhos, pegar dormente, enfim, se estava apto ao serviço braçal mesmo.” (RAULINO, 30 de jun. 2022). Além disso, o senhor Raulino detalha um pouco como era esse momento da chegada da comissão nas estações:

Chegávamos nas estações e procurava pelo pessoal, que estavam ansiosos aguardando a chegada da comissão. Uma parte da comissão ficava examinando os documentos e eu ficava aplicando a prova. ‘Escreva seu nome aí!’ E então tinha uns que diziam ‘sei não’, já declarava como analfabeto e então descartava. Porém se fosse filho de empregado, principalmente se seu pai fosse da área do pesado da ferrovia, já tinha preferência para a vaga, porque a gente deduzia que já conhecia como funcionava a dinâmica do trabalho. (RAULINO, 30 de jun. 2022)

Analisando esse trecho à luz das ideias do historiador Michel Foucault, é possível interpretar a situação como um exemplo de como as relações de poder se manifestam no contexto das práticas de seleção e recrutamento de funcionários. Bourdieu também pode se inserir nessa discussão quando argumentava que o capital cultural, que engloba conhecimentos,

habilidades e educação, não é distribuído igualmente na sociedade. As oportunidades são influenciadas pelo acesso desigual a esse capital. No caso da aplicação da prova para candidatos, a exigência de escrever o nome como critério de seleção implica a valorização do capital cultural ligado à alfabetização. A imediata exclusão daqueles que não conseguem atender a esse requisito revela como as oportunidades também são condicionadas por critérios educacionais a que nem todos têm igualdade de acesso. Entretanto,

No caso dos trabalhadores da estrada de ferro, tornar-se ferroviário era uma atividade mais física do que intelectual, uma vez que carregar dormentes, manusear a pá e a picareta, trocar trilhos, pintar as máquinas e derreter o ferro não requeria naquele momento saber ler ou escrever.” (CERQUEIRA, 2017, p. 165)

É preocupante notar que, ao solicitar que os candidatos escrevessem seus nomes, aqueles que demonstravam dificuldade eram imediatamente considerados analfabetos e, aparentemente, eliminados do processo. A partir da primeira parte da fala do senhor Raulino, é perceptível o quanto as estações eram movimentadas em dias de seleção. O senhor Alves, ao relembrar o dia que se empregou e a partir das memórias reconstrói uma imagem de “uma fila de candidatos que adentrava a estação e saía para a porta da frente. A cidade ficava um aforoso.” (ALVES, 17 mai. 2022).

O agente de estação, informado da chegada da comissão avaliadora, divulgava na cidade a proposta de trabalho. O senhor Raulino demonstra em sua experiência que se deparava com sujeitos que nem “pegar no lápis” sabiam. Isso revela muito do cenário da época, em que a oportunidade de ingresso e permanência na educação formal era algo ainda escasso. Sobre o critério de olhar as mãos, o senhor Raulino continua o assunto:

Às vezes chegava uns e eu dizia ‘suas mãos são muitos delicadas, você nunca pegou numa enxada e pá!’ e eles rapidamente retornavam ‘não faça isso, não, eu preciso’ e eu logo falava ‘vou ver o que faço por você’. Por algumas vezes, quando via que era necessidade mesmo, eu até colocava, raras exceções, porque o critério maior mesmo era o olhar das mãos. (RAULINO, 30 de jun. 2022)

Ginzburg desenvolveu a ideia de evidência indicial, que se refere à interpretação de vestígios aparentemente insignificantes para compreender aspectos mais amplos da sociedade e da cultura. Portanto, sob a perspectiva de Carlo Ginzburg, essa prática de avaliar as mãos dos candidatos para determinar sua experiência prévia com trabalho manual pode ser entendida como uma evidência indicial reveladora das complexidades sociais e dos valores culturais subjacentes às práticas de seleção de pessoal. Essa abordagem micro-histórica busca compreender como até mesmo critérios aparentemente insignificantes podem fornecer *insights* mais profundos sobre a sociedade e sua estrutura.

Por diversas vezes, a produtividade passou a ser o lema da RFFSA, chegando a selecionar trabalhadores que conseguiam atingir o perfil para a vaga graças às mãos calejadas. Sobre isso, o senhor Paiva relembra o momento de realização dos testes de saúde para validar seu ingresso na Rede. Desse modo, referiu-se a isso com o semblante inconformado: “Tinha um limite na empresa de 50 quilos acima, altura não interessava. Quando foram me pesar deu apenas 49 quilos, e a avaliação de olhar as mãos foi que me salvou. Colocaram mais um quilo para mim fechando os 50 que era o mínimo exigido”. (PAIVA, 04 ago. 2022).

Nesse sentido, como indicado no título desse tópico, o significado do “se ‘empreguemo’ através das mãos” proferido pelo senhor Vieira remete à forma de seleção que era feita nos anos iniciais da RFFSA. Desse modo, considera-se as mãos como uma representação do currículo que era caracterizado, por sua vez, eminentemente pelas “mãos grossas.” Assim, é como se a simbolização das “mãos finas” representasse a intelectualidade. Assim, a forma de recrutamento dos trabalhadores se dava de maneira funcional, o que não deixava de ser uma verdadeira prova.

Ao serem aprovados na seleção, sua carteira já era assinada no mesmo dia. Mediante cláusulas e condições seguintes que constam no contrato: “1- O empregado compromete-se a prestar à empregadora, pelo prazo de noventa (90) dias, as tarefas inerentes aos trabalhos braçais de conservação e remodelação de via permanente.” (RFFSA, Contrato individual de trabalho). Exigia-se, portanto, “Uma experiência de 3 meses”, assim muitos ferroviários ingressaram no serviço da ferrovia com a expectativa de melhorar de vida, por ter um emprego federal.

Sobre isso, o senhor Rodrigues relembra: “Passei 3 meses... 3 anos... 5 anos...”. (RODRIGUES, 09 mai. 2023). O modo consecutivo de pontuar os anos que o senhor Rodrigues adota significa a árdua trajetória desse trabalho. Cada intervalo de tempo parece representar uma etapa distintamente marcada por desafios, aprendizados ou mudanças significativas na rotina ou nas responsabilidades do trabalho. Assim, respectivamente, a adaptação resume o período de 3 meses, 3 anos demonstram a estabilidade e 5 anos exprimem a continuação mais substancial desse sujeito no trabalho ferroviário.

O contrato de noventa dias sugere um período definido para a prestação desses serviços, indicando um arranjo temporário de trabalho. Após o início do trabalho na ferrovia, o empregado só não permanecia no cargo caso assim desejasse. Como pontua o senhor Rodrigues: “Para entrar era difícil, mas só saía se você quisesse.” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). Essa liberdade que é trazida à tona na fala era muitas vezes limitada. Apesar da escolha de

permanecer ou sair ser controlada pelo indivíduo, deve-se analisar o contexto de escassez da época, no qual outras opções de trabalhos seria voltar para a lavoura, por exemplo. Diante disso,

Buscamos entender na prática o porquê um trabalhador de linha de produção que tem sua vida dedicada ao trabalho exaustivo, ao ser questionado pode sorrir e dizer que tem uma vida muito boa. Obviamente se trata de aspectos maiores do que as palavras narradas, é o exercício da memória em pensar que, este trabalhador possa estar condicionando a sua vida numa escala de comparação com demais pessoas que conhece e que estejam desempregadas, por exemplo. E que portanto, a frase que indicamos no início do texto de que “o trabalho dignifica o homem” tenha sentido mesmo que inconsciente sob suas afirmações. (LOPES; BASTIANI, 2019, p. 47)

Mesmo que de forma inconsciente, o trabalhador internalizou a crença de que seu emprego contribui para sua dignidade e compara sua situação favoravelmente à daqueles que estão desempregados. Ao longo dos relatos dos trabalhadores, percebeu-se o modo como agradecem. O senhor Lopes julga que as lembranças traumáticas desse tempo são menores que a sua gratidão por ter sido empregado de uma rede federal. Assim, afirma que: “Ser ferroviário era um emprego garantido na minha época. Hoje eu me sinto feliz de ter conseguido isso na vida.” (LOPES, 25 jun. 2022). Conforme o referido ferroviário, o trabalho na RFFSA oferecia estabilidade profissional e segurança de emprego, apesar dos desafios encontrados logo no início dessa trajetória.

O senhor Mendes retrata que nos primeiros dias de trabalho, como forma de treino e visando se efetivar na Rede, foi convidado a capinar um pedaço do trecho ao redor da linha férrea. Sendo assim, quando questionado: a apresentação das marcas de calos nas mãos no processo avaliativo simboliza o trabalho pesado e que daria conta daquele serviço. O senhor Lopes que ingressou em 1974, no período de inverno, também relembra o processo de sua entrada na RFFSA:

Não teve exatamente uma prova. Na hora que chegamos para fazer a prova, eu já tinha passado por uma prova muito grande. Nadei três cachoeiras super grandes, nunca tinha nadado antes, mas a vontade de me empregar era tão grande, que arrisquei minha vida no rio cheio. E a chuva caindo e eu cheguei todo molhado na estação. Isso foi tudo que contribui nas fichas dos chefes que estavam empregando. Então um dos chefes já falou logo: “Esse caba é bom mesmo, atravessou os rios, vou nem olhar as mãos porque já se vê que o homem é da coisa mesmo”. (LOPES, 25 jun. 2022)

No esforço de analisar a passagem acima,

Vale reiterar que o passado não está pronto e se alimenta também da imaginação histórica dos sujeitos que produzem a História, ou seja, as construções das narrativas apresentam diferentes formas de atribuir significados aos processos históricos. (LEITE; SILVA; LIMA, 2020, p. 252)

Nesse sentido, a narrativa do senhor Lopes representa a capacidade dos narradores de “[...] libertar-se das amarras do real para aventurar-se, em liberdade, pelos caminhos do

imaginário.” (AMADO, 1995, p. 134). Diante disso, é notório que os narradores têm a habilidade de atribuir simbolismos aos eventos e fatos históricos para conferir significado à sua experiência narrativa.

Ainda conforme a autora, o compartilhamento de memórias se desenrola mediante a instauração, recriação e incorporação de variados discursos. Tal fenômeno se manifesta por intermédio de diálogos, obras literárias, cinematográficas, narrativas musicais, expressões artísticas visuais, como pinturas e fotografias, todas elas convergindo para a perpetuação e salvaguarda das histórias narradas. (AMADO, 1995).

Desse modo, “[...] a memória, em especial quando organizada em narrativa, possui uma dimensão simbólica, que a leva rapidamente a desprender-se, a descolar-se do concreto, para alçar vôos próprios.” (AMADO, 1995, p. 134). Isso permite que as histórias se conectem com emoções, ideias e significados mais profundos, tornando-se mais relevantes e impactantes para quem as ouve ou lê. Algumas vezes, essas memórias rompem com a realidade, convidando-nos a uma viagem pela imaginação, pelo mundo da subjetividade. Isso é natural quando se apreende que a lembrança não se configura como uma mera reprodução do fato; ela é, sobretudo, recriação do passado, é esperança de construção do novo (BOSI, 1987). Essas lembranças, de certo modo, são envolvidas por sensibilidades, pois

As sensibilidades são uma forma de apreensão e de conhecimento do mundo para além do conhecimento científico, que não brota do racional ou das construções mentais mais elaboradas. Na verdade, poderia-se dizer que a esfera das sensibilidades se situa em um espaço anterior à reflexão, na animalidade da experiência humana, brotada do corpo, como uma resposta ou reação em face da realidade. Como forma de ser e estar no mundo, a sensibilidade se traduz em sensações e emoções, na reação quase imediata dos sentidos afetados por fenômenos físicos ou psíquicos, uma vez em contato com a realidade. (PESAVENTO, 2007, p. 10)

Essa reflexão sobre as sensibilidades destaca a importância das emoções, sensações e reações instintivas como parte integrante da experiência humana, contribuindo para uma compreensão mais ampla e complexa do mundo ao nosso redor. Desse modo, a importância da narrativa é ressaltada na formação e transmissão da memória, pois as histórias são veículos poderosos para preservar, transmitir e interpretar experiências passadas, oferecendo uma compreensão mais rica e complexa.

Assim, pesquisadores de História oral devem não excluir a essência de exagero de que o senhor Lopes se utiliza, mas sim o considerar seguindo os passos teóricos de Janaína Amado. Com isso, nessa passagem, percebe-se o narrador se constituindo como um trabalhador esforçado e que quis repassar essa imagem, constituindo-se, assim, seu projeto identitário. Nesse sentido, Candau (2018) afirma que a memória é imprescindível para a formação da

identidade. Dessa forma, o autor retrata que todo ato memorial está ligado a um projeto de uma identidade.

Assim, pode-se reiterar que as memórias desses sujeitos estão atreladas como suporte para a construção de suas identidades, tornando-os protagonistas do processo histórico que vivenciaram. Ora, a empresa almejava essa garra que o senhor Lopes demonstrou no perfil de seus trabalhadores. Sendo assim, o senhor Lopes, quando chegou até a estação, deparou-se com a comissão elogiando e o marcando logo como trabalhador de alta disposição que não poderia ficar fora das vagas. Assim, o fato de atravessar os rios nadando simbolizava a força de vontade do sujeito em conseguir um emprego e ter uma garantia de sustentação da sua família.

O senhor Lopes revela que, apesar dos períodos de estiagem, quando havia os invernos naquela época eram bem mais rigorosos e, quando chovia, inundava a localidade onde morava, em um pequeno vilarejo distante da cidade aproximadamente 10 quilômetros, onde as estradas eram mais desgastadas.

Outro ferroviário que também não hesitou em lembrar seu momento de ingresso na empresa foi o senhor Vieira. Na tentativa de discorrer com detalhes sobre a avaliação da comissão, fez os gestos do deslizar as mãos dele sobre quem o estava entrevistando, com o intuito de transmitir o mais próximo de como ocorreu. Desse modo, é notório que o senhor Vieira fez uso de um gesto em conjunto com um olhar penoso, assim, pode-se considerar como sendo uma representação dos acontecimentos vivenciados no momento de avaliação para conseguir seu trabalho na RFFSA.

O olhar, os gestos e o tom da voz, entre outros elementos, podem ser interpretados como formas de comunicação que enriquecem os significados da narrativa, tornando-se performances. Em relação a essas camadas de significado, Cascudo (2006) destaca que nenhum contador de histórias consegue relatar uma história com as mãos atadas. No caso do documento escrito, por exemplo, não estão registrados os traços culturais que expressam afetividade, emoções, enfim, a subjetividade.

Nessa perspectiva, a memória pode ser compreendida como um processo, no qual as representações se tornam 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, p. 24)

Diante disso, há que se pensar em desafios para os pesquisadores, uma vez que a ideia de uma "esfera irrepresentável" na memória pode ser difícil de abordar e estudar empiricamente, já que esses elementos muitas vezes não são facilmente mensuráveis ou identificáveis. Há que se ter um discernimento. Apesar disso, considerando esses outros

aspectos para além da fala, é possível ampliar nossa compreensão da memória como um processo dinâmico e multifacetado.

Os modos de sentir do senhor Vieira foram transmitidos ao contar o que aconteceu após a decisão de que iriam contratá-lo: “quando decidiram minha aprovação, fiquei numa felicidade só [suspiros]” (VIEIRA, 05 de jun. 2022). Todavia, sobre as atividades desempenhadas logo no primeiro dia de trabalho, o modo de felicidade sai de cena, pois assim complementa: “já foi para capinar um capim muito ruim. Mas conseguimos deixar tudo limpinho. Nas agulhas¹² era a parte de tirar mais complicada. Mas demo conta.” (VIEIRA, 05 de jun. 2022).

O capim que o senhor Vieira menciona são aqueles que nascem ao redor dos trilhos. Com isso, o senhor Mendes, senhor Lopes e o senhor Vieira ressaltam a dificuldade para se firmarem no seu trabalho, ressaltando os testes de provações a que eram submetidos, uma vez que a função que desempenhavam era imprescindível para a empresa manter a via permanente limpa e em boas condições de tráfego.

Além de teatralizar essas simbologias do dia a dia, também os entrevistados, como é o caso do senhor Alves, fazem a performace de como trabalhavam no assentamento dos trilhos. Lêda Vieira, que escreveu sobre a trajetória de trabalho de ferroviários no Piauí:

Ao narrar, muitos sentiam estar novamente no espaço do trabalho, quando, no esforço do recordar, expressavam-se através de movimentos das mãos na tentativa de descrever como era realizada a implantação dos trilhos e dormentes, ou o uso das pás e picaretas. (VIEIRA, 2010, p. 168)

Um fato que ficou marcado do cotidiano na época do ingresso do senhor Vieira ocorreu no horário de almoço. Assim, narra:

Quando ainda a comida era dada pela empresa, esqueceram dos pratos, e perguntei o feitor ‘E cadê os pratos?’, e ele foi dizendo: “Estão ali uma ruma de pá novas, aproveita que é quadrada, você coloca ‘o de comer’.” Então, nós fomos comer dentro de umas pás nova. Eu lembro que depois perguntei ao chefe “E a colher?” Ele simplesmente respondia no tom de brincadeira: “Se você tiver mãos, come com as mãos.” (VIEIRA, 05 de jun. 2022).

A atitude descontraída e brincalhona do chefe em meio a essa situação prática destaca a importância do bom humor e da capacidade de adaptação em ambientes de trabalho.

¹² Conforme Glossário de termos ferroviários, agulha é “o conjunto de peças móveis e paralelas entre si, partes integrantes do aparelho de mudança de via ou chave, e cujo deslocamento leva o trem ou veículo a passar de uma via para outra.” Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/ferrovias/glossario-de-terminos-ferroviarios/glossario.pdf>

Esse relato pode servir como uma anedota interessante para ilustrar como as pessoas lidam com situações inusitadas no cotidiano profissional, demonstrando resiliência e senso de humor mesmo diante de desafios simples, como a falta de utensílios adequados para comer.

Outro fato notório no processo de ingresso nesse trabalho faz referência ao desejo da comissão que representava a RFFSA. De acordo com o senhor Ferreira: “Para eles, não era interessante admitir sujeitos letrados. A gente percebia que não queriam gente que tinha tanto estudo, porque achavam que não iam aguentar.” (FERREIRA, 10 mai. 2023). O senhor Ferreira é exemplo de um trabalhador que foi contratado e que possuía um nível de escolaridade além do exigido para o cargo de trabalhador braçal. Apesar da indicação dos candidatos ocorrer por apadrinhamento, as etapas da seleção, entre elas o observar das mãos era imprescindível para efetivar o candidato. Diante disso, o senhor Ferreira rememora:

Nós fomos fazer a prova e no cabeçario, o mais interessante: o que muitos candidatos tinham de analfabetos em termos de palavras, eu usei de ignorância. Eu achando que eu colocando o segundo grau, eu iria ser visto diferente. Eu taquei segundo grau na prova. Quando chegou o resultado não apareceu meu nome. Graças um padrinho, foi falar com a comissão e um dos membros falou pra ele: “Rapaz, tu acha que um homem desse quer se empregar num emprego desse? Um homem desse nível quer é se formar.” Mas com o poder do meu padrinho, eu ainda entrei na última posição. A segunda fase era psicotécnica, e, como não tinha compreendido bem, dessa vez coloquei primeiro grau, diminuiu somente um pouco... olha, eu só sei que com muito sacrifício eu entrei. (FERREIRA, 10 mai. 2023)

O sacrifício a que ele se refere é diferente do sacrifício em si. Assim, rememora que ao colocar um alto grau de instrução achava que iria ser privilegiado. O senhor Soares também relembra do contexto de seleção afirmando: “Perguntaram se eu sabia ler e escrever. Naquele tempo se tivesse o segundo grau eles não empregavam não, porque não ficava. Tinha gente que passava uns dias e não ficava.” (SOARES, 10 jun. 2023). Sobre os casos daqueles que desistiam, o senhor Alves era um conselheiro conhecido na turma pelos seus chamados: “É muito melhor do que nossa vida na roça”. (ALVES, 17 mai. 2022). O senhor Alves fala para os colegas, e por vezes incentivou-os a não se demitirem do serviço.

Diante desse contexto de desistência, é preciso abordar esses casos. Desse modo, de acordo com os regimentos da RFFSA, não poderiam completar os 30 dias sem ir ao trabalho, ou seja, no trigésimo dia é que iam embora. De acordo com um dos engenheiros entrevistados, até 29 dias davam suspensão, mas não podiam mandar embora. Uma tática muito empregada pelo senhor Nogueira era passar 29 dias em casa para assim segurar seu trabalho e não ser despedido. O referido senhor foi admitido em 11 de maio de 1984 e foi dispensado terminantemente em 1991. Narra que sua família era toda de ferroviário.

A despeito das suspensões, afirma com franqueza: “Não tenho nada a dizer sobre a RFFSA e o sindicato, porque tenho consciência que fui muito inconsequente.” Segue abaixo um recorte de algumas suspensões que ficaram marcadas em sua ficha e que fazem parte de uma memória traumática.

Figura 6- Registro autorizado de elogios e penalidades do senhor Nogueira

ELOGIOS E PENALIDADES					
BOLETIM PESSOAL			CUMPRIDA EM P.	HISTÓRICO II	OBSERVAÇÕES II
Nº A	PAG. T	ANO B			
		84		SUSPENSÃO com afastamento do serviço por 01 (um) dia, a ser cumprida em 05 de novembro de 1984, de acordo com o art. 482 alínea "e" da Consolidação das Leis do Trabalho.	
				SUSPENSO COM AFASTAMENTO, por 02 (dois) dias, a ser cumprida nos dias 20 e 21.11.84, de acordo com o art. 482, alínea "e" da CLT, visto que faltou ao serviço nos dias 28 e 31.10.84.(IML)	
				SUSPENSO COM AFASTAMENTO por 05 (cinco) dias, a ser cumprida, de 12 a 16.12.84 de acordo com o Art.482 alínea "e" da CLT, visto/ que faltou ao serviço nos dias 12, 16, 19, 23 e 26.11.84.(IML)	
				SUSPENSO por 10 (dez) dias a ser cumprido no período de 18 a 27.06.90, tendo em visto viver faltas de constantemente ao serviço sem/ nenhuma justificativa.(IML).	

Fonte: RFFSA, Ficha funcional. NOGUEIRA, trabalhador de via permanente.

Observando a numeração do artigo, pode-se perceber que a maioria das suspensões se concentram no mesmo artigo, 482, especificamente na alínea “e” das leis trabalhistas. Em busca de investigar o que caracteriza tal numeração, foi encontrado o seguinte: “desídia no desempenho das respectivas funções”.¹³ Essa desídia consiste num comportamento negligente, usado para representar a atitude de um funcionário que executa suas funções com desleixo, preguiça, desatenção ou má vontade. Essa caracterização dialoga com o que os colegas do referido trabalhador relataram em entrevista. Conforme o pensamento do patrão, as faltas sem justificativas que ocasionaram as suspensões e futuramente a demissão resultaram da má vontade do empregado de se firmar no serviço.

Além disso, o que se constata é a suspensão logo no primeiro ano em que se empregou, poucos meses após sua experiência de três meses. Conforme o senhor Nogueira

¹³ Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10709394/artigo-482-do-decreto-lei-n-5452-de-01-de-maio-de-1943>

narra, não houve circunstâncias específicas que levaram às faltas e às práticas disciplinares adotadas pela empresa. Sendo assim, pode-se inferir que a suspensão por faltas está ligada às relações de poder entre os donos dos meios de produção e os trabalhadores.

Apesar desse contexto de dificuldades, os ferroviários afirmam que, mesmo com pouco estudo, conseguem assinar o nome. Esse cenário é refletido na fala do senhor Lopes, quando afirmou de modo veemente: “Eu não estudei, não sabia para que servia os estudos. Vocês hoje sabem pra quê é os estudos. Eu pensava que estudo era ir brigar com meus companheiros na escola ou, quando saísse da escola, ali era nosso estudo, formava briga com aqueles colegas que insultavam a gente.”

Com esse trecho, o senhor Lopes deseja expressar as condições precárias quanto às oportunidades de escolarização na época de sua juventude. Desse modo, não ter conseguido concluir os estudos, para o senhor Lopes, revela o pressuposto de que os estudos proporcionavam naquele contexto. Para ele, possuir uma ascensão financeira e social a partir dos estudos era algo fora de sua realidade, pois não havia exemplos próximos de casos semelhantes.

A partir da institucionalização do Plano de cargos, instituído pela RFFSA em 1988, é perceptível que se exigia um grau mínimo de escolarização para quem fosse admitido na função de trabalhador da linha. O referido Plano determinava no mínimo 4ª série do 1º grau, sendo obrigatório realizar um exame de suficiência aplicando conhecimentos básicos. Entretanto, nos anos em que os trabalhadores entrevistados ingressaram, ao final da década de 1970, não havia toda essa exigência. Isso se evidencia na regulamentação de um Plano de Cargos e Salários anterior ao de 1988 que foi produzido de acordo com o contexto daqueles anos.

Conforme estipulado no antigo plano da empresa, datado da década de 1960, o requisito educacional para assumir o cargo de trabalhador de linha era ter concluído o primeiro ano do ensino primário, e a avaliação ocorria com base em critérios como boa condição física e idade máxima de 35 anos. (RFFSA, Plano de Cargos e Salários, 1960). O senhor Paiva retrata que ingressou na Rede em 1957 com apenas 26 dias de escola frequentados. Ou seja, no ano de sua admissão não havia um nível determinado de escolarização, surgindo anos depois com o Plano de cargos de 1960. No período de ingresso do senhor Paiva, a forma de avaliação se dava através do bom índice de robustez física.

O aspecto dos estudos que passou a ser relevante para a empresa demonstra a valorização crescente da educação formal como um critério para ingresso e progressão profissional. Isso pode refletir mudanças sociais e culturais ao longo das décadas.

2.3 Elogios e promoção no trabalho ferroviário

É notório que a obtenção de um emprego na RFFSA coaduna-se com o projeto de melhoria de vida ou de ascensão social que permeou o grupo de trabalhadores estudado. Para a maioria dos entrevistados, a Rede ferroviária constituiu, por ter sido de âmbito federal, a culminação de sucessivas experiências profissionais. Como o senhor Rodrigues que lamenta “onde eu era rico e não sabia”, (RODRIGUES, 09 mai. 2023) ao mencionar essa afirmação o referido ferroviário transmite de modo simplório como, apesar do trabalho pesado, a remuneração era significativa para sua família. Ademais, o Senhor Araújo comenta que o salário dos servidores era retido na cidade. Ainda, lembrando a remuneração recebida afirma: “foi aonde eu peguei mais dinheiro na minha vida” (ARAÚJO, 11 mai. 2023).

Sendo assim, esses sujeitos não possuíam tamanha consciência do que esse trabalho acarretava, focavam eminentemente em seu pagamento mensal para a sobrevivência e qualidade de vida de sua família. Rodrigues (2009) afirma que essas empresas grandes, para os trabalhadores, constituem, justamente, sinônimo de “salários mais altos” e “melhores possibilidades profissionais”. A associação entre empresas de grande porte e remuneração mais elevada se relaciona à capacidade dessas organizações de investir em salários competitivos devido a sua escala e aos seus recursos financeiros. Além disso, a presença de uma estrutura organizacional mais complexa pode oferecer uma variedade de oportunidades de crescimento profissional, o que pode ser interpretado como “melhores possibilidades profissionais”.

Leôncio Martins Rodrigues foi um dos mais profícuos pesquisadores da área da Sociologia do Trabalho no Brasil, desenvolveu os estudos operários sobre uma automobilística, retratando que esses tipos de operário, muitas vezes com pouco estudo, normalmente entram em uma empresa grande e possuem vontade de crescimento. Assim, pode-se traçar um paralelo com a RFFSA, a partir do momento em que essa rede recebeu vários operários e ofereceu a oportunidade de crescimento dentro da empresa. O autor afirma que é também nas grandes companhias que o operário acredita encontrar maiores probabilidades de elevar-se na hierarquia profissional (RODRIGUES, 2009). Desse modo,

As relações sociais dentro da empresa não se reduzem apenas às frentes de resistência dos trabalhadores e ao despotismo patronal com seus instrumentos coercivos de disciplinarização. Um dos desdobramentos mais significativos da experiência da classe trabalhadora é o de suas conquistas, produto das intensas lutas por seus direitos. (MAIA, 2009, p. 149)

Essas conquistas representam um legado valioso das lutas coletivas, demonstrando a importância da mobilização e união dos trabalhadores na construção de um ambiente laboral

mais leve. É relevante considerar que as relações sociais no ambiente de trabalho são dinâmicas e estão sujeitas a mudanças ao longo do tempo, refletindo as transformações na sociedade e nas expectativas dos trabalhadores.

Desse modo, um dos aspectos que tornava o trabalho ferroviário atrativo nas pequenas cidades cearenses era a possibilidade de promoção, sobretudo para aqueles que iniciavam no cargo de conservador de via permanente. Conforme o senhor Araújo (11 mai. 2023), a RFFSA oportunizava a seus funcionários elevar o nível. Além disso, consta nos boletins pessoais, que esse nível era dado por “antiguidade ou merecimento”.¹⁴

Para a empresa, o senhor Paiva era considerado um exemplo, pois em sua ficha consta que entrou como trabalhador de via permanente, entretanto, conforme seu engajamento, anos depois, foi promovido. Em busca de se aperfeiçoar, realizou o curso de auxiliar de supervisor, mais tarde havia interesse nele e na empresa de que se tornasse o supervisor chefe geral. “Comecei a crescer logo na via permanente, peguei até nome de ‘trator’.” (PAIVA, 04 ago. 2022).

De acordo com o senhor Paiva, isso se deu em razão da sua competência de excelência, pontuando: “Tudo que eu era encarregado, eu dava conta” (PAIVA, 04 ago. 2022). Logo, esse sujeito foi construindo sua identidade de ferroviário como alguém que “fazia acontecer”. Isso está exemplificado na ficha do senhor Paiva: “Em 1985: melhorado, por merecimento, para o nível 70 do cargo supervisor de linha a contar do dia 01.01.85.” (RFFSA, Ficha funcional. PAIVA, Mateus de Souza).

Com isso, pode-se afirmar que as promoções recebidas envolvem as memórias dos ferroviários. Sendo assim, através do processo de afloramento de lembranças (THOMSON, 1997), buscaram-se esses momentos de promoção na trajetória dos ferroviários. Nesse sentido, Candau (2018) revela a importância da memória na construção da identidade, ressaltando que:

Sem memória, o sujeito se esvazia, vive unicamente o momento presente, perde suas capacidades conceituais e cognitivas. Sua identidade desaparece. Não produz mais do que um sucedâneo de pensamento, um pensamento sem duração, sem lembrança de sua gênese que é a condição necessária à consciência e ao conhecimento de si. (CANDAU, 2018, p. 59-60)

Conforme afirma o autor, o conhecimento de si muitas vezes é encontrado quando as memórias vêm à tona. É importante notar que, ao rememorar os elogios e promoções, é

¹⁴ Ficha funcional de trabalhadores ferroviários disponibilizadas em ordem alfabética na sala de arquivo do Dnit, contendo o número de matrícula de cada trabalhador, bem como informações mais pontuais de sua trajetória de trabalho.

possível construir uma identidade do trabalhador ferroviário. Pollak (1992) também pensa desse modo ao afirmar que a memória é um elemento constitutivo do sentimento de identidade, tanto coletiva quanto individual, e complementa que é considerada um fator imprescindível no sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si.

Nessa perspectiva, a memória desempenha um papel importante na construção de nossa identidade pessoal e social. “Nessa medida, por meio da história oral, a pessoa idosa quando fala ela também reconstrói a imagem de si, nessa interação permanente entre o vivido e o aprendido.” (BARROSO, 2021, p. 25). Tendo isso em vista, o senhor Paiva resolveu repassar uma trajetória repleta de promoções na tentativa de permanecer harmonioso com a imagem que construiu do seu tempo de serviço.

Todavia, pode-se refletir, ao tratar de punições, se sua identidade se constituirá de modo coerente a um “bom trabalhador”. Com essa reflexão, pode-se dialogar com Ferreira (1997) ao pontuar que “a construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade e de credibilidade, e que se estabelece por meio da negociação direta com os outros” (FERREIRA, 1997, p. 158).

Tornou-se perceptível, a partir da vivência com a História Oral, que muitas vezes o ferroviário se sentiu mais confortável em dissertar sobre seus elogios no trabalho do que a dimensão obscura de penalidades. Ademais, consegue relatar situações de terceiros, porém não se reportando a si. Dessa forma, pode-se pensar com Portelli (2016), ao pontuar “Eu não tenho nada pra falar” ou “O que você quer que eu diga” são inícios de fala comuns dos entrevistados ao nos aproximarmos deles (PORTELLI, 2016, p. 16). A partir do risco de ouvir uma dessas respostas durante o trabalho de campo, havia uma constante preocupação em relação à receptividade e à possibilidade de encontrar resistência por parte dos participantes da pesquisa.

Apesar dessa frase não ter vindo logo no início da conversa, como o autor pontua, ao tratar sobre as infrações, a afirmativa “não tenho nada para falar” dos senhores Araújo, Lopes, Martins permaneceu no momento de questionar acerca das punições. Como pesquisadora, a inquietação de saber o que estava para além do orgulho ferroviário veio, e ao adentrar em suas fichas profissionais foi possível chegar ao preenchimento da lacuna que foi deixada durante as entrevistas.

Sendo assim, se algum ferroviário optou por mostrar apenas um cenário de elogios e promoção, isso implica na identidade que o constitui hoje. Nesse sentido, quando esses ferroviários decidem não remeter às punições, também estão se constituindo como trabalhador, como se verá no próximo tópico. Ademais, como já mencionado, ao tratar das promoções, os

ferroviários também estão formando um projeto de identidade. Segue abaixo uma parte da ficha funcional do senhor Lopes, no início da década de 1990, com o objetivo de demonstrar que havia uma melhor remuneração através do merecimento ou da antiguidade.

Figura 7– Histórico de promoções do senhor Lopes (1991-1993)

COMISSÕES - SERVIÇOS ESPECIAIS - DIVERSOS	
HISTÓRICO	
ANO	
91	MELHORADO por antiguidade, a partir de 01.07.91, para o nível 213 de PO.1281, Art.V. Permanente, conf. RSR 280/SR.11/91, de 25.08.91. (EDR)
91	Em 01.12.91, alterado o nível para 214 decorrente da Cláusula Qta. va do Ac. Aditivo ao Dissídio Coletivo de Trab/91 firmado entre a RFFSA e a FNTF e conf. CARTA 198/SURBE/91, de 11.11.91 e TELEX 114/GESIAP/91, de 11.12.91. (EDR)
92	MELHORADO, por merecimento, a partir de 01.01.92, para o nível 215 de PO.1281, Art.V. Permanente, conf. RSR 195/SR11/92, de 03.07.92. (EDR)
93	MELHORADO, por merecimento, a partir de 01.01.93, para o nível 216 de PO.1281-Art.V. Permanente, conf. RSR 162/SR.11/93, de 15.07.93. (EDR)

Fonte: Boletim funcional do senhor Lopes disponível no Dnit.

Quando a promoção se dava por merecimento significava que aquele empregado era elogiado, sendo capaz de atuar em um serviço que exigia mais responsabilidade, e, quando a promoção se dava por antiguidade, fazia referência ao total de tempo de trabalho acumulado. Diante de toda a trajetória do senhor Paiva, que ainda relembra de modo muito intenso, pode-se afirmar que as promoções recebidas ao longo do tempo de trabalho auxiliaram no processo de construção da sua identidade como ferroviário.

De acordo com esse recorte da ficha, o senhor Lopes recebeu por dois anos seguidos uma melhora de nível por merecimento. Isso contribuiu para tornar sua narrativa com teor orgulhoso em ter em mente que realizava um bom trabalho na empresa. De acordo com o senhor Paiva, supervisor da turma de Reriutaba durante muitas décadas, o merecimento envolvia uma série de boas condutas exercidas pelo trabalhador, como honestidade, ausência de faltas não justificadas e produtividade, aspectos que constituem como cada trabalhador se reconhece como tal. Contudo, apesar da alteração nos níveis, “1991: 213; ainda em 1991: 214; 1992: 215 e 1993:

216” (RFFSA, Ficha funcional. LOPES, Manoel de Sousa), o cargo permaneceu o mesmo durante seus 30 anos a serviço da RFFSA.

Em análise dessas fichas em série, o nível máximo que o artífice de via poderia alcançar era 217, foi o último nível dado aos conservadores de linha até a privatização da empresa. Conforme o senhor Araújo relata: “Para pegar o nível de merecimento tinha que passar um bom tempo sem pedir licença, esse era um dos critérios.” (11 mai. 2023). Tendo isso em vista, é revelado que nem todos os ferroviários recebiam o aumento do nível por merecimento. Como o senhor Rodrigues revela:

Pegava o nível conforme sua capacidade dentro do seu trabalho. Cada categoria tinha seus níveis. Trabalhador de via mudando o dormente, que era do 216, 217, o salário era mais alto um pouco pelo seu empenho. Não adiantava trabalhar na via permanente mudando dormente e eu também mudando dormente, mas se eu produzi mais, entonce um mestre de linha chegava para o engenheiro e dizia: “aquele trabalhador ali é mais produtivo”. Entonce, eu pegaria o nível e ele não pegaria, mesmo ter se empregado no mesmo dia e trabalhando na mesma função, os níveis eram diferentes.¹⁵ (RODRIGUES, 09 mai 2023)

Já o senhor Paiva foi um ferroviário que ingressou no cargo de conservador da linha, porém, ao tratar sobre suas promoções com mudanças de cargos para chefia, relembra de modo saudosista e grato como seu trabalho trouxe uma melhoria de vida na forma de educar seus filhos. Nesse sentido, há o indicativo de que tais dificuldades vividas no passado ainda mexem com esses trabalhadores e fazem sentido em sua vivência de trabalhador pobre que conseguiu atingir certa estabilidade econômica, tendo os filhos conseguido estudar e alcançar um futuro de sucesso (LANGARO, 2017, p. 409). Assim, para isso ser garantido havia um esforço por parte dos ferroviários, como o senhor Paiva conta:

Jaciara: O senhor gostava do seu trabalho na ferrovia?

Senhor Paiva: Gostava... [suspiros] só tinha ele. Acordar às vezes quatro horas da manhã para resolver problemas de descarrilhamento de trem não era fácil. Tinha vezes que eu era chamado no meio da noite para atender alguma virada de trem. Aí então, tinha que parar tudo que eu estava fazendo para ir. (PAIVA, 04 ago. 2022)

A pergunta que foi feita parece tão óbvia, entretanto, por trás do visível, é possível o historiador encontrar detalhes inesperados nas respostas. Sendo assim, para além do óbvio havia um sujeito que ficava com o semblante cansado por algum tempo por não dormir direito; um sujeito que passava de 15 dias sem ver a família para cobrir a manutenção de algum trecho fora da sua cidade. A vida do ferroviário exigia essa abdicação. Quando o senhor Paiva enfatiza “só tinha ele”, é muito problemático e nos gera diversas inquietações, sobretudo que o

¹⁵ Nessa fala do senhor Rodrigues, apesar do processo de textualização realizado, foi decidido preservar o “entonce” desse trabalhador. Significa “então”.

ferroviário expressou a finalização dessa frase em um tom mais baixo que a expressão “Gostava”. A partir desse caso, foi possível visualizar a reação do entrevistado que não é possível transpor para a transcrição de forma efetiva.

Outra dificuldade que estava por trás das promoções era o período dos invernos rigorosos, considerado um obstáculo para manter a linha férrea em boas condições, necessitando que esses trabalhadores atuassem constantemente na manutenção. Desse modo, esses ferroviários, sobretudo no período de inverno, trabalhavam até mais porque as chuvas faziam com que os trilhos não ficassem disponíveis para tráfego. Sendo assim, pode-se inferir que os invernos a partir do ingresso na ferrovia eram algo que fazia com que trabalhassem mais, enquanto esse período no seu tempo de agricultor era o mais aguardado para garantir o sustento da família.

Como já mencionado, ao adentrar em sua trajetória ferroviária, os sujeitos de estudo revelam um pouco do cenário de como era sua vida antes de se tornarem ferroviários. A dependência de chuva para garantir a agricultura foi uma máxima em suas falas. Como afirma o senhor Araújo, ao ser questionado sobre sua vida antes de ingressar na RFFSA, utilizando-se de um estilo melancólico, fixando o olhar para quem o entrevistava: “a gente vivia como pobre mesmo” (ARAÚJO, 11 mai. 2023). Apesar desse contexto penoso, ao conseguir o trabalho na ferrovia, revelam uma melhoria de vida, uma vez que esse trabalho de nível federal era algo relevante na cidade, embora a função seja de trabalhador com sua enxada, mas era pertencente a uma rede federal.

O que ficou bastante notório, ao adentrar no cotidiano desses trabalhadores, foi o fato de suas esposas não exercerem um trabalho fora do lar. Pode-se pensar, assim, alguns fatores a que isso se deve, como a quantidade numerosa de filhos e o compromisso de zelar pela casa. Assim, “À mulher cabia, agora, atentar para os mínimos detalhes da vida cotidiana de cada um dos membros da família, vigiar seus horários, estar a par de todos os pequenos fatos do dia-a-dia, prevenir a emergência de qualquer sinal da doença ou do desvio.” (RAGO, 2018, p. 62). Esse desvio como forma de resistência poderia ser a ida aos botequins.

Ademais, concordamos com Davis (2016) ao descrever que as atividades domésticas são penosas, pois “invisíveis, repetitivas, exaustivas, improdutivas e nada criativas – esses são os adjetivos que melhor capturam a natureza das tarefas domésticas” (DAVIS, 2016, p. 225). Rago (2018) complementa afirmando que não se abrem amplas perspectivas profissionais para as mulheres, como se poderia supor num primeiro momento. Afinal, a preocupação com sua educação visa prepará-la não para a vida profissional, mas sim para exercer sua função essencial: a carreira doméstica (RAGO, 2018, p. 63).

No contexto da carreira doméstica, Davis alerta que essas mulheres eram dedicadas às tarefas do lar e de cuidar de seus filhos. Não se pode esquecer que a execução do trabalho doméstico é um dos subsídios para que a classe trabalhadora possa exercer a sua atividade remunerada no capitalismo (DAVIS, 2016).

A partir do que é levantado por Ângela Davis, podemos pensar a RFFSA como essa rede de maior porte e que tinha o interesse na produtividade das mãos que ali prestavam serviço, para que assim houvesse manutenção dos grupos dominantes que almejam lucro através do suor desses sujeitos. Muitas vezes, o ferroviário considerava seu trabalho suficiente para o sustento da família, sobretudo quando conseguia alterar seu cargo para outro com um retorno de maior remuneração. Trata-se de uma ascensão social para o trabalhador de origem agrícola que recentemente abandonou as atividades na lavoura.

Rodrigues (2009) afirma que “a esperança de melhoria de vida circunscreve-se ao esforço de obter melhor remuneração pelo trabalho e melhores condições de vida no âmbito da condição operária.” (RODRIGUES, 2009, p. 31). Na RFFSA, uma promoção por merecimento envolvia vários aspectos, como veremos na ficha do senhor Paiva. Nas instruções para preenchimento do Boletim de avaliação da eficiência, constam os seguintes critérios:

Figura 8– Boletim de eficiência do senhor Paiva

- CONDIÇÕES ESSENCIAIS -		A	B
1- É ZELOSO COM O MATERIAL DA EMPRESA ?		5	6
2- ASSUME A RESPONSABILIDADE DE SEUS ATOS ?		5	6
3- DEFENDE COM FIRMEZA SEUS PONTOS DE VISTA ?		5	6
4- DEMONSTRA ESPÍRITO DE COOPERAÇÃO NO TRABALHO, PARA COM OS COLEGAS E O CHEFE ?		5	6
5- ACEITA, SEM IRRITAÇÃO, JUSTAS CRÍTICAS, ENSINAMENTOS E CORRIGENDAS A SEU COMPORTAMENTO E DESEMPENHO ?		5	6
6- MANTÉM COMPORTAMENTO REGULAR E PONDERADO NO TRABALHO ?		5	6
7- REVELA SOLICITUDE E BOA VONTADE NA EXECUÇÃO DE SEU TRABALHO HABITUAL, OU DE TAREFAS QUE LHE SÃO EVENTUALMENTE ATRIBUÍDAS ?		5	6
8- REVELA SUFICIENTE ESPÍRITO DE INICIATIVA E DISCERNIMENTO, QUANDO NECESSÁRIO SOLUCIONAR DIFICULDADES OU PROBLEMAS IMPREVISTOS ?		5	6
9- PERMANECE ATENTO AO TRABALHO DURANTE TODO O HORÁRIO DO EXPEDIENTE ?		5	6
10- DURANTE O EXPEDIENTE, EVITA ATIVIDADES ESTRANHAS À FUNÇÃO QUE EXERCE ?		5	6
11- REVELA TER OS CONHECIMENTOS NECESSÁRIOS AO BOM DESEMPENHO DE SUAS FUNÇÕES ?		5	6
12- ESTÁ A PAR DE OUTROS SERVIÇOS RELACIONADOS COM SEU PRÓPRIO TRABALHO ?		5	6
13- É ATENTO E APLICADO AO TRABALHO ?		7	3
14- COMPREENDE, COM RAPIDEZ, AS INSTRUÇÕES E ORDEMS RECEBIDAS ?		5	6
15- É BOA A QUALIDADE DO TRABALHO PRODUZIDO ? OU SATISFATÓRIA A FORMA DE EXECUÇÃO, NOS CASOS EM QUE NÃO SE PODE AVALIAR A QUALIDADE DO PRODUTO ? (POR EXEMPLO, TRABALHO DE MAQUINISTA)		5	8
16- É SATISFATÓRIA A QUANTIDADE DO TRABALHO PRODUZIDO ? (O CHEFE, CONFORME O CASO, DEVE ENTENDER COMO "QUANTIDADE SATISFATÓRIA": a) OU PRODUTIVIDADE, QUANDO É MENSURÁVEL O VOLUME DO TRABALHO PRODUZIDO; b) OU "DAR CONTA DO RECADO", QUANDO SE TRATA DE TAREFA CERTA, ATRIBUÍDA AO EMPREGADO PARA EXECUÇÃO EM TEMPO PRÉ-DETERMINADO, POR EXEMPLO, TRABALHO DE MAQUINISTA; c) OU AINDA CONTINUIDADE E RITMO ACEITÁVEL, QUANDO SE TRATA DE TRABALHO POR EXECUTAR AO LONGO DO EXPEDIENTE, COMO O DE UM PROTOCOLISTA QUE RECEBE REQUERIMENTOS NUM GUICHÊ)		5	8
SOMA			88

Fonte: Boletim funcional do senhor Paiva disponível no Dnit, 1985.

Utilizaremos as instruções abaixo como um suporte de compreensão e para adentrar um pouco em um dos momentos do período de trabalho na função de via permanente do senhor Paiva, quando recebia anualmente essas notas atestando sua competência para a empresa.

Até o dia 15 de janeiro ou julho, o chefe deve escrever, em relação a cada quesito, uma das seguintes abreviaturas, na coluna 'A' do campo 'Condições Essenciais': 'S'= Sim; 'M'= Mais ou Menos; 'N'= Não, e na coluna 'B', o número de pontos positivos correspondente a essas abreviaturas, que são quesitos 1 a 14 (inclusive) o 'S'= 6 pontos; o 'M'= 3 pontos e o 'N'= 0 pontos, quesitos 15 e 16 'S'= 8 pontos, o 'M'= 4 PONTOS E O 'N'= 0 pontos. (RFFSA, Ficha funcional. PAIVA, Mateus de Souza)

Esse procedimento descrito se refere a um sistema de avaliação com critérios específicos atribuindo pontuações diferentes para diferentes níveis de conformidade ou desempenho em relação a cada quesito. O método utiliza abreviações ('S' para Sim, 'M' para Mais ou Menos e 'N' para Não) para indicar o grau de atendimento às condições estabelecidas. Os quesitos de 1 a 14 têm uma escala de pontuação, onde 'S' (Sim) corresponde a 6 pontos, 'M' (Mais ou Menos) a 3 pontos e 'N' (Não) a 0 pontos. Já os quesitos 15 e 16 possuem uma pontuação diferenciada, onde 'S' (Sim) é atribuído a 8 pontos, 'M' (Mais ou Menos) a 4 pontos e 'N' (Não) a 0 pontos.

Esse método era uma forma estruturada de avaliação adotada pela RFFSA, com critérios bem definidos para medir a conformidade ou o desempenho em relação a diferentes aspectos ou requisitos. Ao atribuir abreviações e pontuações específicas para cada quesito, permite-se uma avaliação clara e padronizada, possibilitando uma análise mais objetiva e sistemática do cumprimento das condições estabelecidas.

Analisando os questionamentos contidos na tabela acima, faz-se pertinente refletir sobre os requisitos que não foram suficientes para completar a pontuação 100. Sendo assim, analisam-se os aspectos que receberam “M: mais ou menos”. Conforme esses quatro aspectos, é possível notar algo em comum desses pontos. Desse modo, pode-se afirmar que estão imbricados com a disciplina. Uma palavra dirigida a um membro superior de forma pejorativa já era motivo para influenciar na sua ficha e assim não conseguir atingir a promoção por merecimento.

O senhor Paiva que durante muitos anos foi supervisor da turma de trabalhadores cuja responsabilidade era a manutenção da linha férrea retrata: “O engenheiro chegava e perguntava pra mim ‘esses caba são bons’? O negócio da empresa era produção, o caba podia ser feio que só.” (PAIVA, 04 ago. 2022). Desse modo, a partir desse trecho de fala, pode-se perceber um indício da representação significativa que a produtividade ocupava na avaliação para compor o grupo de trabalhadores da via permanente.

Nesse sentido, “através da memória também construímos nossa identidade, ou seja, ambas as categorias estão imbricadas e o fato de recordar permite a cada sujeito criar a sua própria história.” (FERREIRA, 2021, p. 112). Ao lembrar e refletir sobre eventos passados, as pessoas não apenas reconstróem suas memórias, mas também moldam ativamente suas narrativas pessoais. Isso implica que a identidade é um processo dinâmico e contínuo, influenciado pela forma como escolhemos lembrar e interpretar nossas experiências ao longo do tempo.

Assim, “abordar ambos os conceitos, memória e identidade, nos faz pensar em duas perguntas: que lembranças e/ou recordações eu tenho sobre o que vivi? E mais: quem sou eu.” (FERREIRA, 2021, p. 115). A constituição da identidade dos sujeitos está intimamente relacionada à memória que cada indivíduo constrói ao longo de sua jornada. Esse processo de formação abarca o intervalo temporal desde o início até o final da vida, sendo designado por acadêmicos como percurso de vida. No decorrer desse período, que compreende desde o nascimento até a morte, a forma como cada pessoa interage com o mundo se revela como o elemento central na construção de sua identidade. Dessa maneira, a memória desempenha um papel crucial na elaboração e reconfiguração dessa identidade ao longo dessa trajetória.

Além de elogios, a trajetória profissional desses ferroviários foi marcada por diversas situações adversas. Com frequência, enfrentavam penalidades, incluindo suspensões, e cometiam infrações notáveis, como o abandono do serviço ou ausências injustificadas. Adicionalmente, confrontos internos, acidentes intencionais e atos de indisciplina e rebeldia eram ocorrências recorrentes em seu ambiente de trabalho (VIEIRA, 2010).

Assim, não se pode dizer que a história do cotidiano privilegie o estático, pois na rotina dos ferroviários não há apenas aquele trabalho repetitivo diário. Por vezes, quando havia os acidentes, em casos excepcionais, ou seja, em qualquer horário fora do expediente, são intimados para oferecer literalmente sua mão de obra. Desse modo, trabalhadores e cotidiano dialogam de forma que “[...] é indiscutível a maior visibilidade do trabalho, seu papel fundamental para a sobrevivência e o fato de ocupar grande parte da vida cotidiana”. (MATOS, 2002, p. 30).

Com base na autora, ao citar o fato da dedicação em grande parte da vida ao trabalho, pode-se pensar nos participantes desse estudo que passaram metade da sua vida inseridos no universo ferroviário. O senhor Paiva relembra de forma precisa o seu tempo de prestação de serviços a essa Rede federal, que, de acordo com sua fala, totalizou 29 anos, 4 meses e 20 dias. Com a análise da sua ficha de trabalho, a informação sobre seu tempo de trabalho é verdadeira.

É observável que o referido ferroviário rememora a quantidade de dias exatos, pois está gravado de maneira precisa, alegando não esquecer tão facilmente, porque já faz parte de sua identidade. Embora todo esse tempo de trabalho do senhor Paiva englobe um núcleo de atividades comuns realizadas, pode-se notar alguns desvios de acontecimentos ao longo do cotidiano de outros participantes nesse estudo, como exemplo as punições aplicadas no trabalho. Logo, ao analisar esses desvios, pode-se dialogar com Certeau (1994) ao afirmar que se manifestam nas táticas difusas do homem comum que age e transforma o mundo.

Nesse sentido, Matos (2002) afirma que “ao contrário do que alguns apontam, a história do cotidiano não é um terreno relegado apenas aos hábitos e rotinas obscuras.” (MATOS, 2002, p. 26). As abordagens que incorporam a análise do cotidiano têm revelado todo um universo de tensões com uma potencialidade de confrontos. Ademais, esse cotidiano de trabalho não é sinônimo apenas de saudade, uma vez que o ambiente desse trabalho pode ser considerado como marcador de conflitos sendo palco para o advento de punições, hierarquização e greves.

3- SAINDO DOS TRILHOS: TRAMAS E TRAUMAS DO TRABALHO FERROVIÁRIO

Após a discussão do primeiro capítulo acerca dos ferroviários na cidade juntamente ao processo de como se empregaram, destacando o contexto de promoções ao longo da trajetória de trabalho, esse capítulo compromete-se em demonstrar de modo mais detalhado alguns conflitos que permeiam o trabalho ferroviário, como a ocorrência de punições e greves. Nesse sentido, Maia (2009) afirma que a categoria desses trabalhadores, desde o início da implantação das ferrovias, desempenhou papel ativo na luta pelos seus direitos.

Nessa perspectiva, ao descortinar os aspectos de tramas e traumas da experiência ferroviária, é perceptível a contribuição dessa classe para a História. Dessa maneira, devemos nos adaptar à psicologia de quem estamos entrevistando, respeitá-la e estar dispostos a tomar pacientemente a conversa, suscitar a recordação através de um questionamento discreto, orientá-lo sem precipitação, e “repetir a mesma pergunta de diferentes maneiras para tentar vencer resistências” (BONAZZI, 2006, p. 234). Porém, em certos casos, essa resistência que

irá imperar deve ser levada em consideração. Com isso, instigando à discussão de como o silêncio atua como mecanismo capaz de influenciar na escrita das histórias desses indivíduos.

Diante disso, conforme Pollak (1992), podemos refletir acerca da formação da identidade como elemento importante do sentimento de continuidade e coerência de um indivíduo. Sobre isso, Candau (2018) afirma que a memória é formada de lembranças, como também de esquecimentos. Isso significa que no momento que oculta uma parte das suas memórias de trabalho, o ferroviário não está deixando de produzi-la, e sim criando-a da maneira como almeja ser lembrada. Diante disso, pode-se complementar:

Nossas reminiscências também variam dependendo das alterações sofridas por nossa identidade pessoal, o que me leva a um segundo sentido, mais psicológico, da composição: a necessidade de compor um passado com o qual possamos conviver, esse sentido supõe uma relação dialética entre memória e identidade, nossa identidade (ou “identidades”, termo mais apropriado para indicar a natureza multifacetada e contraditória da subjetividade) é a consciência do eu que, com o passar do tempo, construímos através da interação com outras pessoas e com nossa própria vivência. Construímos nossa identidade através do processo de contar histórias para nós mesmos (THOMSON, 1997, p. 57).

Conforme o autor pontua, à medida que contamos e recontamos essas histórias, estamos constantemente revisando e ajustando nossa identidade, incorporando novas experiências e entendimentos que se encaixam na complexidade de quem somos. A necessidade de conviver com lembranças muitas vezes traumáticas do período de trabalho ocasionou a indiferença ao longo das entrevistas ao mencionarem assuntos sensíveis de sua trajetória. Gondar (2005) faz considerações acerca da memória, pontuando de modo preciso que “ela não nos conduz a reconstituir o passado, mas sim reconstruí-lo com base nas questões que nós fazemos, que fazemos a ele, questões que dizem mais de nós mesmos, de nossa perspectiva presente, que do frescor dos acontecimentos passados” (GONDAR, 2005, p. 18).

Conforme o autor, os termos reconstituição e reconstrução podem ser lidos de formas distintas. Reconstituição remete a uma ideia de “resgate”, termo muito problemático na prática historiográfica, transmitindo a ideia de retorno tal como ocorreu. Já a reconstrução atua como ressignificação que recebe influências do presente. Ecléa Bosi defende que na maioria das situações, recordar não é reviver, mas recriar, reconstruir com imagens e ideias atuais as vivências do passado. (BOSI, 1994)

Quando se evoca uma lembrança, muitas vezes as lacunas são preenchidas com informações ou percepções atuais, criando uma versão reconstruída da experiência passada. Essa reconstrução pode ser influenciada por mudanças em nossas crenças, valores e visões de

mundo ao longo do tempo. Assim, lembrar algo do passado é uma mistura entre a experiência original e a interpretação e reconstrução com base em nossa perspectiva atual.

3.1 “Essa parte para contar eu não tenho”: punições e suspensões

O esforço da escrita desse tópico coloca em evidência a dicotomia que caracteriza o perfil de um ferroviário: as promoções recebidas e as penalidades que lhes eram atribuídas. Assim, “o trabalho na ferrovia requer do funcionário atenção redobrada e sobriedade, qualquer fato que contrariasse as normas da empresa era penalizado.” (VIEIRA, 2010, p. 180). Ao tratar de punições, o senhor Soares enfatiza: “Essa parte para contar eu não tenho” (SOARES, 10 jun. 2023). Contudo, com auxílio das fichas de trabalho percebe-se que em alguns momentos essa supressão nesse ponto foi intencional. Meihy (2005) ao tratar da relação de memória e esquecimento afirma:

A relação do esquecimento com a memória é vital para se entender os resultados propostos pela história oral. Supondo que a história oral seja feita sempre com base em documentos registradores de alguma lembrança que se quer preservar, a memória equivaleria ao esforço de recuperação de coisas que ficaram fora do enquadramento registrado por escrito. (MEIHY, 2005, p. 76)

Nesse fragmento entende-se que a escolha de lembranças e a exclusão de outras podem ser influenciadas por vários fatores, como a passagem do tempo, a perspectiva individual e até mesmo a relevância percebida. O esquecimento, portanto, não é apenas uma ausência de memória, mas um processo intrínseco à seleção e construção das narrativas históricas.

Ademais, apesar da passagem trazer a memória envolvendo o esforço ativo de recuperar o que não foi documentado por escrito, logo, ressaltando a importância do testemunho pessoal e das narrativas individuais, para a elaboração desse tópico se pensou de forma contraditória, pois ao analisar os boletins pessoais se evidenciam problemas que não estão inseridos nas memórias dos sujeitos que decidiram por omitir suas punições. Isto é, a ocorrência de rebeldias que resultavam em punição e suspensão. Diante disso, deve-se encarar o cotidiano desses trabalhadores como elemento dinâmico movido por meio de alterações ao longo da história (MATOS, 1998).

De tal forma que esse cenário também foi marcado pelas faltas e penalidades que foram registradas em suas fichas de trabalho. Desse modo, a frequência de faltas não justificadas pode englobar o conjunto de resistências cotidianas, sendo consideradas táticas contra o sistema imposto (CERTEAU, 1994). Quem administrava o controle de faltas era o

apontador¹⁶. O senhor Ferreira assumiu essa função devido ao seu estudo um pouco mais avançado que os demais. Em conversa com ele, é descrita a sua função dentro da turma de trabalhadores:

A minha responsabilidade era eu pegar a produção e colocar a frequência dos trabalhadores, olhava no meio daquela turma se estava faltando algum. Então eu esperava o mestre de linha dizer: “hoje o fulano não veio, ele falou com você?” e aí me respondia: ‘não, mas vamos esperar até final da tarde para ver se vem justificar com atestado, se não já sabe...’ Já a produção era a turma geral, mas também era observado a produção de cada um. (FERREIRA, 10 mai. 2023)

Diante do que o senhor Ferreira coloca, é importante nos atermos aos dois elementos iminentemente pontuados pelo apontador: a expressiva produtividade almejada pelos chefes dos trabalhadores da linha e a frequência sendo controlada. Esses dois aspectos eram incumbência do apontador. Essa função era exercida por um dos trabalhadores da via, conforme o engenheiro considerasse algum trabalhador daquela turma que tinha um estudo “mais ou menos” para assumir essa função. Segue abaixo uma parte da ficha de trabalho de um dos entrevistados onde consta a relação da quantidade de dias faltosos sem justificativa.

Figura 9- Boletim de avaliação de eficiência de um dos entrevistados

ELOGIOS E PENALIDADES

REPREENDIDO, por falta de cumprimento do dever, estando de mais modo incurso nas alíneas "a" e "b" do artigo 482 da CLT, conforme Ordem de Serviço nº 04/84/4ª REV, de 24.03.84.

FALTAS NÃO JUSTIFICADAS

EM - 1985 - 01 dia
EM - 1986 - 01 dia
EM - 1988 - 06 dias
EM - 1989 - 11 dias
EM - 1990 - 04 dias
EM - 1991 - 07 dias
EM - 1992 - 05 dias
EM - 1993 - 04 dias
EM - 1994 - 04 dias
EM - 1995 - 05 dias

É o que consta do assentamento individual do empregado até Fevereiro/95

Portaleza, 15 de Março/95

EPFSA - SR. II - SEARH 11

Inês de Mota Leite Mota
Agente Administrativo
Mol. 12.034.447 8

VISTO:

Fonte: Ficha funcional (optou-se pela não identificação), 1995. Disponível no arquivo do Dnit.

¹⁶ Essa função era cargo de confiança. De acordo com o glossário ferroviário, apontador é o colaborador encarregado das anotações de campo relativas ao registro das horas trabalhadas, produção do pessoal em serviço e material aplicado. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/glossarioterminosferroviarios.pdf>.

Além do senhor acima, que foi decidido não identificar por razões éticas, outros trabalhadores tiveram pontos cortados em virtude de falta não justificada. Assim como os elogios que, dados em grande número, faziam com que o empregado fosse promovido, havia também as penalidades aplicadas pela má conduta em algum momento no ambiente de trabalho. Nessa parte da ficha, a penalidade é aplicada tendo como base as alíneas “a” e “h” do Artigo 482 do Decreto Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943, da Consolidação de leis trabalhistas (CLT).¹⁷

Embora na ficha não conste exatamente qual tipo de punição foi recebida, conforme a lei que a repreensão tomou como referência, essa ação ocorreu por motivos de “ato de improbidade e ato de insubordinação” da parte do funcionário. É importante notar que o ato de improbidade transmite a ideia de que, em algum momento do seu trabalho, realizou algo ilegal ou contrário aos princípios básicos da Administração, durante o exercício de sua função pública ou decorrente desta.

Ademais, há na alínea “h” o ato de insubordinação, que também fez com que a repreensão constasse nessa ficha. O ato de insubordinação significava o não cumprimento de ordem de uma autoridade na estrutura da RFFSA. Com isso, percebe-se a hierarquia sendo colocada em prática na empresa. Ademais, ao amontoar essas reprovações, geravam suspensão. Diante disso, o senhor Arruda, engenheiro aposentado, que durante alguns anos foi responsável pela turma dos trabalhadores de via permanente, menciona que, em virtude das faltas sem justificativa: “Na época tinha a fase de advertência oral devido questões que ferissem o estatuto da empresa. Tudo isso em busca de em primeiro lugar ser considerado o diálogo.” (ARRUDA, 20 de nov. 2022).

Caso determinado comportamento ou atitude fosse repetida pelo mesmo motivo ou por outro qualquer pela mesma pessoa, o engenheiro promovia a advertência por escrito, logo o senhor Arruda continua: “E depois, numa eventual repetição, abríamos um processo administrativo envolvendo a participação do sindicato em busca de promover uma repreensão mais severa e isso poderia ocasionar suspensões ou até mesmo a demissão.” (ARRUDA, 20 de nov. 2022.). Nesse sentido, o engenheiro entrevistado alega que possuía autonomia para demitir, contudo, afirma “isso era possível de acordo com os advogados, contanto que fosse respeitando os processos legais.” Esses processos¹⁸ envolviam passar por todas essas etapas de alertar o trabalhador a fim de colocá-lo nos trilhos.

¹⁷ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm.

¹⁸ Esses processos envolvem ter passado por todas as etapas citadas no parágrafo anterior, significando que primeiramente, quando ocorria alguma infração do regimento interno da RFFSA, uma primeira forma de alerta se

Como já mencionado, todas as decisões de penalidades do supervisor da turma teriam que passar pela supervisão do engenheiro responsável por aquele determinado trecho. Desse modo, o engenheiro estava apto a solicitar suspensão, que descontava em férias ou no salário. De acordo com o senhor Paiva, o engenheiro poderia dar até 19 dias de suspensão, não era permitido completar os 30 dias, porque já ocasionaria uma possível demissão. Moura (2007), em sua dissertação de mestrado, aborda um pouco das penalidades dentro do trabalho ferroviário:

As penalidades possuíam alguns níveis, desde uma simples advertência sendo, registrada na ficha profissional do trabalhador, passando pelas de caráter mais grave, de advertência, de repreensão, de suspensão e, por fim, de demissão do serviço público. Ambos os níveis buscavam coibir os casos de negligência na execução dos serviços, no descuido da conservação dos equipamentos ferroviários, na insubordinação perante os seus superiores, na apresentação ao trabalho com sintomas de embriaguez, consumo de bebidas alcoólicas e a prática de jogos de azar nas dependências da empresa, além das agressões físicas. (Moura, 2007, p. 63)

Moura (2007, p. 66) afirma que esses tipos de ato expressam um cotidiano marcado por relações tensas entre uma administração disciplinadora e um quadro de operários que nem sempre interpretava essas regras de forma semelhante, atribuindo outros sentidos a essas. Esses significados representam uma resistência constante à disciplina a que esses trabalhadores eram submetidos. Como o senhor Araújo menciona: “Eu nunca peguei essas coisas não, porque tudo que mandavam eu fazer, eu fazia.” (ARAÚJO, 11 mai. 2023). Nesse trecho, observa-se a relação de mandonismo ligada diretamente à consequência de penalidades. Ademais, o aspecto da submissão se faz presente no trabalho ferroviário.

É válido afirmar que ao adentrar nas lembranças desse tempo de trabalho, há que se dialogar intimamente com a memória e o esquecimento. A percepção de que o esquecimento é parte da vida de cada ferroviário aposentado faz-se fulcral. Os fatores fisiológicos são um dos elementos que implicam nesse esquecimento, conforme sua idade, ou até mesmo o esquecimento voluntário por tal rememoração ser traumática, como é o caso de uma punição. Nesse sentido, essas memórias acabam por se tornarem subterrâneas, representando a significação do silêncio sobre o passado. Ademais, essas memórias subterrâneas marcam uma fronteira entre o dizível e o indizível, o confessável e o inconfessável (POLLAK, 1989).

Apesar das histórias que esses sujeitos relembram não serem consideradas representações exatas do passado, pode-se afirmar, conforme Thomson, que “trazem aspectos

dava através do diálogo, caso persistisse, a repreensão seria registrada em sua ficha de conduta. E, quando se repetia, o caso era levado para ser discutido com o sindicato, buscando promover uma suspensão ou até demitir. Tratando-se dos sujeitos desse estudo, nenhum deles chegou a ser demitido.

desse passado e os moldam para que se ajustem às identidades e aspirações atuais”. Assim, é possível pontuar que nossa identidade molda nossas reminiscências e:

[...] Ao narrar uma história, identificamos o que pensamos que éramos no passado, quem pensamos que somos no presente e o que gostaríamos de ser. As histórias que relembramos não são representações exatas de nosso passado, mas trazem aspectos desse passado e os moldam para que se ajustem às nossas identidades e aspirações atuais. Assim, podemos dizer que nossa identidade molda nossas reminiscências; quem acreditamos que somos no momento e o queremos ser afetam o que julgamos ter sido. (THOMSON, 1997, p. 261)

O autor ainda define reminiscência como “passados importantes que compomos para dar um sentido mais satisfatório à nossa vida, à medida que o tempo passa, e para que exista maior consonância entre identidades passadas e presentes” (THOMSON, 1997, p. 57). Tendo em vista a experiência com as entrevistas, foi perceptível o esquecimento voluntário dos ferroviários quando se tratava de penalidades. Assim, Pollak (1992) disserta que memória é seleção. Logo, o autor analisa a memória como uma imagem que um indivíduo adquire ao longo da vida referente a ele mesmo, e como é levada para os outros. Nessa perspectiva, é notório em suas narrativas que permitem relatar apenas o que está dentro do perfil de um trabalhador de boa conduta.

Embora o esquecimento como uma dimensão da memória possa ser plausível nessas situações, não deve ser necessariamente compreendido como indício de um vazio de memória. Nesse sentido, “Somos aquilo que lembramos”. (BOBBIO, 1997, p. 30). O senhor Araújo até revela: “Já fui chamado atenção com palavras, mas meus pontos nunca foram cortados. Essa parte é uma que não tô lembrado.” (ARAÚJO, 11, mai. 2023). O advérbio de negação “nunca” predominou na tentativa de trazer à tona detalhes das razões de penalidades.

Um dos aspectos notórios foi que ao se reportarem a si utilizaram essa palavra, mas, no momento dos colegas, lembravam bem. Dessa forma, é possível pensar com Ricoeur ao considerar a memória como uma faculdade humana que sofre usos e abusos do esquecimento mediante impedimento e manipulação da mesma. “O verbo ‘lembrar-se’ faz par com o substantivo ‘lembança’. O que esse verbo designa é o fato de que a memória é exercitada.” (RICOEUR, 2007, p. 71). Conforme esse pensamento, é importante considerar que a memória apreende de acordo com sua ambição, fazendo com que o esquecimento opere primeiramente na abordagem cognitiva.

Desse modo, “a maneira pela qual os grupos e indivíduos fazem frente à perda nos informa sempre sobre o jogo da memória e da identidade no interior da sociedade considerada, em particular quando se trata de heranças do passado” (CANDAUI, 2018, p. 189). Por essa

razão, partindo da premissa de que não é possível tudo ser guardado, é despertado em nós um sentimento de dispersão, de esfacelamento daquilo que é impossível captar em sua totalidade. Assim,

Demonstra-se como a memória, materializada através de narrativas e depoimentos, promove um acerto de contas entre passado e presente, em movimentos contínuos que permitem aos sujeitos produzirem passados com os quais consigam conviver e identidades que desejam ver legitimadas no presente, para si e para os outros. (SATURNINO, 2020 p. 277)

A citação destaca a importância da memória como uma entidade tangível, representada por meio de narrativas e depoimentos. Essa abordagem sugere que as pessoas constroem ativamente seus passados, moldando identidades que desejam validar no presente, tanto para si mesmas quanto para os outros. O conceito de "acerto de contas" ressalta a natureza dinâmica e ativa da memória na formação da compreensão pessoal e coletiva do tempo.

Com isso, Portelli (1997) defende que é na seleção e na ordem dos acontecimentos que se pode perceber os significados atribuídos à história narrada. Esta característica é um dos aspectos que "faz a história oral ser diferente", pois revela mais sobre os significados do que sobre os eventos. Com isso, percebe-se uma seleção nas histórias ao adentrar em suas memórias, puxando mais para suas promoções do que para os momentos de punição sofridos no trabalho.

Muitas vezes, essa seletividade não passa pelo lembrar, mas pelo verbalizar. Ou seja, o que ocorre muitas vezes não é a falta de lembrar, é opção do sujeito não rememorar tal contexto. Dessa maneira, ao ocultar as lembranças acerca das punições, foi feita uma seleção da história que se queria produzir. O silêncio promovido no tocante às punições também é capaz de fornecer significações do período de trabalho dos ferroviários. Esse foi o caso do senhor Mendes, que, ao adentrar em suas vivências do trabalho, decidiu ocultar uma parte de suas lembranças, que, segundo ele, são traumáticas. Isso fica evidenciado na sua expressão de indiferença ao ser questionado sobre as penalidades aplicadas ao longo de sua trajetória na RFFSA.

Diante disso, a história oral permite captar, no depoimento, as sensações, gestos e articulações dos modos de ser do sujeito, atuando como subsídio para melhor compreender o que está sendo narrado. É importante respeitar os silêncios. O falar e o não-falar do narrador (SATURNINO, 2020). Assim,

Trata-se de admitir a existência de certos eventos da vida das pessoas que lhes causam sofrimento lembrar, seja porque essas lembranças não encontram reconhecimento público nos contextos em que são evocadas, seja porque as recordações estão associadas a momentos muito difíceis de suas vidas, seja porque as memórias não as aproximam dos bons e dos corretos de caráter ou ainda porque tais lembranças não conduzem à identidade que o narrador quer construir e legitimar

no momento que se disponibiliza a contar suas histórias de vida. (SATURNINO, 2020, p. 266)

Além disso, destaca-se que algumas memórias podem não se alinhar com a imagem desejada pelo narrador, seja em termos de caráter, retidão ou identidade. Isso ressalta da natureza seletiva e interpretativa da memória, destacando como os indivíduos podem escolher conscientemente as histórias que contam para construir e legitimar a identidade desejada no momento presente.

Rossi (2010) discute acerca do entrelaçamento de memória e esquecimento, afirmando que essa relação é muito profunda. Portelli (2016, p. 47) corrobora com o Rossi (2010) ao nos afirmar que a oposição entre memória e esquecimento é falsa, uma vez que o esquecimento é parte necessária da memória. O esquecimento é uma outra face da moeda. De início, e maciçamente, é como dano à confiabilidade da memória que o esquecimento é sentido. Dano, fraqueza, lacuna. Sob esse aspecto, a própria memória se define, pelo menos numa primeira instância, como luta contra o esquecimento (RICOEUR, 2010, p. 424).

O pensamento de Ricouer (2010) transmite a ideia de que o lembrar existe com a ação do esquecer. Não podemos lembrar aquilo que não esquecemos. O esquecimento torna possível a rememoração. O que temos nesse aspecto não são memórias esquecidas, mas sim suprimidas, que aparecem sob formas perturbadoras quando se solta o controle. Muitas vezes, a memória traumática não se envolve no esquecimento e faz parte das lembranças do dia a dia, como é o caso do senhor Rodrigues.

Uma frase que o senhor Rodrigues não hesitou de revelar foi que “meu apontador cortou um ponto meu sem precisão” (09 mai. 2023). O “sem precisão” do referido ferroviário aposentado pode ser considerado subjetivo, pois para os dois lados houve uma visão diferente. E continua: “Às vezes quando vejo ele na rua, eu ainda lembro... A gente percebe o quanto os traumas permanecem.” (09 mai. 2023) Diante disso, pode-se pensar com Portelli (2016) ao desenvolver o conceito de memória perturbadora, considerando aquelas lembranças que são ocultadas no ato de narrar o que se lembra. Assim, pode-se perceber que o senhor Rodrigues considera alguns momentos de seu trabalho constituindo uma memória perturbadora.

Ora, quando o senhor que cortou afirmou que nunca tinha cortado, o outro sujeito já afirmou que se lembra desse ponto cortado. Com isso, pode-se refletir se existe silêncio compreensível. No caso de memórias traumáticas, como Portelli (2016) narra acerca das vítimas de holocausto sim. Assim, como o silêncio é visto no patrão que cortou o ponto, também é compreensível para os que receberam a advertência. No caso do senhor Rodrigues, ele nos revela isso, porém nem todos decidiram assim fazer. O silêncio do ferroviário ao revelar que nunca

deu uma repreensão pode ter sido intencional. Acredita-se, pois, que seja difícil para ambos, tanto para quem deu quanto para quem recebeu. A história oral nos permite tratar com versões e não com verdades.

Uma das razões para esses pontos serem cortados é por embriaguez, que se fazia presente no cotidiano desses sujeitos, como é o caso de um dos senhores entrevistados. O referido ferroviário atendeu prontamente em ceder a entrevista. Durante duas horas de conversa sobre seu tempo de trabalho, exaltou muita competência e compromisso com o serviço, mostrando elogios e promoções recebidos pela empresa. Nesse sentido, foi possível construir uma identidade conforme o que estava sendo contado naquele momento. Entretanto, em sua ficha consta penalidades sofridas por embriaguez: “Suspensão por 03 (três) dias no período de 28 a 30.01.91”¹⁹.

A partir disso, pode-se lançar luz sobre a lembrança de algo que foi ocultado ao longo de toda a entrevista por esse senhor. É perceptível que não somente a bebida ocasionava as penalidades, mas também perda de oportunidades. Vieira (2010) exprime um caso inserido nesse contexto:

Essa memória é marcada por ressentimentos 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 impossibilitando-o de realizar o serviço determinado. (VIEIRA, 2010, p. 179)

Outro entrevistado, o senhor Ferreira, não hesitou em contar uma experiência que teve devido ao alcoolismo. Ele revela que foi fazer uma prova na capital, Fortaleza, almejando alcançar a carreira de maquinista, assim foi aprovado na primeira fase de prova. Entretanto, na noite anterior da segunda fase, que seria a entrevista, foi beber com uns amigos. Assim, relembra:

Eu ao invés de eu ir pro dormitório, dormir para estar bem para a segunda etapa no dia seguinte, eu fui pros bares com meus colegas que nem tinham sido aprovados para a segunda etapa [...] nós éramos 21 candidatos para 20 vagas. Eu acabei perdendo. Depois tive que aguentar as brincadeiras da turma comigo. (FERREIRA, 10 mai. 2023)

Analisando essa fala, pode-se refletir que as possibilidades de ascensão são restringidas pelo sistema e pelas limitações dos próprios indivíduos, limitações de ordem profissional e educacional, entre outras, e das quais os trabalhadores estão conscientes. Por outro lado, as aspirações de ascensão social, na medida em que não são atendidas, tendem a

¹⁹ O Histórico de penalidades de um dos ferroviários data do ano de 1991. Por se tratar de uma questão sensível, optou-se pela não identificação do sujeito.

tornar-se centro de frustração e descontentamento (RODRIGUES, 2009, p. 34). Tendo em vista a experiência traumática do senhor Ferreira, a ascensão também poderia ser limitada pelo fator do alcoolismo. Era um aspecto que ele tinha em mente que não poderia infligir, com isso, hoje, ao rememorar, carrega remorsos de um tempo que não volta mais.

Conforme Moreira, que escreveu sobre o cotidiano dos trabalhadores da estrada de ferro Sorocabana, o alcoolismo também fazia parte das atividades dos trabalhadores desse lugar: “A tentativa de controlar o alcoolismo entre os ferroviários também foi uma constante preocupação das administrações da Estrada” (MOREIRA, 2008, p. 144). A autora ainda revela que “o hábito dos ferroviários em frequentar botecos e embebedar-se, indo muitas vezes, diretamente do trabalho para os bares, foi intensamente combatido por meio de campanhas”. Porém a autora narra fazendo referência à administração geral da RFFSA. Já no Ceará, a forte campanha de combate ao alcoolismo se deu por parte da instituição sindicato, através de mensagens de alerta destacadas nas páginas de seu jornal:

Figura 10– Página 5 do jornal *Locomotiva*

LOCOMOTIVA
Locomotiva é o órgão Informativo do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias, nos Estados do Ceará, Piauí, Maranhão e parte da Paraíba.

Presidente: José Mala da Silva
 Secretária Geral: Martha Jucá Palva Aguiar
 Tesoureiro: José Flávio L. Moura
 Conselho Editorial: José Mala da Silva (Presidente), José Ivonildo Nocrato (1º Vice), José Sotero dos Santos (2º Vice), Fábio Monteiro de Oliveira, Luiz de Souza e Silva, Francisco Sobral, José Alcides Sales e Francisco Alves de Souza (Barrinha)
 Sede: Rua Amazonas, 31 - Couto Fernandes, Central Telefônica nº: 225.4911 2-225.0945 - Fax (085) 225.0945
 Editor: Jornalista Rogério Morais
 Arte Final: Elenilson Bittencourt
 Composição: Fabiano Pinho Pessoa
 Impressão: Gráfica Encalxe Ltda - 252.2431
 Tiragem: 5.000 exemplares

**ALCOOLISMO:
 Livre-se desta doença**

**SE O SEU CASO É BEBER,
 O PROBLEMA É SEU. SE
 O SEU CASO É PARAR,
 O PROBLEMA É NOSSO.**

Ligue: 231.2437
 Alcoólicos Anônimos
 Faz-se presente

Ferroviário, o
 Ele

Fonte: Jornal *Locomotiva*, 1993.

A partir da análise do alerta acima, pode-se considerar o sindicato como uma instituição que para zelar pelos direitos do trabalhador teria que garantir que os deveres desses sujeitos fossem executados sem obstáculos para interferir na produção. Desse modo, o incentivo a uma boa conduta, devido aos riscos do alcoolismo, era bem marcado. A notificação vinha em todas as páginas de cada edição do jornal.

Diante disso, pode-se refletir sobre o conceito do homem ordinário tratando desses ferroviários na cidade. Para Certeau, os sujeitos ordinários desenvolvem táticas e estratégias para navegar dentro de um mundo dominado por estruturas de poder. Eles usam "táticas" para subverter, negociar ou se apropriar das normas e sistemas estabelecidos, encontrando maneiras de criar significado, resistir e se adaptar às condições em que vivem. Diante disso, Reriutaba, então, é o espaço onde o homem genérico articula o seu cotidiano em sua arte de fazer. (CERTEAU, 1994).

O historiador Carlos Augusto Pereira dos Santos, que escreveu sua tese acerca dos trabalhadores urbanos, sobretudo ferroviários na cidade de Camocim, localizada na linha norte do Ceará, também trata da problemática de bebidas entre esse tipo de trabalhador. Certamente interfere na execução e nas relações de trabalho. Não deixa de ser preocupante o relato de vários momentos na vida sindical onde a ingestão de bebidas é descrita como fator perturbador da ordem (SANTOS, 2014, p. 153).

No senso comum do imaginário das cidades por onde esses ferroviários pernoitaram, muitas vezes, o alcoolismo é apontado como algo inerente a sua cultura, fazendo parte do ser ferroviário. Porém, devemos lembrar aqueles que não ingeriam bebida alcoólica, porque achavam que isso gerava rebeldia no trabalho. Assim, o senhor Araújo afirma nunca ter enveredado por esse caminho, sentindo-se confortável em relembrar situações de terceiros:

Jaciara: O senhor lembra de algum caso de colega seu que levou alguma repreensão por causa de bebida?

Senhor Araújo: Tinha muitos. Tinha deles que iam segunda-feira para o serviço e o mestre de linha mandava irem para casa, ainda bêbados. Então dizia: "Vá para casa porque no serviço você só dá problema." Porque fica mexendo com um, com outro e às vezes as pessoas estão trabalhando, com o sangue quente e é arriscado acontecer alguma coisa. Aí o caba voltava, o que podia fazer? E aquele dali já levava o vermelho já. (ARAÚJO, 11 mai. 2023)

Nesse excerto, percebe-se um ferroviário tratando de rebeldia reportando-se a terceiros. A expressão "dá problema" é como se fossem os chefes maiores prevenindo de possíveis situações desconfortáveis que poderiam causar esses sujeitos nesse estado. A expressão "sangue quente" denuncia as condições a que esses sujeitos eram submetidos, fazendo parte do ofício do trabalhador da linha.

Assim, pode-se reiterar que nossa identidade molda as memórias, auxiliando no processo de construção da imagem de quem se acredita ser naquele momento, e o que se pretende tornar. Conseqüentemente, afeta a composição de uma identidade já construída em um determinado passado. Embora estejam suprimidos das memórias, nas fichas de trabalho são reunidos a maior parte desses atos. Assim, ao tratar do conceito de memória, deve-se pensar nas tensões que não permaneceram estáticas no cenário social do cotidiano, ou seja, pensar a memória é não considerar a permanência de práticas no cotidiano.

Nesse sentido, Matos (2002) já alertava a quem se “atrever” a enveredar pelos estudos do cotidiano que este é um campo minado de incertezas, repleto de controvérsias e de ambigüidades; caminho inóspito para quem procura marcos teóricos fixos e muito definidos. Logo, tratar de subjetividades é abandonar as permanências nos relatos e visualizar um leque de análises.

3.2 “Acredita que esse pessoal me obedecia tudim?”: relações de hierarquização no trabalho ferroviário

É certo que na história oral indicar possíveis entrevistados impulsiona a pesquisa. Assim, “é também usual que depoentes sugiram e indiquem aos pesquisadores possíveis fontes documentais a ser pesquisadas, bem como outras pessoas que possam ser entrevistadas.” (DELGADO, 2006, p. 24). Entretanto, o modo como o senhor Rodrigues fez o apontamento de outros colegas, logo no início do contato, foi um pouco brusco, almejando se autoexcluir dessa experiência ferroviária que também foi vivenciada por ele. Isso se evidenciou em seu semblante ao ter o primeiro contato com a pesquisa, mostrando-se receoso se autoafirmando como incapaz de narrar seu tempo de trabalho, indicando o senhor Ferreira por ter sido o único da turma que concluiu os estudos alcançando cargo de apontador.

Assim, importava saber como aquele trabalhador lembra e rememora o processo no qual foi um dos protagonistas, a hierarquização, por exemplo, existiu em sua trajetória de trabalho e ele sentiu os impactos assim como os demais trabalhadores. Na tentativa de se esquivar, é perceptível o senhor Rodrigues considerando que o valor da lembrança estava no grau de instrução. Isso se evidencia nos vestígios de hierarquização ocorrida em seu tempo de trabalho. Todavia, a hierarquização que irá ser abordada foi vivenciada no tempo de trabalho desses sujeitos.

Diante disso, percebeu-se no senhor Rodrigues o espírito imbricado da hierarquização, uma vez que achava que, por ter sido um trabalhador braçal e não um chefe, supervisor, era sem capacidade de narrar suas experiências. No artigo do historiador Samuel Maupeou, também se ressalta sobre esse desvio para se trabalhar com História Oral. Até no tempo presente, após esse período em suas memórias, ainda carregam o elemento de hierarquização.

A princípio, os entrevistados(as) alertavam preventivamente sobre a impossibilidade de apresentarem informações plausíveis e confiáveis: datas e detalhes sobre eventos significativos, descredenciando seus próprios relatos ou se justificando por possíveis erros ou imprecisões. Isto também se manifestava como uma forma de resistência ou cautela inicial diante da necessidade de relembrem acontecimentos passados, intimamente ligados à afetividade e às emoções, entre as quais estavam contidas não só experiências positivas e felizes, mas também tensões, frustrações e sofrimento. Essa rejeição logo se articulava com a tentativa apressada de apresentar referências consideradas mais seguras e confiáveis através da indicação de acervos documentais e de pessoas a serem entrevistadas (MAUPEOU, 2020, p. 326).

A partir dessa passagem, é possível traçar um paralelo com a temática aqui abordada ao refletir acerca da dinâmica hierárquica no processo de recordação dos ferroviários. Ao alertarem sobre a impossibilidade de oferecer informações precisas, os entrevistados evidenciam a complexidade das relações de trabalho no setor ferroviário, onde a hierarquia pode influenciar a forma como as experiências e eventos são lembrados e narrados. A descredibilização dos próprios relatos pode ser interpretada como uma resposta à hierarquização existente, na qual as vozes e perspectivas dos trabalhadores podem ser marginalizadas ou questionadas.

Assim, a premissa de que um chefe é diferente de ser um líder, proferida pelo senhor Ferreira instigou a escrita desse tópico. Essa afirmação causou, de certo modo, uma reflexão que permeará esse tópico no esforço de analisar o elemento da hierarquização no trabalho ferroviário. Antes de adensar a discussão, importando o recorte temporal da pesquisa, faz-se necessária a análise de como gerações de ferroviários foram alterando a forma da hierarquização acontecer no grupo de trabalho em duas etapas: nos anos iniciais do serviço e em décadas finais da RFFSA.

Desde a construção da Estrada de Ferro no Ceará até anos finais da RFFSA, houve um período caracterizado no imaginário dos trabalhadores que fez parte de uma memória herdada marcada pelas gerações administrando de modo mais rígido. De acordo com a caracterização do senhor Ferreira:

A geração de trabalhadores que entrou antes de 83 pegaram o tempo com maior carracismo, o regime era pesado e os interesses da empresa eram prioridade para os

chefes de turma. Os ferroviários mais antigos contavam para a gente que ia chegando como era o serviço de anos anteriores. (FERREIRA, 10 mai. 2023)

Diante desse cenário de memórias, pode-se pensar com Pollak ao distinguir as lembranças que foram “vivas pessoalmente” e as “vivas por tabela”. No primeiro tipo, são incorporados fenômenos individuais ou coletivos que foram presenciados pelos sujeitos que lembram. Já os acontecimentos que não foram, de fato, experienciados por aqueles que contam a narrativa estão no segundo tipo. Na memória desses ferroviários, é possível considerar uma memória herdada que foi viva por tabela (POLLAK, 1992, p. 202).

Sobre esse assunto, eles escutavam relatos de outros trabalhadores ferroviários que, anteriormente à RFFSA, enfrentavam condições laborais extremamente desgastantes. Alguns, quando se empregaram em 1983-1984, como o senhor Ferreira, relatam que esse regime já estava findando. Pois, nesse mesmo período foram sendo contratados engenheiros recentemente formados com uma outra mentalidade de gestão. Assim, mesmo o cenário de carracismo marcando apenas os anos iniciais de seu trabalho, ao rememorem, atribuem mais ênfase nesse período.

Diante disso, com o passar das gerações, o sistema hierárquico foi se alterando. Conforme Sirinelli (2006), a geração é incontestavelmente uma estrutura que a análise histórica deve levar em consideração, o que, diga-se de passagem, contribui - se é que é preciso - para reabilitar o acontecimento (SIRINELLI, 2006). Muitos de geração ferroviária contaram na entrevista como os seus pais e avôs viveram nesse regime. Desse modo,

É muito comum escutar pessoas referindo-se à saudade de um tempo no qual ainda nem viviam, mas que nos registros legados de geração para geração lhes foi apresentado como uma boa época, como um tempo de esperanças. Trata-se de imagens disseminadas e registradas pelo senso comum, por livros, por amigos, por familiares e, também, muitas vezes, pela própria história institucional (DELGADO, 2006, p. 17).

Entretanto,

Outras vezes, a visão do passado não vivido, mas integrado à história de cada pessoa pela inserção na memória coletiva, identifica algumas épocas como sombrias, como fases de perdas e de obscurantismo. [...] a memória social alimenta as imagens do passado, contribuindo para a construção de visões e representações sobre determinado período da História (DELGADO, 2006, p. 18).

Essa dualidade na percepção do passado pode ser influenciada por diversos fatores, como a seleção de eventos significativos e a interpretação das informações disponíveis. A memória herdada integra a história de cada ferroviário no contexto onde se insere. De tal maneira muitos vibram de modo traumático ao lembrar o início dos seus primeiros anos de trabalho, como a hierarquização era mais intensa. Embora até anos iniciais da RFFSA o sistema

seja caracterizado como exigente, nos anos finais, ele se alterou em virtude das novas mentalidades.

Sendo assim, é possível afirmar que a geração do avô do senhor Mendes, que veio de uma família ferroviária, foi diferente da geração do senhor Mendes. Assim, muitos ferroviários vieram de geração de pai, avô, ferroviários que vivenciaram o período de maior exigência entre os cargos. Nesse intervalo de tempo, percebem-se transformações: como a nomenclatura das funções se alterou, por exemplo, no Plano de Cargos de 1960, o sujeito que realizava reparos e manutenção da linha era intitulado “trabalhador conservador de via permanente”, e em 1987 foi oficializado como “artífice de via permanente.” (RFFSA, Plano de Cargos e Salários, 1988).

Diante dessa mudança, o senhor Mendes narra: “Só houve mudança de nome, porque o serviço era o mesmo [risos].” (MENDES, 20 de mai. 2022). Essa alteração de nomenclatura é visível no Plano de Cargos de 1988 em comparação ao anterior. Esse tipo de testemunho fornece *insights* valiosos sobre as mudanças administrativas e burocráticas ao longo do tempo. Ademais, através da afirmação do senhor Mendes, é possível perceber a perspectiva pessoal de alguém que vivenciou essas transformações no ambiente de trabalho. A observação de que, apesar da mudança de nome, o serviço permaneceu o mesmo, destaca a continuidade nas responsabilidades e tarefas desempenhadas pelos trabalhadores, mesmo diante de alterações formais.

Como já é notório, a mudança abordada ocorre no sistema de administração. Diante disso, a hierarquização se mostra diferente do final da década de 80 e, na década de 90, possui essência menos rígida do tratamento entre os cargos. Para tanto, utiliza-se o exemplo de um dos entrevistados, o supervisor senhor Paiva, que alcançou ainda um regime rígido na empresa, empregando-se em 1957. O senhor Paiva aposentou-se em 1987, quando um grupo de empregados já estava se aposentando, sendo admitidos novos sujeitos.

Um desses sujeitos foi o senhor Arruda, engenheiro muito jovem que chegou em 1989 para exercer o cargo de engenheiro da via permanente responsável por algumas turmas do norte do Ceará, uma delas a turma de trabalhadores de Reriutaba. De acordo com sua ficha funcional, o engenheiro ingressou na última década de funcionamento da RFFSA, deparando-se com um sistema hierárquico ainda nítido com seus trabalhadores que já estavam próximos de se aposentar. Desse modo, o senhor Arruda ressalta: “Via aquele pessoal como calejado já, pois já tinha muito tempo de serviço, pessoal tinha mais idade, pouca gente mais nova.” (ARRUDA, 20 de nov. 2022).

Ainda de acordo com a fala em análise, o engenheiro faz uma crítica quanto ao sistema de hierarquização que era imposto pela RFFSA logo nos seus primeiros anos de institucionalização. Nesse contexto, o espírito de hierarquização foi se desarmando, a partir do ingresso de novos chefes que acabavam se tornando líderes. Apesar da nova mentalidade de encarar a hierarquização que houve durante a década de 90, após a RFFSA ser privatizada, em 1997, uma empresa terceirizada assume, retornando os preceitos mais tradicionais de tratamento entre os cargos, o nível de exigência na produtividade tornou-se notório. Sobre a administração da empresa terceirizada, o senhor Ribeiro narra:

A gente sabia que uma RFFSA que era comandada pelo governo federal, é diferente de uma empresa privatizada. Os ferroviários tinham em mente que ia mudar tudo, principalmente a parte de trabalho. O dono iria querer exigir mais em troca de menos. Muito frustrante essa situação. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

A expectativa dos ferroviários de que tudo mudaria, especialmente na esfera do trabalho, evidencia a apreensão com as possíveis alterações nas condições laborais. A preocupação expressa de que novos proprietários poderiam buscar mais produtividade em troca de condições de trabalho menos favoráveis é uma visão comum em situações de privatização.

Sirinelli (2006) defende a “pertinência do fator geração na análise da divisão do tempo.” (SIRINELLI 2006, p. 133). Diante disso, o autor afirma que a história ritmada pelas gerações é uma “história em sanfona”, dilatando-se ou encolhendo ao sabor da frequência dos fatos e transformações vivenciadas. Diante disso, faz-se imperioso defender “a geração concebida como uma escola móvel do tempo.” (SIRINELLI, 2006, p. 135). O termo "história em sanfona" utilizado pelo autor sugere uma abordagem flexível, capaz de se expandir ou contrair conforme a frequência dos eventos e transformações vivenciadas ao longo do tempo.

Ademais, ao defender a "geração concebida como uma escola móvel do tempo", o autor enfatiza a ideia de que cada geração funciona como uma entidade dinâmica, capaz de absorver e transmitir conhecimentos, valores e experiências de maneira fluida. Essa abordagem reconhece a influência mutável do tempo sobre as gerações, moldando suas percepções e contribuições para a história. A metáfora da "escola móvel do tempo" sugere que as gerações não apenas carregam consigo as marcas do passado, mas também se adaptam e aprendem ao longo do caminho, formando uma espécie de continuidade ao longo das eras. Isso destaca a ideia de que o entendimento do tempo histórico é moldado pelas experiências vividas pelas gerações, influenciando sua visão de mundo e contribuindo para a narrativa coletiva. Entretanto, em virtude de muitos trabalhadores terem iniciado ainda no regime mais rígido, suas memórias fazem mais referência a esse tempo.

Ademais, Agnes Heller contribuiu para a compreensão das relações sociais e das estruturas de poder. Para a autora, “a vida cotidiana é a vida do homem todo. Todos a vivem, sem nenhuma exceção, qualquer que seja seu posto na divisão do trabalho intelectual e físico” (HELLER, 1985, p. 17). A abordagem da autora destaca a importância de examinar a vida cotidiana como um espaço crucial para entender as dinâmicas sociais e as formas de exercício do poder em diversos contextos. A autora argumenta que a hierarquização não se limita apenas a estruturas políticas formais, mas permeia diversas esferas da vida cotidiana, como é presente no contexto do trabalho ferroviário. Contudo, os homens

Sem dúvida alguma, são cidadãos, mas de segunda ordem, e se o discurso liberal afirma que todos os homens são iguais, o cenário realista demonstra que há uns que são mais iguais que os outros possam ser. Assim, “Os ventos do progresso; embalam a crença nas virtudes redentoras do trabalho, mas a vida demonstra que há um abismo entre a labuta de um banqueiro e a de um operário na forja. (PESAVENTO, 1994, p. 08)

O comentário sugere uma crítica à ideia de igualdade substantiva na prática, enfatizando as desigualdades sociais e econômicas que persistem no cenário realista. Desse modo, referindo-se ao trabalho ferroviário, um supervisor de turma, por se considerar chefe, pratica atitudes que o diferenciam dos trabalhadores braçais. Para Heller, compreender a hierarquização no cotidiano significa reconhecer como essas estruturas de poder afetam as interações diárias, moldando as relações sociais e influenciando as oportunidades e limitações de cada pessoa. A disciplina é massificadora e individualizadora em que todos se sujeitam às mesmas obrigações num lugar determinado.

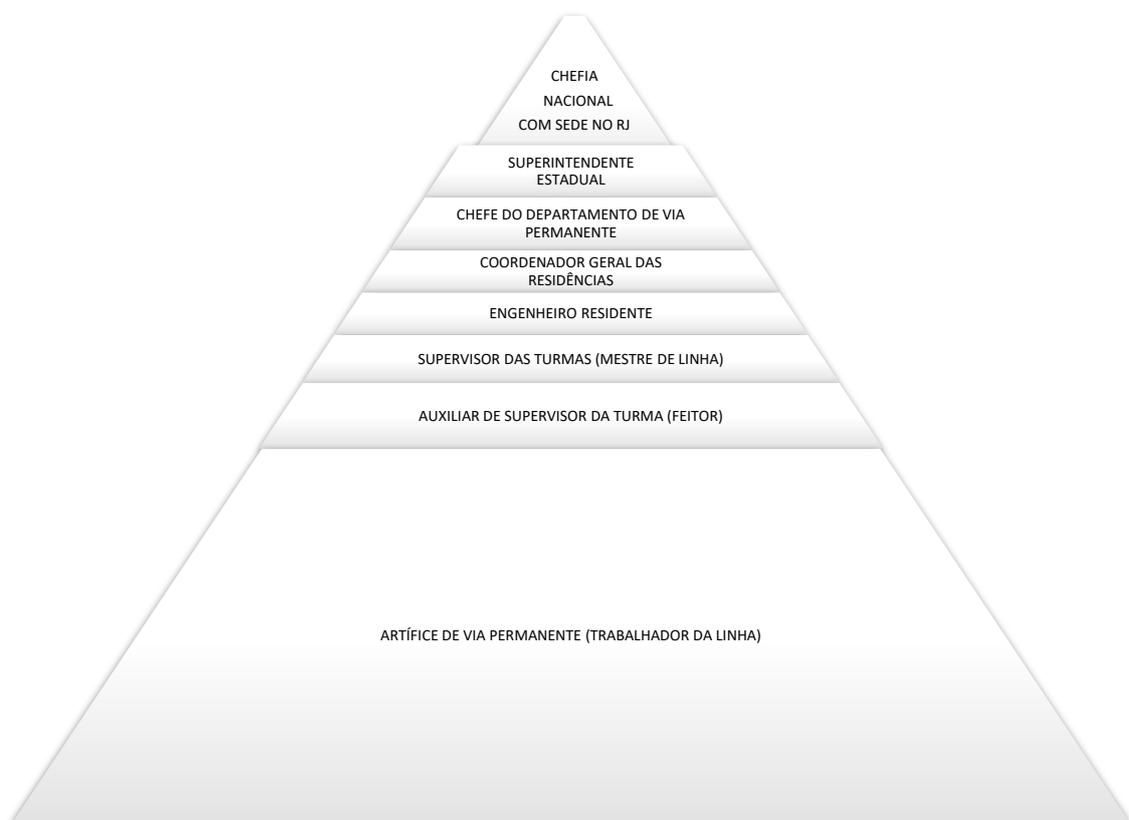
Conforme a análise do Plano de Cargos e Salários da RFFSA, há a diversidade de cargos que exigiam desde o ensino primário, até cargos cujo nível mínimo era o ensino universitário, este último ocupado pelos engenheiros de diversas áreas, como mecânica, elétrica, via permanente. Na RFFSA, outras funções que exigiam o nível superior eram de professores, assistente social, e médicos. Este documento contém as especificações de cada categoria de trabalho, tornando-se possível notar a diferença salarial dos demais cargos com a categoria de via permanente, tendo em vista que essa categoria era base para o funcionamento dos trilhos, pois sem manutenção, era impossível o tráfego do trem.

Logo na parte I desse Plano, constam as normas gerais que são especificações de cargos, faixa de níveis salariais e melhoria salarial. A parte II apresenta, por sua vez, os grupos e subgrupos desse trabalho. Tendo isso em vista, torna-se notório que, assim como a RFFSA se construiu com base numa hierarquização, seu Plano foi desenhado sistematicamente, obedecendo a esse padrão.

Dentre os trabalhos realizados na ferrovia tinham várias categorias e atividades realizadas pelos trabalhadores, desde os conservadores de linha até os engenheiros e diretores da ferrovia, uns que davam as ordens e outros que obedeciam, mas existia mobilidade dentro da empresa. (VIEIRA, 2010, p. 128)

A observação sobre a existência de mobilidade na empresa é crucial para compreender as oportunidades de crescimento profissional e as relações hierárquicas no ambiente ferroviário. A ideia de que alguns funcionários davam ordens enquanto outros obedeciam ressalta a estrutura organizacional da RFFSA a que os ferroviários estavam submetidos. A mobilidade na empresa é um aspecto significativo, sugerindo que, embora houvesse hierarquia, os trabalhadores tinham a possibilidade de progredir em suas carreiras. Isso poderia criar um ambiente mais dinâmico e motivador para os funcionários, incentivando o desenvolvimento de habilidades e competências ao longo do tempo. De acordo com o Plano de Cargos, foi possível demonstrar uma esquematização estrutural do setor operacional de via permanente da ferrovia.

Figura 11 - Organização hierárquica dentro do setor de via permanente da RFFSA



Fonte: produzido pela autora, 2022.

Os ferroviários tinham desenhado em suas mentes o seguimento de uma hierarquização. O Senhor Alves faz analogia à hierarquização como uma escala. Tendo isso em vista, “Na ferrovia, cada trabalhador, desde o engenheiro ao operário da via permanente, possuía uma determinada função, seguindo a estrutura organizacional da empresa ou companhia ferroviária.” (VIEIRA, 2010, p. 145). Nesse fragmento, se ressalta a diversidade de habilidades e conhecimentos necessários para manter uma ferrovia operacional. Cada trabalhador contribui de maneira única para o funcionamento da ferrovia.

Partindo para a análise da figura acima, é perceptível que a categoria dos trabalhadores braçais, os artífices de linha, era o cargo menos prestigiado tratando-se de remuneração, embora fosse base para todo o funcionamento da ferrovia, uma vez que corrigia os problemas encontrados nos caminhos de ferro. Estes, por sua vez, recebiam ordens do auxiliar de supervisor²⁰, que agia conforme as ordens do supervisor de turma²¹. Nessa sequência, o supervisor demonstrava os resultados do seu serviço ao engenheiro residente²² da região. O engenheiro, por sua vez, explicava ao engenheiro coordenador geral das residências no Ceará que automaticamente levava os índices de produtividade até o chefe do departamento de via permanente localizado em Fortaleza.

Nessa lógica, apesar de alguns chefes tentarem contornar as situações de instabilidade entre as categorias de trabalho ferroviário, a tensão entre as partes analisadas era inevitável, uma vez que eram cobrados a partir das suas funções. Por exemplo, o engenheiro da residência teria que saber controlar as turmas de trabalhadores de que era responsável, uma vez que cada mês era exigido apresentar o índice de produtividade daqueles sujeitos para a chefia superior.

Ainda a partir da análise da figura, pode-se afirmar que o trabalho na ferrovia consolidava várias categorias e atividades realizadas pelos trabalhadores, desde os conservadores de linha até os engenheiros e superintendentes da RFFSA. Essa relação acontecia a partir do momento em que uns davam as ordens e outros obedeciam. Por vezes, o mesmo que emitia a ordem para uma categoria era quem estava submetido a uma outra categoria superior

²⁰ De acordo com o glossário de termos ferroviários do Dnit, o feitor era responsável por uma das turmas que esse supervisor fiscalizava.

²¹ O supervisor de turma, de acordo com o glossário produzido pelo Dnit, é conceituado como “Trabalhador que superintende os serviços de um distrito, ou seja, várias turmas, diretamente subordinado ao residente.”

²² O Ceará abrigava exatamente cinco residências. Conforme a definição que consta no glossário de termos ferroviários, organizado pelo Dnit, “Residência é o órgão executivo dos serviços de conservação da via permanente de determinados trechos de via férrea, superintendido por engenheiro.” No Ceará, essas residências localizavam-se em Fortaleza, Baturité, Iguatu, Crateús e em Sobral. Cada residência possuía um engenheiro chefe, responsável por alguns distritos que formavam a residência. Cada distrito possuía sua turma de trabalhadores. O distrito tratava de um trecho com determinada quilometragem.

de trabalho. Com isso, Souza (2010) pontua que, embora fosse investido um certo domínio sobre os trabalhadores de sua turma, o poder exercido pelo feitor, posteriormente intitulado auxiliar de supervisor, era restrito; era circunscrito a um universo específico e sobre sujeitos determinados.

É visível que o feitor estava inserido no universo do micropoder, pois ele prestava contas ao engenheiro responsável da residência. Certamente, enquanto as teorias clássicas conferiam ao Estado um tipo de exclusividade no controle, Foucault elabora sua análise não começando pelo núcleo, ou seja, pelo estado, pelo poder estabelecido e estruturado, mas sim pelas margens, pelos "micro-poderes", infiltrando-se, assim, por todas as organizações sociais.

Desse modo, ao tratar do regimento interno da RFFSA, estes sujeitos que eram encarregados da manutenção da via permanente eram a maior categoria em número de funcionários da Rede. Por isso, ao desenhar a pirâmide foi reservado um maior espaço nessa categoria para simbolizar que faziam parte do grupo mais numeroso de trabalhadores da Rede. Embora a categoria formada por artífices de via permanente contasse com uma quantidade mais expressiva de trabalhadores, esses sujeitos estavam subordinados aos seus chefes que faziam o serviço de liderança dessas turmas.

O feitor ou auxiliar de supervisor, como era chamado, possuía a incumbência de observar todas as atividades desempenhadas por sua turma, verificando se alguém estava com baixa produtividade de acordo com as metas diárias estabelecidas. “O feitor era o mandão da turma, o gritador, o humilhador e as vezes era ignorante.” (LOPES, 25 jun. 2022). A liderança, nesse contexto, é exercida de maneira autoritária e coercitiva. Compreender a natureza dessa liderança pode ser crucial para abordar o elemento de hierarquização no trabalho ferroviário.

O Plano de Cargos pontua a síntese da atribuição desses feitores: “supervisionar, fiscalizar e orientar, a nível de núcleo de infraestrutura, os trabalhos de conservação de via permanente, construção de novas linhas e desvios, renovação, manutenção e remodelação de trechos.” (RFFSA, Plano de Cargos e Salários, 1988). Souza (2007) complementa que, na ótica da empresa, essa função era fulcral nas relações de trabalho, uma vez que essa figura era o chefe imediato daqueles trabalhadores. O supervisor era o cargo acima do feitor. O senhor Paiva relata um pouco das funções atribuídas a esse cargo:

Como supervisor, todo ano eu calculava o desenvolvimento de cada um deles, a produção de cada um. Aquele cara que usava corpo mole, era aí onde eu chamava atenção, ‘um homem desse jeito, escorado na enxada ou na marreta’. Eles estavam capinando e então cada mulher que passava ficavam olhando até ela passar. Mandava esse relatório para o engenheiro residente e ele enviava para o engenheiro geral, que enviava para o superintendente. (PAIVA, 04 de ago. 2022)

Nessa passagem, pode-se ver “a fama” que muitos desses sujeitos tinham nas cidades por onde passavam. Gostavam de “paquerar” por onde passavam. De acordo com o supervisor, isso ocasionava a perda de tempo de serviço. Os trabalhadores da linha que já possuíam suas esposas tinham como objetivo principal sustentar sua família, alegando que estavam ali eminentemente em troca da remuneração, logo, aceitando as condições materiais precárias. Contudo, os seus chefes visavam uma outra filosofia de vida, sobretudo voltada à prosperidade da empresa. Com isso, esses chefes exigiam agilidade no serviço para aumentar os lucros, pressionando seus subordinados rumo a uma produtividade que a RFFSA instituía nos seus ideais.

O senhor Paiva alcançou o tempo de anos iniciais da RFFSA e foi seguindo os princípios mais tradicionais, assim relembra um pouco, de forma surpresa e “orgulhosa”, o tempo que dedicou nessa supervisão, “Acredita que esse pessoal me obedecia tudim?” (PAIVA, 04 de ago. 2022). Foucault (1987) argumenta que as instituições criam condições para que as pessoas internalizem as normas e regras sociais, tornando-se, assim, corpos “dóceis” ou obedientes. A disciplina fabrica assim corpos submissos e exercitados, corpos “dóceis”. Assim, “o sucesso do poder disciplinar se deve sem dúvida ao uso de instrumentos simples: o olhar hierárquico, a sanção normalizadora e sua combinação num procedimento que lhe é específico, o exame.” (FOUCAULT, 1987, p. 195)

O olhar hierárquico se refere à vigilância e observação organizadas em uma estrutura de poder hierárquica. Aqueles em posições superiores exercem um olhar de supervisão sobre os subordinados, criando uma dinâmica de controle e monitoramento. O exame não se refere apenas a testes acadêmicos, mas a qualquer forma de avaliação que coloque os indivíduos sob escrutínio. A ideia geral é que o sucesso do poder disciplinar se baseia na inter-relação desses elementos, criando um ambiente em que as pessoas internalizam as normas sociais, regulando-se e ajustando-se às expectativas estabelecidas. A empresa exigia isso dos seus supervisores. Logo, um perfil de autoridade como o do Senhor Paiva atendia os preceitos da RFFSA, que tanto considerava a produtividade.

Deixando um pouco essa discussão à parte, nessa produção também é perceptível o capacete utilizado no trabalho como elemento de hierarquização. O senhor Paiva narra a diferenciação das cores dos capacetes no ambiente de trabalho, afirmando que auxiliava no momento da chegada dos engenheiros em determinado trecho. Essa facilidade possibilitava saberem a função de cada um e com quem estavam se comunicando. Na maioria das vezes, quando esse engenheiro chegava, procurava o supervisor da turma, que, por sua vez, repassava as questões dos trabalhadores da via permanente para ele.

Após a entrevista, o senhor Vieira fez questão de buscar um acessório, despertando imediatamente a curiosidade. Tratava-se de seu capacete da época de trabalho. Esse capacete, simbolizava a hierarquização, fazendo parte do seu dia a dia, sendo utilizado mesmo durante intervalos no trabalho. Durante a conversa, ele compartilhou uma história interessante: enquanto trabalhava próximo aos reservatórios, costumava beber água diretamente deles.

Com isso, o ferroviário mencionou com grande orgulho o fato de ainda guardar esse objeto, que representava não apenas o suor e a ferrugem das ferramentas, mas também as batalhas enfrentadas e a resistência demonstrada ao longo do tempo. Para muitos, esse capacete é mais do que um simples utensílio; é um símbolo de superação e um lembrete de um passado desafiador do qual ele não deseja regressar devido às dificuldades enfrentadas.

Os chefes dos trabalhadores braçais possuíam autonomia de ditar deveres e proibições, apesar de que tinham como base o regimento interno da RFFSA. A partir do momento em que os problemas pessoais impactavam no desempenho de determinado ferroviário, a supervisão já percebia como se refletia na postura dos trabalhadores. Assim, o senhor Paiva retrata que “Muitos trabalhadores eram arrogantes no nível que diziam ‘nem só de pão vive o homem’”. (PAIVA, 04 de ago. 2022).

O Senhor Paiva relembra quando alertava algum deles sobre os riscos de ser demitido, esse sujeito demonstrava indiferença quanto ao seu ofício, afirmando a expressão “nem só de pão viverá o homem”. No Ocidente, o conceito de *alimento* é mais frequentemente expresso pelo *pão*. “O homem não vive só do pão. Mas ‘pão’ pode vir a significar mais do que apenas alimento; pode significar o meio de vida ou o dinheiro” (SCOTT, 2011, p. 238). Dito isso, na visão do supervisor, esses trabalhadores acabavam misturando o tempo do trabalho com a ida aos botequins. Entretanto, deve-se ficar atento que essa atividade pode ser considerada como resistência do sistema opressor no qual estavam submetidos.

Essa situação, na visão desse supervisor, “quando esses casos ocorriam, eram corpos moles que diziam que iriam sair do trabalho porque não iria fazer falta, principalmente os solteiros diziam isso.” (PAIVA, 04 de ago. 2022). O senhor Paiva menciona os ferroviários com estado civil ainda de solteiros por eles não possuírem uma família grande para sustentar. Entretanto, já havia maior parte dos casos de ferroviários que se conformavam com algumas condições desagradáveis, porque era o “pão de cada dia” para eles e sua família.

Ao retratar esse pensamento, o senhor Paiva apresenta alguns suspiros de desafeto em virtude das tentativas de manter seus trabalhadores “nos trilhos”, que algumas vezes não foram bem-sucedidas, recebendo como retorno a rebeldia e o descaso com o trabalho. Desse modo, o senhor Paiva reconstrói suas lembranças transmitindo uma certa indiferença quanto

àqueles subordinados que faziam “corpo mole” e que, por algum motivo, não conduziam de forma compromissada o seu ofício. Na medida em que a disciplina “tenta reger a multiplicidade dos homens [...] essa multiplicidade pode e deve redundar em corpos individuais que devem ser vigiados, treinados, utilizados, eventualmente punidos” (FOUCAULT, 1999, p. 289).

Em ambientes de trabalho, a expressão "corpo mole" pode ser usada para desconsiderar problemas reais relacionados às condições de trabalho, como sobrecarga de tarefas, falta de recursos ou ambientes pouco saudáveis. Problematizar essa expressão envolve reconhecer os sistemas e estruturas que podem contribuir para a falta de motivação ou produtividade.

Para a RFFSA, a postura de um bom chefe visando mediar os conflitos era considerada primordial dentro da empresa. Assim, antes de acontecer a advertência escrita formalizada, era promovida uma conversa entre o engenheiro da turma e o referido trabalhador. O senhor Arruda, engenheiro que chegou para atuar como chefe das turmas de trabalhadores da linha norte do Ceará na última década de funcionamento da RFFSA, fala um pouco sobre sua posição quando se deparava com alguma má conduta de um dos seus subordinados:

Sempre conversava com os supervisores para que a gente não partisse do pressuposto que as pessoas ali não queriam trabalhar. Pra mim, a gente tinha que primeiro oferecer um treinamento efetivo, tinha que saber se os recursos estavam disponíveis para eles fazerem aquela atividade, tinha que dar o *feedback* de como estavam se portando, ensinar o que estava faltando, o que era preciso para eles se desenvolverem mais. Então, foi com esse espírito desarmado de hierarquia que eu fui conquistando aos poucos os supervisores de linhas. Geralmente eu conseguia fazer isso com aqueles trabalhadores que tinham aquela noção hierárquica muito rígida. Havia aqueles supervisores mais antigos que diante de qualquer coisa que o seu subordinado fizesse, já julgavam de imediato afirmando ser falta de interesse, que eram parados, ineficientes. Então eu acho que nesse tocante, a gente conseguiu desenvolver uma parceria com respeito e profissionalismo. (ARRUDA, 20 de nov. 2022)

O senhor Arruda corrobora com o conteúdo das fichas funcionais de trabalho, no que se refere ao momento de denúncia que resultava na baixa produtividade, revelando que, antes da advertência constar na sua ficha, era promovido um diálogo entre ambos em busca de descobrir quais razões para agir dessa forma. Ainda de acordo com o engenheiro e a análise dos atestados médicos presentes nas fichas funcionais, a explicação para esse baixo desempenho, algumas vezes, devia-se à limitação da saúde do trabalhador.

Essa docilidade não implica apenas obediência física, mas também uma conformidade psicológica e subjetiva às normas estabelecidas. Os corpos dóceis são moldados pela observação constante, pela vigilância e pelo exercício de técnicas disciplinares específicas. Foucault destaca como as práticas disciplinares contribuem para a criação de uma sociedade

mais ordenada e controlada, onde as pessoas regulam a si mesmas de acordo com as normas estabelecidas, muitas vezes sem a necessidade de coerção externa direta.

Ademais, pode-se notar nesse trecho de fala do senhor Arruda, uma expressão que é possível problematizar, “espírito desarmado de hierarquia”. “Inclusive meu estilo de gestão foi outro.” (ARRUDA, 20 de nov. 2022). O referido sujeito relembra as diversas vezes em que possuía o poder de demitir algum trabalhador, mas que resolvia procurar entender seu comportamento em busca da solução não ser a demissão.

O senhor Arruda ainda narra: “Eu sempre dizia assim pro pessoal: aqui eu não preciso receber nem um bom ou nem um tapa nas costas, nós vamos se dá bem se a gente se respeitar e ser profissional.” (ARRUDA, 20 de nov. 2022). Diante do desafio de se mostrar um bom profissional, é possível afirmar que a persistente ausência de comprometimento no ambiente de trabalho representava uma preocupação contínua por parte da administração ferroviária. Isso incluía o não comparecimento no horário designado, a manifestação de sinais de embriaguez e até mesmo o abandono do posto sem uma explicação justificável (MOURA, 2007, p. 65).

Os trabalhadores da linha férrea adotavam a prática dos certificados médicos. Quando enfrentavam questões que iam além dos assuntos familiares e individuais, precisavam se ausentar e, para evitar a punição por falta, simulavam desconfortos abdominais para obter um documento médico no hospital. Essas ações são vistas como estratégias de enfrentamento ao sistema estabelecido. As atividades diárias são interpretadas como uma maneira de desafiar o status quo (SCOTT, 2011).

Isso resultava nas ocasiões em que alguns deles, com sintomas de ressaca, procuravam atendimento médico para pedir um tempo para se recuperar. No entanto, para o Senhor Arruda, era mais vantajoso não registrar a falta do trabalhador da ferrovia naquele dia específico em que ele tinha algum compromisso do que perder sua contribuição por mais de um dia devido às licenças médicas.

Outro aspecto que consegui ganhar a confiança deles foi que eu vim desarmado para essa questão de dizer que o cara qualquer coisa, já vai ali no médico do interior e tira licença, faltando muito. Tinha afiessa cultura dos atestados. Então eu consegui colocar na cabeça deles que eu era uma pessoa que pra mim a verdade era o que bastava. Melhor o cara falar: “eu tomei um porre ontem por conta do aniversário do meu filho, não vim trabalhar hoje”, eu entendi e abonava até o ponto, não precisava mentir e dizer que teve uma dor de barriga ou algo do tipo. Com um tempo, comecei a ver que esse índice de absenteísmo na minha residência por licença caiu muito. Porque a gente orientava os mestres de linha a dar esse toque de confiava a eles, só tinha tolerância zero com a mentira. Com a verdade eu sempre procurava entender. (ARRUDA, 20 de nov. 2022)

Ao adotar essa postura, o interlocutor busca desencorajar o uso indevido de licenças médicas, promovendo uma cultura organizacional que valoriza a honestidade. Histórias como essa podem ser interpretadas como reflexos das relações de poder, de ética e cultura no ambiente de trabalho. Diante disso, o engenheiro complementa:

Eu comecei a dar a prova disso. Chegava alguém ali com uma dor de dente, o mestre de linha acha até errado, dar abono de 3 dias ou 4. Foi isso, ao invés deles, com raiva do mestre de linha por não conceder um dia ou dois de falta, eles iam até o médico e pediam 15. E então a gente baixou esse indicador de licenças até 15 dias. Depois, no convívio social ficávamos até amigos dos médicos em sobral. E aí eles compartilhavam da mesma ideia. Em não dar o atestado, não pela amizade, mas sim pelos efetivos problemas. (ARRUDA, 20 de nov. 2022)

Foucault, em suas análises sobre poder e disciplina nas instituições, oferece *insights* interessantes ao examinar como as práticas de gestão refletem normas sociais e expectativas de comportamento. A abordagem de promover a honestidade e desencorajar a mentira pode ser vista como uma tentativa de moldar as normas culturais no ambiente de trabalho. Sobre esse contexto, o senhor Ribeiro explica:

Era como se o trabalhador quisesse um dia para descansar e os outros dias seria como dias de folgas, mas o engenheiro logo sabia, a gente não conseguia esconder. Então, eu lhe digo minha filha que concretizar esse sistema do doutor Alexandre [ARRUDA] só quem ganhava com isso era a empresa mesmo. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

Nessa passagem, o senhor Ribeiro reconhece que o sistema proposto pelo engenheiro Arruda favorecia principalmente a empresa, indicando que a implementação desse sistema pode não beneficiar adequadamente os trabalhadores, mas sim atender aos interesses da organização. Assim, o ferroviário relembra um dia que passou por essa situação:

Eu gostava de jogar bola e me divertir no domingo e segunda-feira tinha que ir trabalhar e eu acordava muito mal, com muita ressaca. Então, para não perder o ponto daquele dia, ia me queixar pro médico dizer que estava sentindo tal e tal coisa e acabava conseguindo uns 5 dias de atestado. Por um dia, ele acabava me dando vários dias de atestado. Eu cheguei a levar os atestados de 5 dias e quando o doutor Alexandre via isso ele dizia para o mestre de linha: “dê o ponto pro Manel e rasgue o atestado do Manel, e dê a segunda feira do Manel”. Por um dia, não precisará perder os outros 5 dias. Nós te ajeita aí.” Comigo ele chegou a fazer umas 2 vezes, comigo. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

O relato apresenta uma prática que revela uma interação peculiar entre o indivíduo e o médico, destacando a flexibilidade e as nuances éticas envolvidas na obtenção de atestados médicos. Esse comportamento ilustra um aspecto da relação entre saúde, trabalho e lazer, com implicações tanto individuais quanto institucionais. A situação descrita destaca a importância de um ambiente de trabalho saudável e da responsabilidade individual. Em vez de buscar

soluções enganosas para evitar o trabalho, seria mais apropriado discutir abertamente as condições de trabalho ou procurar maneiras mais equilibradas de conciliar trabalho e lazer.

A relação de alguns ferroviários com o senhor Paiva, supervisor, pode não ter sido tão agradável, uma vez que ele adotava normas tradicionais da empresa. Contudo, ao perceber o contexto de administração do engenheiro Arruda, o sistema se alterou. Em virtude disso, o senhor Arruda afirma: “Alguns me chamavam de pai, mas o que realmente eu fazia era gestão de pessoas.” (ARRUDA, 20 de nov. 2022). O senhor Vieira ao lembrar o engenheiro Arruda, relembra: “Não era um chefe não, era um pai.” (VIEIRA, 05 de jun. 2022). Na curiosidade de que desenvolvesse essa afirmação, foi por mim questionado ao senhor Ribeiro:

Jaciara: Por que consideravam como pai?

Senhor Ribeiro: É porque os engenheiros mais antigos, os empregados logo diziam: “lá vem doutor fulano de tal, vishi”, todo mundo tinha maior medo, porque para dar suspensão não era fácil demais. O doutor Alexandre [Arruda] quando chegava era como chegava um amigo da gente, ninguém tinha ele como coisa ruim. A gente tinha ele como quem fazia parte do grupo de trabalhador como a gente. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

Essa abordagem foi tratada por Sidney Chalhoub (2005) em seu estudo sobre o dia a dia dos trabalhadores durante a Primeira República. De modo geral, ele descreveu esse tipo de paternalismo como a manutenção de laços estreitos entre empregador e empregado, onde a figura do proprietário é equiparada à de um "pai", estabelecendo interações com o propósito último de acentuar a exploração dos trabalhadores. Essas estratégias podem não ter impedido que os trabalhadores reconhecessem as dinâmicas de dominação presentes em seu contexto, o que resultou em uma não total submissão às práticas paternalistas, ocorrendo greves no ambiente de trabalho.

3.3 Pressão e opressão: a greve dos ferroviários de 1988

Esse tópico se resume na premissa de que “o operário desejava possuir melhores condições de vida. O patrão queria obter cada vez mais lucros.” (RODRIGUES 1977, p. 59). Diante disso, a partir da madrugada do dia 1 de fevereiro de 1988, uma segunda-feira, algumas esperanças foram solidificadas em defesa de melhorias salariais do grupo ferroviário. Nessa data, a categoria decidiu “cruzar os braços” paralisando suas atividades no trabalho, reivindicando, sobretudo, a homologação da revisão do Plano de Cargos e Salários (PCS) que não foi cumprida pela administração da RFFSA em maio de 1987. A despeito de cruzarem os braços para o serviço rotineiro, não cruzaram os braços simbolicamente para requerer seus direitos.

Com isso, vale ressaltar que “a categoria dos ferroviários foi uma das primeiras no Brasil a se organizarem em grandes movimentos grevistas em um momento da história brasileira em que a mão-de-obra escrava ainda era preponderante.” (MONTEIRO, 2007, p. 11). Essa greve foi além da mobilização de uma categoria específica, envolveu todas as categorias de trabalhadores ferroviários no Brasil. Almeida (2012) compactua dessa ideia ao afirmar que os ferroviários constituem uma das categorias mais organizadas entre os trabalhadores cearenses (ALMEIDA, 2012, p. 25).

Desse modo, esses sujeitos atuam não como vítimas, mas como protagonistas de suas histórias, denunciando as condições às quais estavam subordinados. Assim, é possível dialogar com Ferreira (2009), quando atribui para aqueles que trabalham e reivindicam a denominação de atores da sua própria história. Vale ressaltar que longe da greve de 1988 ser uma mobilização espontânea, esse movimento foi organizado e construído com base no cotidiano do trabalhador, em sua luta diária pela sobrevivência, tendo como inspiração os movimentos ocorridos durante o Regime Militar.

Apesar das repressões sofridas por esses indivíduos ao longo da história, conforme Almeida (2012, p. 29), esses trabalhadores “não deixavam de construir redes de sociabilidades”. Sendo assim, a atuação deles na esfera social e política foi fundamental para a conquista de seus direitos. A fotografia abaixo, disponibilizada no Museu Ferroviário do Ceará, revela uma das formas de resistência dos ferroviários cearenses durante um de seus movimentos organizados ao longo da História.

Apesar da referida fotografia não ter sido catalogada com sua respectiva data, a imagem se insere nesse trabalho com intuito de demonstrar que os ferroviários faziam pressão diante das condições a que estavam submetidos. Esses sujeitos, portanto, promoviam a legitimidade de representar seus interesses diante de determinados interlocutores (estado e padrões).

Figura 12– Dormentes sobre os trilhos



Fonte: álbum de fotografias do museu ferroviário.

Na referida imagem, é possível visualizar os dormentes sobre os trilhos, porém não colocados da forma tradicional, que favorece o tráfego. Sendo assim, a imagem revela uma tentativa de impossibilitar o transporte de passageiros, considerada tática²³ no mundo do trabalho ferroviário, na reivindicação por melhores condições. Thompson afirma que a revolta dos trabalhadores com a destruição das máquinas “eram maioria das vezes uma forma de fazer valer condições consagradas pelo costume, de intimidar os fura-greves, os trabalhadores ilegais “ou os patrões” (THOMPSON, 1987, p. 47).

A escolha da greve como temática central do recorte dessa pesquisa, possui um esforço não só discutir o tema da greve, mas as possibilidades de materialização dessas memórias, sobretudo em face da linguagem oral. Diante disso, analisa-se como os ferroviários interpretaram esse movimento, através do despertar da história oral. Ao trabalhar com a temática da greve na história oral, promoveu-se uma história oral temática, uma vez que “por partir de um assunto específico e previamente estabelecido, a história oral temática se compromete com o esclarecimento ou a opinião do entrevistador sobre algum evento definido.” (MEIHY, 2005, p. 162). Contudo, nem todos os entrevistados souberam relatar com precisão detalhes dessa greve.

²³ Aqui, sobretudo nesse tópico, consideram-se as greves e paralisações promovidas pelos sujeitos ferroviários como táticas contra o sistema imposto. Assim, o trabalho apropria-se dos conceitos de táticas e estratégias desenvolvidos por Michael Certeau.

Quando foi explicado sobre a greve, ante sua tentativa de se sair dessa temática por não conseguir lembrar, o senhor Alves falou em tom de brincadeira: “Ah, você está lembrando mais do que nós. [risos]” (ALVES, 17 mai. 2022). Com isso,

A memória, às vezes, nos trai. Aparentemente não registra ou não quer registrar o que ocorreu, mas vai construindo uma ideia aproximada desse acontecer. Com isso se recuperam formas primitivas da história, como são o mito, com sua própria lógica interna, e a crônica, cuja propriedade, nem sempre a qualidade, relata os fatos do ponto de vista de interesses concretos ou específicos. (MEYER, 2009, p. 33)

As memórias sobre determinado evento desempenham um papel crucial na preservação e transmissão da história, ajudando-nos a entender não apenas o que aconteceu no passado, mas também como foi percebido e interpretado por aqueles que o viveram. Sendo assim, para alguns ferroviários, a greve não foi percebida de modo tão intenso. Assim, a partir da metodologia de História Oral, é notório que, apesar da importância da greve e de toda a dimensão territorial que abrangeu, decorridas duas décadas, parece ter sido esquecida.

Raramente se veem referências ao movimento, inclusive nas falas dos dirigentes sindicais atuais, que até entrevistas deram e foram publicadas nos jornais. Esse tipo de fonte será um forte aliado, pois os jornais passaram a ser vistos como “fonte de sua própria história e das situações mais diversas; meio de expressão de ideias e depósito de cultura. Nele encontramos dados sobre a sociedade, seus usos e costumes, informes sobre questões econômicas e políticas.” (CAPELATO, 1988, p. 20).

Dessa forma, os jornais não apenas documentaram a história da greve dos ferroviários de 1988, mas também foram instrumentais na disseminação de informações, na articulação de pontos de vista e na preservação da cultura e das tradições associadas ao movimento grevista. Assim, a citação de Capelato (1988) destaca a importância dos jornais como veículos fundamentais para compreender e analisar eventos históricos como a greve dos ferroviários de 1988, fornecendo *insights* sobre a sociedade, questões políticas e econômicas e diferentes perspectivas em jogo.

Apesar do alcance nacional do movimento, o senhor Soares não conseguiu ter essa lembrança tão veemente, mesmo fazendo um esforço. Com isso, ao iniciar a entrevista sobre o trabalho desses sujeitos, foi comum alguns fatos ganharem mais relevância enquanto outros eram ignorados por determinado indivíduo. A greve foi um desses. O senhor Rodrigues consegue remorar um pouco e comenta:

O que eu lembro dessa greve foi que fomos para a estação... eu não tenho tanta lembrança. Táí uma coisa que me falta na memória, que eu não estou lembrado é disso que você está me perguntando. O pouco que eu lembro foi que essa greve foi meio cumprida”. (RODRIGUES, 09 mai. 2023)

A partir dessa passagem, é possível refletir acerca da percepção do narrador de que sua própria experiência durante a greve foi parcial ou incompleta, talvez devido à sua participação limitada ou a outros fatores. Contudo, é notório que uma mesma história sugere múltiplas imagens. Diante disso, houve aqueles que souberam dissertar sobre o cenário na cidade no período da greve. Para que fossem trazidas à tona suas lembranças sobre o evento, foi preciso apelar para os estímulos, uma fotografia, e até foram informadas exatamente as datas da greve. A despeito disso, para o senhor Araújo, o afloramento das lembranças ocorreu de modo mais intenso:

Senhor Araújo: Me lembro dessa greve. Não lembro qual foi a causa. Bom, veio o telegrama pro mestre de linha e ele leu para nós. E então a gente parava e esperava pela segunda ordem. No período da greve, a turma toda ia para a estação.

Jaciara: E para ficar todos esses homens dentro da estação? Havia espaço suficiente?

Senhor Araújo: Não, ficava ali ao redor, tinha dois alpendres, tinha o depósito de guardar as ferramentas, então ficávamos por ali, esperando pela segunda ordem. Tinha algum deles que podia passar o ano todo lá, se estavam ganhando, tava bem. (ARAÚJO, 11 mai. 2023).

A observação final do Senhor Araújo sobre alguns trabalhadores que poderiam passar o ano todo na estação se estivessem sendo pagos destaca a importância do sustento financeiro e das condições de trabalho para os trabalhadores, mesmo durante uma greve. Isso sugere que alguns trabalhadores estavam dispostos a prolongar a greve se isso significasse alcançar melhores condições de trabalho ou salários mais altos. Porém, há que mencionar um duplo sentido nessa última afirmação do senhor Araújo. A expressão “estavam ganhando” pode se referir à remuneração que não foi subtraída dos trabalhadores durante o período de greve.

O movimento grevista não se limitou à capital, muito menos ao Ceará. As cidades interioranas também receberam “a ordem”. Por ter sido de caráter nacional, cada Estado se organizou a sua maneira, não se pode esquecer que os trabalhadores estavam dispersos ao longo das várias cidades servidas pela Rede Federal. Isso significa que o fator natural de dispersão não impediu que as ligas conseguissem a adesão de todas as estações. Como o senhor Ferreira destaca, esses ferroviários do interior recebiam essas ordens e obedeciam muitas vezes sem ao menos compreender a dimensão política do ato.

Percebem-se nos relatos do senhor Rodrigues e do senhor Araújo alguns aspectos em comum, como por exemplo a lembrança de terem passado esse intervalo de tempo no prédio da estação. O recurso à história oral faz com que nos deparemos com situações de aspectos semelhantes, pois tais lembranças fazem parte de uma memória coletiva (HALBWACHS, 1990). Contudo, há algumas peculiaridades, uma vez que enquanto os relatos compartilham

aspectos semelhantes de uma memória coletiva, eles também são moldados pelas experiências individuais e pelas perspectivas únicas de cada narrador. Essas nuances individuais enriquecem nossa compreensão dos eventos históricos e das experiências humanas, destacando a importância da história oral como uma ferramenta para capturar a diversidade e a complexidade da vida e da memória.

Através da análise dos casos, percebe-se no interior esse senso de política um pouco enfraquecido. Durante a greve, ferroviários que residiam na capital se envolveram demasiadamente, porém ferroviários do interior recebiam as ordens do que se decidia na capital. Isso se evidencia nos relatos deles. Os ferroviários ao remeterem a esse assunto consideram muita distância entre o que ocorria na capital e quando e como era transmitido ao interior.

Apesar dos estímulos, o senhor Soares não conseguiu lembrar. Muitos não tinham dimensão de todos seus direitos, por isso a atuação do sindicato era bem forte nessa categoria. Conforme o senhor Ferreira complementa, sua narrativa demonstra um certo desconhecimento dos ideais de uma greve. A partir de seu relato pode-se compreender um pouco da situação do senhor Soares:

A greve, para nós, na época, em termos de nós, o que nós se baseava muito era lá no Rio de Janeiro, porque quando parava lá nós sabíamos que tinha efeitos para nós em termos de melhoria, mas se lá não parasse, aqui para nós não alterava nada não. Por isso que estou lhe dizendo quando falavam que os ferroviários da Central do Brasil, do Brasil inteiro paravam, aí nós sabíamos que vinha coisa boa para nós aqui do interior, mas nós mesmo parar, aqui não, dava certo, não. Já era coisa deles lá, mas o sindicato mandava dizer para nós que não era para trabalharmos. (FERREIRA, 10 mai. 2023)

Esse comentário destaca a percepção dos trabalhadores sobre o impacto das greves, especialmente em relação à centralidade do Rio de Janeiro como um ponto principal de mobilização. Com isso, os trabalhadores expressam uma sensação de dependência em relação às greves ocorridas no Rio de Janeiro, pois acreditavam que as melhorias conquistadas lá teriam efeitos positivos em suas próprias condições de trabalho. No entanto, se as greves não ocorressem no Rio, isso não teria um impacto direto em suas próprias circunstâncias.

Essa percepção reflete uma dinâmica complexa de solidariedade e dependência entre os trabalhadores em diferentes regiões, onde as ações tomadas em um centro importante, como o Rio de Janeiro, são vistas como influentes e capazes de gerar mudanças em nível nacional. Tendo em vista o impacto nacional da greve de 1988 e considerando que ao lado da História da imprensa e por meio da imprensa, o próprio jornal tornou-se objeto da pesquisa histórica (LUCA, 2005), é possível observar como os jornais da época tentavam explicar

pormenorizadamente o fato noticiando o andamento do movimento a partir do segundo dia, em 02 de fevereiro:

Todos os serviços da rede ferroviária federal estão paralisados desde a zero hora de ontem, em decorrência da greve dos ferroviários. O movimento paredista deve-se à demora na homologação do plano de cargos e salários da classe. O movimento grevista é por tempo indeterminado. (O povo, Fortaleza, 02 fev. 1988, p. 11)

A partir dessa manchete, pode-se perceber a imprecisão de um suposto fim de greve. A indeterminação do movimento cessar parte dos ferroviários em virtude do governo não ceder ao que reivindicam. Desse modo, vale desenvolver um pouco sobre a escolha do jornal para o desenvolvimento desse tópico. O Jornal *O Povo* é o veículo jornalístico impresso mais antigo em circulação no Ceará. Constituído em 1928, em 2024 o jornal chegará aos 96 anos: “foi fundado pelo político Demócrito Rocha, seguindo a trajetória do jornalismo local, que surgiu influenciado por ideais políticos.” (JERONIMO, 2021, p. 74).

Contudo, diferentemente de outros veículos contemporâneos, *O Povo* aporta no cenário estadual com um discurso avaliado como modernizador e progressista, tornando-se porta-voz das elites cearenses que contestavam as oligarquias dominantes (JERONIMO, 2021, p. 75). Desse modo,

O Povo alinhava-se incondicionalmente, com os postulados autoritários, por conta da ligação de um dos fundadores do jornal, Paulo Serasate, com Castelo Branco [também cearense], o primeiro dos militares a governar o país (1964-1968). Tal situação começou a se reverter, paulatina e timidamente, quando Demócrito Dummar assumiu o controle da empresa e sacudiu o mofo acumulado em anos de convivência com o autoritarismo. (CARVALHO, 2006, p. 02)

Essa passagem sugere uma transição gradual e tímida do apoio ao autoritarismo para uma postura mais crítica ou neutra em relação a ele, impulsionada pela mudança de liderança dentro do jornal. Isso pode refletir um período de transição na história brasileira, com mudanças na opinião pública e nos meios de comunicação em relação ao regime militar. A partir da década de 1970, segundo relatos da mídia, o jornal transformou-se em um crítico assíduo do regime autoritário. Vidal (1994) destaca que apenas no início da década de 1980 ocorreram mudanças mais substanciais, quando a empresa se consolidava definitivamente, o que resultou em interesses políticos, em certa medida, sendo subordinados às questões econômicas, que ganhavam prioridade.

A mudança da linha editorial foi notória no amplo apoio à campanha pela redemocratização. Sob o comando de Dummar (1985-2008), intervalo em que a greve ocorre, “o jornal familiar passa por mudanças mais acentuadas se caracterizando pelo interesse do

eleitorado.” (JERONIMO, 2021, p. 79). Entretanto, o objetivo do tópico não é dissertar sobre a história do jornal e sim por meio do jornal, um jornal de cunho empresarial, mas que busca enaltecer um pouco dos anseios da sociedade.

O representante do sindicato dos ferroviários na época cedeu uma entrevista ao Jornal *O Povo*, justificando as razões do movimento: “A RFFSA havia prometido no ano passado (1987), que a partir de janeiro, esse Plano seria avaliado e aprovado pelo conselho responsável.” (O Povo, 03 de fevereiro de 1988) [grifo da autora]. Esse acordo com a empresa foi firmado meses antes da decretação da greve.

Segundo o acordo firmado entre RFFSA e Sindicatos de trabalhadores em empresas ferroviárias e federação nacional dos trabalhadores ferroviários, há uma cláusula que fica firmado que a empregadora acordou com os empregados:

A RFFSA pagará em dezembro de 87, uma reposição salarial de 26,06 por cento sobre o salário de outubro de 87, a partir de 1 de novembro de 87, independentemente das URPs e resíduos respectivos; a título de adiantamento do plano de cargos e salários, RFFSA pagará 18 por cento sobre o salário de dezembro de 1987, em folha suplementar, até o dia 10 de janeiro de 1988. (O Povo, 5 de fevereiro, 1988)

Nesse sentido, Negro (2012, p. 108) analisou a década de 1980 em um dos seus textos e afirma que os trabalhadores pedem reajuste para “minorar um pouco a situação aflitiva” vivida por eles. Assim, o autor complementa que isso se deve “em vista da alta de preços no mercado e da carestia de vida em geral.” (NEGRO, 2012, p. 108). Diante disso, é notório que a reivindicação salarial foi uma máxima nas greves promovidas. Através de um rápido levantamento das condições sociais do trabalhador, Rodrigues (1977) salienta que a motivação das greves operárias, a princípio, era puramente de reivindicação salarial. Assim, a greve de 1988 foi voltada também à busca por melhores condições salariais, logo, isso reverbera nas condições de trabalho desses sujeitos.

Sendo assim, mediante o não atendimento desses apelos, os operários em sua organização abandonaram o serviço, alterando sua rotina de trabalho e trazendo para o palco do cotidiano um movimento que rompeu com uma determinada “normalidade” no trabalho. E ao invés de irem para o trecho trabalhar, teriam que ir para a estação. O senhor Ferreira recordou esse cenário nos relatando:

Teve, sim, essa greve [...] e nós paremos de trabalhar nos trechos, mas mesmo assim tínhamos que ir para a estação. Passava o dia todinho na estação. Um dizia uma prosa, um dizia outra, ali passava o dia. Dava uma moleza na gente ficar só parado. Tinha uns preguiçosos que diziam “tomara que a greve dure mais.” (FERREIRA, 10 mai. 2023)

É interessante observar como a greve afetou a rotina dos trabalhadores, obrigando-os a interromper o trabalho nos trechos, mas ainda assim os forçando a se deslocar até a estação. O relato sugere que passar o dia na estação não era apenas uma questão de espera, mas também de interação social, com as pessoas trocando prosas e passando o tempo juntas. No entanto, também é destacada a sensação de "moleza" ao ficar parado, indicando um certo desconforto ou descontentamento com a situação. Além disso, a menção aos preguiçosos que desejavam que a greve durasse mais revela uma variedade de perspectivas e atitudes em relação ao evento.

De acordo com os boletins pessoais dos trabalhadores²⁴, a greve aqui analisada parou os dias de trabalho desses sujeitos. O documento registra que ela ocorreu do dia 1 a 11 de fevereiro de 1988. Assim, esse movimento paredista com caráter nacional possuiu como total de ferroviários nacionalmente 85.000, atingindo cerca de 2800 servidores no Estado do Ceará (O Povo, 02 de fev. de 1988). Dessa forma, foi dada a largada para um momento que logo no seu início não havia previsão de cessar. Desse modo,

As greves, cumpre esclarecer, são caracterizadas pelo abandono coletivo do trabalho, comportamento legítimo da classe produtora, aplicação do direito de não trabalhar sem um pagamento capaz de permitir ao assalariado viver dignamente. É uma exigência profundamente humana, justa, e, assim mesmo, mereceu a condenação de muita gente que só via nesse gesto do operário, indisciplina, desordem, subversão. (RODRIGUES, 1977, p. 19).

Por meio das greves, houve alteração no comportamento patronal e na legislação. Assim, mais adiante, o autor enfatiza o conceito como “todo e qualquer movimento em que mais de uma pessoa se recusa de algum modo a trabalhar, até que lhes seja dada garantias de critérios mais humanos, mais justos, ao entendimento dos paredistas.” (RODRIGUES, 1977, p. 27). Assim, o autor considera os movimentos grevistas como arma de luta do assalariado.

Segundo Certeau (1994), as táticas usadas nas práticas cotidianas são dinâmicas, dependendo sempre de um outro, não tendo lugar certo para acontecer. Pode-se dialogar com Almeida (2012) ao afirmar que esses trabalhadores demarcam, assim, sua presença na sociedade ao “empreenderem táticas que lhes permitem construir estratégias e formas de organização operária, buscando sociabilidades manifestadas nos locais de trabalho, moradia, lazer e introduzindo-se no dia a dia da cidade das formas mais variadas.” (ALMEIDA, 2012, p. 88).

Tendo isso em vista, Certeau (1994) afirma que no cotidiano há sempre um sujeito produtivo e esse lugar não tem atribuição de mera reprodução, e sim espaço de invenção que

²⁴ Na ficha de cada ferroviário aparece como 1-10 de fevereiro faltas abonadas, porém não dá detalhes da justificativa das supostas faltas desses trabalhadores. Ao cruzar jornais desse intervalo de tempo com as fichas e relatos orais, constatou-se que houve esse movimento paredista em prol de melhoria salarial para a classe ferroviária.

envolve as artes de fazer. Como já mencionado, engana-se quem considera a caracterização do cotidiano de modo restrito às práticas repetitivas. Pode-se afirmar então que está repleto de invenções. Tratando-se do mundo do trabalho dos ferroviários, uma dessas artes de inventar o passado foi a greve de 1988, indo de encontro à política estabelecida pela RFFSA.

Certeau (1994), então, considera a estratégia como o poder hegemônico dominante, ou seja, como forma de intimidação dos “fortes” sobre os “fracos”. Desse modo, o autor ainda afirma que a astúcia é determinada pela ausência da dominação, nela, quanto menor for o poder, maior a possibilidade de se cometer uma astúcia, sobressaindo-se daquilo que está sendo imposto.

A partir dessa pesquisa, a greve promovida demonstra uma astúcia na resposta contra o sistema imposto. Logo, Certeau (1994, p. 101) afirma que “a astúcia é possível ao fraco, e muitas vezes apenas ela, como último recurso”. Nesse sentido, o autor coloca a astúcia como a última opção de promover uma realidade transformadora. Com isso, pode-se dialogar com a greve dos ferroviários, no momento em que ocorreu os trabalhadores já tinham apelado para o diálogo ou outras formas de resolução.

Vale ressaltar que quando ocorreu a greve em análise, a Constituição de 1988 não havia ainda sido promulgada. Isso significa que embora esse documento constitucional apresente o direito à greve de modo mais amplo, na ocasião em que a greve em análise foi deflagrada, ainda predominava o sistema anterior a essa constituição.

Para a empresa, promover greves antes da promulgação da Constituição de 1988 se caracterizou eminentemente como antissocial, uma vez que era considerada nociva à produção capitalista e naquele contexto, fevereiro de 1988, o direito à greve estava vigente, porém com algumas restrições. Em vista disso, no contexto de proibições de greves, não significa que a sociedade permanecia quieta, ou seja, apesar da repreensão, as manifestações continuavam ocorrendo com grande participação dos sujeitos.

Com isso, pode-se afirmar que, através da implantação da Constituição, o direito à greve foi estabelecido de forma mais ampla. Ao longo da história houve momentos em que ora consideraram as greves como reconhecidas por lei, ora como delitos. Fortes e Negro (2002) afirmam que a greve demonstra a existência de momentos em que a questão dos direitos trabalhistas assumiu caráter público, como no debate dos jornais. Tendo em vista as reportagens do jornal em análise, em alguns momentos se percebe a preocupação da imprensa em convidar os membros sindicalistas para a narrativa. Como exemplo da concretização disso, o senhor Sobreira, membro do sindicato dos ferroviários no Ceará da época, destacou a adesão ao movimento no Jornal *O Povo*, salientando que:

Entramos na luta para que o pessoal dos outros estados não venha dizer que ficamos ganhando nas costas deles. Pode-se inferir a partir disso que a adesão foi em massa aqui no estado. Na época, o sindicato recebeu telefonemas de cidades do interior dando conta que a adesão nestes municípios é total. (O Povo, 02 de fev de 1988)

Sendo assim, o referido sindicalista justifica a participação dos ferroviários cearenses nessa greve para reforçar e fortalecer o movimento nacional. Naquele momento de fragilidade, os sindicatos precisavam de apoio. Esses movimentos faziam parte de um cotidiano, logo, Certeau (1994) reconhece esse elemento como sendo o espaço propício não apenas à alienação dos indivíduos, mas também à inventividade e ao processo de resistir. Desse modo, as ações dos participantes da greve em análise foram produto do seu reinventar em detrimento de alguma imposição da chefia maior.

Assim, conforme mostra o referido autor, a operação tática se utiliza de uma habilidade necessária para o (re)existir dos sujeitos comuns envoltos nas relações de poder. As táticas são maneiras de subverter a ordem estabelecida, quebrando as regras. Já as estratégicas, para Certeau (1994), “são capazes de produzir, mapear e impor, ao passo que as táticas só podem utilizar, manipular e alterar” (CERTEAU, 1994, p. 92). Analisando a distinção entre ambas, o autor conecta as estratégias às instituições. Diante disso, pode-se considerar, nessa produção, a RFFSA. Ademais, as táticas são utilizadas pelos indivíduos para criar seus próprios espaços nas instituições oficiais onde as estratégias são traçadas.

De acordo com o Jornal *O Povo*, é exposto o pronunciamento do Ministro do trabalho da época, Almir Pazzianotto, na tentativa efetiva de justificar essa impossibilidade, esclarece: “A aprovação do Plano de Cargos e Salários acarretaria aumento de ordem de 79,9% na folha de pagamento e isso teria de ser coberto ou pelo governo ou por um aumento nas tarifas no trem de passageiros, o que está fora de qualquer plano, por enquanto.” (O Povo, 04 de fev. 1988).

Conforme a declaração do ministro do trabalho, são descartadas duas possibilidades que poderiam custear essa proposta de aprovação. Primeiramente, uma das resoluções da greve poderia ser o financiamento direto do governo federal, todavia, o referido ministro alega uma insuficiência nos recursos financeiros. Nesse sentido, o governo federal, representado pelo ministro do trabalho, lança uma estratégia para dominar a situação nada agradável.

De acordo ainda com a declaração do ministro, ao mencionar a falta de recursos por parte do governo federal, aponta como estratégia outra possibilidade para conseguir financiamento suficiente que atenda aos interesses da classe trabalhadora. Esta, por sua vez,

seria o aumento de pagamento das passagens de trens, considerado acessível à classe mais vulnerável. Porém, descarta de imediato.

Observa-se que o governo, ao lançar esse plano improvável de ser executado, objetivou que a classe operária reconhecesse o quão prejudicial seria para a população, e assim se conformasse com a não atualização de seus salários. O que fica evidente é a estratégia do governo de tentar trazer a população como única vítima da greve, declarando através da imprensa as dificuldades com as quais essas pessoas estavam lidando. Tal ação pode ser analisada como estratégica para os trabalhadores retornarem ao trabalho, pensando nessa classe. Com isso, a imprensa sentiu a necessidade de produzir um discurso em que o direito dos trabalhadores de reivindicar melhorias salariais não era bem encarado pela população, que se sentia prejudicada com a paralisação dos trens. Isso se reflete nas reportagens analisadas.

Dessa forma, sobre a insatisfação da população diante da greve, através de uma reportagem do jornal *O Povo*, um dos membros do sindicato dos ferroviários declara que “nós não temos nada contra a empresa, inclusive a RFFSA concorda em nos conceder o PCS. Por outro lado, queria pedir a compreensão da população para o nosso problema, que aliás vem sendo causado pelo Governo Federal.” (O Povo, 03 de fev, 1988). Diante disso, Estado e Patrão devem ser considerados. Logo, aqui trata-se de uma disputa entre interesses evidentemente incompatíveis (LUCA, 2005). Sendo assim, é preciso encarar esses conteúdos com grande ceticismo, uma vez que tomavam a imprensa como instância subordinada às classes dominantes, mera caixa de ressonância de valores, interesses e discursos ideológicos.

Batalha (2000) afirma que no transporte ferroviário ocorreu, em maio de 1906, a greve da Companhia Paulista. O autor disserta que foi um dos movimentos a contar com maior solidariedade da população, em virtude da má qualidade dos serviços prestados pela companhia (BATALHA, 2000, p. 42). Diante desse pensamento, o termo solidariedade é possível de ser problematizado. No Ceará, conforme os jornais, a população se revolta com a paralisação do funcionamento da ferrovia, sendo contraditório ao contexto de greve que Batalha relata. A greve de 1988 não ganhou simpatia popular na visão da imprensa.

Nos 11 dias que a greve durou, as matérias do Jornal já deixavam clara a preocupação de que o Estado mergulharia numa grande crise, caso o abastecimento de combustível continuasse parado. Apesar disso, de acordo com a análise dos jornais, foi notório que em nenhum momento a imprensa sentiu necessidade de colher relatos de experiência da sociedade, de visitar aquele sujeito que utilizava o trem para realizar seu trabalho diariamente.

Nesse sentido, é visível nos jornais apenas a esfera da superintendência da RFFSA e em alguns momentos há participações de membros do sindicato dos ferroviários

representando a classe. Apesar desse fato, como já ficou notório, a empresa utiliza a afirmação de que a população se sente prejudicada com a greve como pretensão para que os trabalhadores desistam do movimento, trazendo na página do *O Povo* a seguinte declaração “Essa situação penosa que atinge classes já menos favorecidas deve ser levada em conta pelas lideranças sindicais, superando a intransigência e a emocionalidade de alguns.” (O Povo, 04 de fev de 1988).

Visto isso, é perceptível nas páginas do jornal que a superintendência estadual da RFFSA, na tentativa de promover a justificativa da possível finalização da greve, valia-se da população que estava sendo prejudicada diante da paralisação dos trens tanto de passageiros como de carga. Os números estavam cada dia caindo mais, é nítido que esse evento deixou a população sem alternativa de utilizar um transporte mais econômico para se locomover, como também sem algumas mercadorias importantes para se manter.

Em contrapartida, esses trabalhadores possuíam a responsabilidade de colocar a “comida na mesa” de cada dia, pois suas esposas eram domésticas. Entretanto, com o movimento paredista vigente, a chefia promove uma estratégia tentando subordinar os trabalhadores a retornarem ao trabalho. A partir disso, pode-se afirmar, de acordo com Certeau (1994, p. 101), que “a estratégia é organizada pelo postulado de um poder”. Logo, o governo impõe a deliberação sobre os destinos do movimento. O jornal *O Povo* estampava na sua primeira página a matéria:

Sem solução, a greve dos funcionários da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) entra hoje no seu nono dia. A categoria reivindica a implantação do Plano de Cargos e Salários, conforme estabelece o acordo firmado entre a classe e a empresa. Em virtude do prejuízo que a instituição vem tendo com a paralisação de todos os setores, o Superintendente do órgão, Ruy do Ceará, comunicou ontem a todos os servidores que quem não comparecer para trabalhar hoje terá seus pontos cortados, seguindo ordens da presidência. (O Povo, 09 de fevereiro, 1988)

A partir desse fragmento, é possível interpretar como estratégia do governo promover o corte de ponto para aqueles que estiverem resistentes ao retorno do trabalho. Nessa mesma passagem, nota-se o aspecto da hierarquização executada, em que o superintendente da RFFSA no Ceará apropria-se de uma ordem que foi dada pela sede geral no Rio de Janeiro. A partir dessa “ameaça” por parte da superintendência estadual, que recebe ordens da superintendência federal, o representante do sindicato se expressa nos jornais: “Se dependesse de nós, a greve já havia sido suspensa.” (O Povo, 09 de fev de 1988).

Nesse fragmento, nota-se o sindicato na tentativa de elaborar uma justificativa perante a sociedade, sendo subtendido que não iria “abrir mão” de suas reivindicações. Contudo, os jornais insistem em matérias como: “Além dos prejuízos pessoais e sociais,

inconcebíveis na prestação de um serviço público essencial, tal paralisação está causando danos à economia da Nação que tendem a crescer com a continuação do movimento.”²⁵

Conforme os dias avançavam com a greve, levando em consideração os prejuízos econômicos²⁶, ela vai fazer com que a empresa resolva instituir punições para quem estivesse envolvido nessa greve. A partir do momento em que o jornal decide trazer à tona a perspectiva dos grupos sociais prejudicados com a greve, pode-se analisar esse tipo de documento considerando que

O jornal não é um transmissor imparcial e neutro dos acontecimentos e tampouco uma fonte desprezível porque permeada pela subjetividade. A imprensa constitui um instrumento de manipulação de interesses e intervenção na vida social. Partindo desse pressuposto, o historiador procura estudá-lo como agente da história e captar o movimento vivo das ideias e personagens que circulam pelas páginas dos jornais. (CAPELATO, 1988, p. 21)

Dessa forma, o historiador procura capturar o movimento dinâmico das ideias e das personalidades que estão presentes nas páginas dos jornais, reconhecendo a importância desses veículos na construção da narrativa histórica. Assim, seguindo o andamento da greve, é notório que o superintendente se utiliza de suas estratégias e intensifica seu lembrete no jornal *O Povo*: “ontem, fizemos a convocação aos trabalhadores para que retornem às atividades normais, pois além de cortar os pontos, como já vem sendo feito desde a última segunda-feira, poderemos começar a demitir” (O Povo, 12 de fev. de 1988). Desse modo, é perceptível que o grau de penalidades para o sujeito que faltar ao trabalho já se intensifica, fazendo referência às formas estratégicas da empresa de manter seus funcionários em ordem. Tratando-se desse acontecimento, pode-se pensar que já não bastava cortar os pontos, e dias depois foi instituída a expulsão dos trabalhadores de suas funções, caso não retornassem a seus serviços.

Apesar das ameaças de demissões, alguns ferroviários se mantiveram firmes com a decisão de não retornarem ao trabalho. A empresa alegava que essas demissões eram por “justa causa”. Logo, é perceptível o modo como o governo promove tentativas para deslegitimar a referida greve. Contudo, como uma tentativa de resistência ao sistema, uma tática, de acordo com Certeau (1994), alguns trabalhadores se prepararam para a demissão coletiva, caso a RFFSA demitisse algum grevista.

²⁵ Conforme o jornal *O Povo*, cada dia que passava de greve pararam de circular aproximadamente 60.000 passageiros distribuídos na linha norte, região onde Reriutaba se localiza. Ainda de acordo com suas reportagens, a empresa deixa de arrecadar a cada dia de paralisação cerca de Cz\$ 540.000,00 com os transportes urbanos, afora os outros serviços prestados, como transportes de carga.

²⁶ Conforme o jornal *O Povo* do dia 04 de fevereiro de 1988 é afirmado: “A greve está trazendo um prejuízo diário à Rede ferroviária federal de 3 milhões e 400 mil dolares sendo que o Nordeste contribui em 3 por cento deste total.”

Desse modo, é notório como os ferroviários reagem frente às estratégias da empresa, lançando também seu modo de se sobressairer naquela situação. Entretanto, apesar de todas essas manobras dos trabalhadores para controlar a situação, muitos pais de famílias, temerosos por perderem seu trabalho, acabam acatando a decisão “vindo de cima”. Assim, na reportagem intitulada *Ferrovários já começam a pôr fim à greve*, consta:

A decisão da Rffsa de cortar ponto dos grevistas a partir de segunda-feira fez com que muitos ferroviários voltassem ao trabalho. Já retornaram os funcionários de escritório e os que ocupam cargos de confiança. Os demais – maquinistas e pessoal de oficina – ainda continuam em greve. Ontem, os ferroviários estiveram reunidos na sede do sindicato durante toda a tarde, esperando uma solução sobre o movimento. A movimentação foi grande, mas nada se definiu. A direção da rffsa já anunciou que, desde ontem, está cortando o ponto dos faltosos e que a possibilidade de demissões não está inteiramente descartada pela empresa. (Jornal *O Povo*, 11 de fevereiro, 1988, p. 11)

No dia 11 de fevereiro, foi decidido parar a greve a partir de quatro condições feitas pelos ferroviários: “Antecipação de 18% sobre o salário de janeiro, suspensão das demissões, escalonamento dos descontos sobre os dias parados e oportunidade de elaborar um novo Plano de Cargos e Salários.” (O Povo, 12 de fev. de 1988). Diante dessas condições, a empresa acatou essas solicitações e “depois de 11 dias paralisados, os ferroviários retornaram ao trabalho no Ceará às 11 horas de ontem” (O Povo, 12 de fev. de 1988). No jornal *O Povo* do dia 12 de fevereiro de 1988, estava explícito o acordo que foi preciso realizar para eles retornarem:

A empresa garantiu um reajuste de 18% até que o plano de cargos e salários seja homologado. Além disso, a RFFSA ofereceu ainda a cessação das demissões já programadas e a conclusão no menor espaço de tempo de um novo plano de cargos e salários a ser submetido ao CISE.

Em contrapartida, no tópico de uma reportagem intitulada *Insatisfação dos ferroviários*, publicada no dia 11 de fevereiro de 1988, no jornal *O Povo*, é explícito que, apesar dessas conquistas, a classe ferroviária não se mostrou muito satisfeita com os resultados obtidos por este movimento grevista, pois:

Os ferroviários alegam que as negociações iniciais foram feitas nos 78% de reposição salarial. Porém houve um adiantamento somente 18% de reposição salarial”. Apesar disso, a classe operária garante voltar hoje às suas atividades, mas revoltada com as negociações que não tiveram resultados positivos. (O Povo, 11 de fevereiro de 1988)

Ainda conforme o acordo firmado para a greve cessar, uma das condições foi abonar as faltas durante os dias sem trabalho. É notório nas fichas funcionais dos trabalhadores que o sindicato conseguiu que os dias de paralisação não fossem descontados do salário mensal. Consta na ficha funcional dos senhores Mendes, Paiva, Vieira e demais ferroviários: “Abonadas

as faltas no período de greve do dia 01.02.1988 a 10.02.1988, justificativa: greve.” Além de terem recebido esse abono, ainda houve elogios por parte da empresa. O senhor Ferreira narra:

Nós aqui, devido ser uma minoria, e por causa do poder da chefia, nós não paramos, trabalhamos... não saíamos para o trecho, para o deslocamento, mas nós ficava na sede fazendo uma coisinha, fazendo outra para não perder o ponto, porque a chefia não dispensavam. Não ficávamos em casa, eu tinha que estar no ponto do trabalho e cumprir o que tá no regulamento. Nós não podia fazer isso, não, se nós fizéssemos isso, ou quem fizesse já sabe o que ia acontecer... depois houve um certo elogio, mesmo que seja entre aspas, mas teve por causa do nosso comportamento, porque nós não nos afastamos e não fazemos baderna. Esse elogio veio da residência [chefia geral] em nome da empresa. (FERREIRA, 10 maio 2023)

O relato destaca que, apesar de não terem participado diretamente da greve na capital, os trabalhadores receberam um certo reconhecimento por sua conduta, embora esse reconhecimento pareça ter sido condicionado pela conformidade e pela ausência de “baderna”. Isso sugere uma dinâmica complexa de recompensa e coerção por parte da chefia.

De acordo com jornal *O Povo*, essa decisão foi reflexo de um acordo entre trabalhadores e empresa, visando saírem menos prejudicados do movimento. Assim, o jornal reporta a notícia de que a RFFSA iria obrigar esses trabalhadores a reporem os dias parados. Conforme o jornal *O Povo*, cada ferroviário teria que trabalhar mais meia hora durante 112 dias para repor as 56 horas paradas durante a greve, entretanto tal proposta não foi mais concretizada, uma vez que houve um acordo do abono.

Após o dia em que foi decretado o fim da greve, percebe-se que os jornais não noticiaram mais sobre o andamento da concretização da proposta dos ferroviários. De duas, uma: ou a empresa concordou em ceder ou houve algum acordo para não denunciar a falta de cumprimento.

A reflexão do senhor Araújo faz-se importante: “Nunca fazer greve é bom, greve é quando não tem nada certo e querem acertar e outros não aceitam e lá vem... parece que foi boa porque ajeitaram. Às vezes é preciso a greve porque quando tem algo que não tá certo.” (ARAÚJO, 11 mai. 2023). O comentário do senhor Araújo reflete uma perspectiva ponderada sobre a greve. Ele sugere que, às vezes, a greve é inevitável quando há questões substanciais não resolvidas que precisam ser abordadas. Isso indica uma compreensão da greve como uma ferramenta legítima para enfrentar questões laborais ou sociais urgentes. Sua observação destaca a complexidade das relações trabalhistas e a necessidade de encontrar soluções para problemas persistentes, mesmo que isso envolva ações mais drásticas, como uma greve.

Sobre o trato metodológico com o Jornal *O Povo*, ficou notório que os dados foram organizados de acordo com os marcos temporais referentes ao período do acontecimento. O exercício de sistematização do caso é importante para a análise da pesquisa. Assim, todas as

notícias que foram veiculadas na versão impressa do jornal *O Povo*, entre os dias 1-11 de fevereiro, e que remetiam à greve foram recortadas e foram tratadas e analisadas. A escolha do jornal impresso é uma definição política do enquadramento social que envolveu a greve.

Desse modo, esperou-se com esse capítulo demonstrar as tramas que envolvem o trabalho ferroviário para além da saudade e do orgulho de ter sido ferroviário. Embora nem todos os entrevistados (re)lembrem os detalhes desse evento, optou-se por trazê-lo através eminentemente das páginas jornalísticas da época. Somado a isso, no próximo capítulo irá ser demonstrado mais um outro aspecto que mereceu ser analisado: a fase final do serviço desses sujeitos em virtude do processo de privatização da RFFSA.

4. “ACABARAM COM A RFFSA MAS NÃO ACABARAM COM OS FERROVIÁRIOS”

As consequências dos “ventos neoliberais” (DECKER; KNEIPP, 2011) impactaram no funcionamento da ferrovia no Ceará. Em termos de eficiência e impacto econômico, a privatização tem sido objeto de análises e discussões ao longo do tempo, com diferentes interpretações sobre seus resultados. Contudo, tendo em vista a incumbência de tratar desse processo sem se aprofundar nas questões econômicas, esse capítulo se constitui como modo de lançar luz à dimensão social, demonstrando que apesar do emprego ter sido retirado de muitos ferroviários, suas histórias e memórias permanecem.

Inspirada nessa premissa, esse capítulo objetiva desenvolver a afirmação do senhor Rodrigues: “Acabaram com a RFFSA, mas não acabaram com os ferroviários.” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). Ou seja, a privatização fez com que a RFFSA rompesse com contratos de trabalho, restando uma empresa terceirizada para administrar a ferrovia. O primeiro tópico ressalta o início desse processo antes de ser instituída a privatização. O segundo tópico destaca como esses trabalhadores se sentiram ao saber de suas demissões. E o terceiro e último tópico aborda que, apesar de a RFFSA ter sido erradicada, os ferroviários narram, ainda, as histórias que o tempo não é capaz de apagar. Vale ressaltar que muitas dessas memórias não constam no documento escrito e estão na oralidade. Apesar disso, deve-se dialogar com Alberti (1990), quando afirma que:

[...] a principal característica do documento de história oral não consiste no ineditismo de alguma informação, nem tampouco no preenchimento de lacunas de que se ressentem os arquivos de documentos escritos ou iconográficos, por exemplo. Sua peculiaridade e a da história oral como um todo decorre de toda uma postura com relação à história e às configurações sócio-culturais, que privilegia a recuperação do vivido conforme concebido por quem viveu. (ALBERTI, 1990, p. 05)

O foco da história oral está em capturar e compreender o vivido a partir da perspectiva e das narrativas daqueles que estiveram diretamente envolvidos nos acontecimentos históricos. Isso implica uma abordagem que valoriza as histórias pessoais, os relatos individuais e as visões de mundo dos sujeitos que participaram dos eventos. Ao invés de simplesmente buscar informações inéditas ou complementar os registros existentes, a história oral concentra-se na reconstrução do passado a partir da perspectiva dos indivíduos que o vivenciaram. Assim, ela proporciona que o processo de privatização seja contado diretamente pelo sujeito que o vivenciou, assim como histórias excepcionais do cotidiano. Essas experiências vividas sob a ótica daqueles que as presenciaram tornam a produção mais rica.

4.1 O começo do fim da RFFSA

Assim como as ferrovias foram implantadas visando lucro, o fim da RFFSA esteve associado à busca por uma gestão mais lucrativa e eficiente do sistema ferroviário brasileiro. Assim, ambos os momentos se concentraram em uma política lucrativa para o governo. Desse modo:

Apesar de termos uma legislação trabalhista das mais avançadas do mundo, conquistada por diversas formas de luta que desembocaram na Constituição de 1988, o período de recessão econômica dos anos de 1990 e a vitória política de forças liberalizantes promoveram a redução do Estado, a abertura econômica ao capital estrangeiro, além de terceirizações, privatizações e flexibilização de direitos sociais. (DECKER; KNEIPP, 2011, p. 146)

Mesmo com uma legislação trabalhista reconhecida internacionalmente, a conjuntura econômica e política dos anos 1990 impulsionou transformações no mercado de trabalho e nas relações laborais, muitas vezes resultando em situações de precarização, redução de direitos e insegurança para os trabalhadores. Entretanto, “o começo do fim” se deu antes mesmo de 1990. Assim, é possível refletir acerca desse processo conforme Santos (2023) em sua pesquisa defendida recentemente.

A sociedade brasileira presenciou grandes mudanças com a chegada dos anos 90, com a eleição de 1989 e a vitória do candidato Fernando Affonso Collor de Mello a economia do Brasil passaria por ajustes que se baseavam principalmente na abertura comercial e nas privatizações. (SANTOS, 2023, p. 77-78)

A chegada de Collor de Mello à presidência trouxe consigo um conjunto de políticas conhecidas como Plano Collor, visando uma série de reformas e medidas que buscavam reestruturar a economia brasileira. Entre essas ações estavam a abertura comercial e as privatizações, consideradas como instrumentos-chave para a modernização e reorganização do cenário econômico do país. Desse modo, as narrativas dos sujeitos que vivenciaram esse contexto são fundamentais para compreender o impacto desse momento em suas vidas.

Nessa perspectiva, Halbwachs (1990) cunha o termo *quadros sociais da memória*, referindo-se às estruturas sociais que influenciam a construção das narrativas através da rememoração desses quadros. Estes são considerados como fases ou cenários da vida. Conforme o autor, esses quadros são definidos como memórias moldadas pelos contextos sociais, representando os domínios de significados que atuam como pontos de referência para nós.

Nesse sentido, “a memória do trabalho se caracteriza como individual, pois se atrela às experiências e vivências daquele sujeito que é único, porém contém aspectos da memória de

um grupo” (FERREIRA, 2021, p. 111). Portanto, a memória do trabalho ferroviário é uma interseção entre aspectos individuais e coletivos, onde as experiências pessoais se entrelaçam com a cultura organizacional e as interações sociais, resultando em uma tessitura complexa de lembranças que são tanto pessoais quanto compartilhadas com o grupo.

Nesse sentido, “o trabalho com as fontes orais requer uma análise capaz de perceber como os acontecimentos históricos interferem na vida das pessoas e de modo particular das pessoas comuns” (LEITE; SILVA; LIMA, 2020, p. 256). No processo das entrevistas com ferroviários da categoria de trabalho braçal do interior cearense, foi afirmada a falta de conhecimento desse processo no início da década de 90, embora na capital do estado já estivessem ocorrendo esses rumores. O senhor Ribeiro, um testemunho ocular, relata que:

Nos primeiros anos do meu trabalho ainda não se falava de assunto de privatização. O assunto ficou na boca dos empregados anos depois de 90, mas quando houve esses comentários ninguém acreditava. Eu tinha em mente que me aposentaria pela RFFSA. por ser do governo achava que não iria se acabar. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

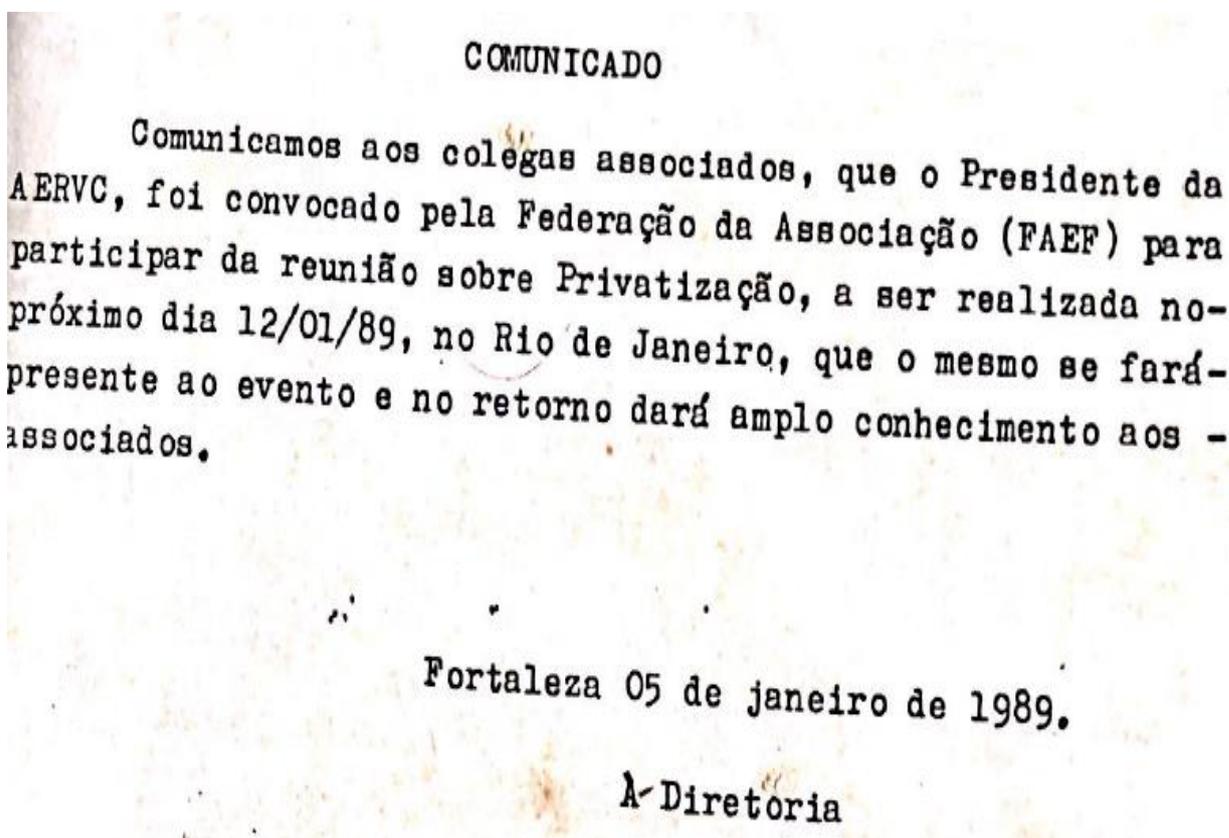
O senhor Ribeiro ingressou no seu trabalho em 1980, o cenário ainda era de prosperidade da empresa. Para os trabalhadores que faziam parte do grupo de trabalhadores braçais, levou mais tempo para que a informação se espalhasse. A historiadora Paula (2008) afirma que “o processo de desmonte da RFFSA atravessa os governos dos presidentes Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva, em processo de continuidade e aprofundamento das medidas” (PAULA, 2008, p. 61). Entretanto, Santos (2023) demonstra o contrário, quando narra que:

Houve três principais fases da privatização nos anos 90, a primeira foi durante o Governo Collor, que foi o presidente que iniciou o processo legal de privatizações, a segunda fase foi durante o governo de Itamar Franco que deu continuidade ao processo iniciado por Collor, e a terceira e maior fase durante o governo de FHC que aprimorou o plano iniciado por Collor de Melo, entre as empresas privatizadas por Fernando Henrique está a Vasp, Vale do Rio Doce, Usiminas, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Telebrás, Rede Ferroviária Federal [...]. (SANTOS, 2023, p. 86)

Apesar de ter sido instituído o processo legal da privatização, havia um contexto informal se desenvolvendo. Assim, pode-se afirmar que Fernando Henrique não apenas deu continuidade ao plano iniciado por Collor, mas também o aprimorou e intensificou significativamente, adotando explicitamente a postura neoliberal. Nessa passagem, a autora revela o desmonte a partir de 1990, entretanto, pode-se pontuar, em contrapartida, através das fontes utilizadas, que o sucateamento ocorria antes de 1990. Esse desmonte se refletia nas especulações de quem compusera a ferrovia. Essas conversas se concentraram numa categoria mais “privilegiada” da hierarquia, como é o caso dos engenheiros. Abaixo um comunicado que

envolve essa categoria. O primeiro aspecto para se notar é que foi redigido pela diretoria geral da Federação da Associação dos Engenheiros Ferroviários (FAEF).

Figura 13– Comunicado redigido pela FAEF



COMUNICADO

Comunicamos aos colegas associados, que o Presidente da AERVC, foi convocado pela Federação da Associação (FAEF) para participar da reunião sobre Privatização, a ser realizada no próximo dia 12/01/89, no Rio de Janeiro, que o mesmo se fará presente ao evento e no retorno dará amplo conhecimento aos associados.

Fortaleza 05 de janeiro de 1989.

A-Diretoria

Fonte: Museu Ferroviário do Ceará, 1989.

Desde a organização da greve nacional de 1988²⁷, o Rio de Janeiro se articulou liderando a luta. E quando se adentrou no contexto da privatização não foi diferente. Contudo, os sujeitos dessa pesquisa sentiram os rumores da privatização somente próximo a sua institucionalização em 1997. Assim, apenas trazem lembranças próximas ao ano de privatização. Isso é problemático, uma vez que, por serem trabalhadores braçais, sem letramento, e como a RFFSA obedecia a uma hierarquização, esse assunto não chegou tão rapidamente a esses sujeitos. Antes de imaginarem, ofícios já eram trocados, cartas também entre a superintendência de Fortaleza e a sede principal localizada no Rio de Janeiro, como essa do destaque acima.

²⁷ Cf. tópico 3 do capítulo 2.

Figura 14 - Carta enviada pelas associações de engenheiros da RFFSA

ILMO SR. LUIS INACIO LULA DA SILVA
 ILMO SR. FERNANDO COLLOR DE MELLO
 BRASILIA - DF
 C/C.: AENCO AERVC AEFN AEEFSJ AER SEVFRGS AELB AEAG
 EBH BJF CRF ISP LCO NPA DSV RJO
 AECB AECBTU AEEFL AEENB
 RJO RJO GPF JBU

URGENTE
 =====

075/FAEF/121289.

A FAEF - FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE ENGENHEIROS FERROVIARIOS, ENTIDADE QUE CONGREGA 12 ASSOCIAÇÕES SEDIADAS NOS DIVERSOS ESTADOS ONDE ATUAM AS SUPERINTENDENCIAS REGIONAIS QUE FORMAM A RFFSA - REDE FERROVIARIA FEDERAL S.A., CUJO QUADRO DE FUNCIONARIOS SOMA HOJE 85.000 SERVIDORES, VEM A PRESEÇA DE V. SA. MANIFESTAR A ESPERANÇA E O DESEJO DE QUE ESTA ESTATAL MANTENHA INALTERADA SUA CONDIÇÃO DE EMPRESA DE ECONOMIA MISTA DURANTE O FUTURO GOVERNO DE V.SA. A FAEF, NESTA OPORTUNIDADE, REPUDIA OS PROCESSOS ESCUSOS DE PRIVATIZAÇÃO COM QUE VEM SENDO AMEAÇADOS ALGUNS SISTEMAS REGIONAIS DA RFFSA, EM FLAGRANTE DESRESPEITO AO CONGRESSO NACIONAL E 'A CONSTITUIÇÃO EM VIGOR, DEVENDO SER RESSALTADO QUE TAIS TENTATIVAS DE 'PRIVATIZAÇÃO A TOQUE DE CAIXA'', SOB O MANTO PROTETOR DO GOVERNO SARNEY, TEM SEMPRE ENVOLVIDO UM 'SELETO' GRUPO DE EMPRESARIOS, QUE LIDERADOS PELO 'EMINENTE' SR. EDUARDO DA ROCHA AZEVEDO, PRESIDENTE DA BOLSA DE VALORES DE SAO PAULO, SE ESCONDEM SOB A SIGLA MDU - MOVIMENTO DEMOCRATICO URBANO, TAMBEM CONHECIDO COMO A UDR DO ASFALTO. ONTEM, TENTOU-SE PRIVATIZAR APENAS A PARTE MAIS RENTAVEL DA MAIS IMPORTANTE SUPERINTENDENCIA REGIONAL DA RFFSA, A SR.3 CUJA SEDE ESTA SITUADA EM JUIZ DE FORA - MG., HOJE, TENTA-SE O MESMO PROCESSO NO AMBITO DA RECEM CRIADA SUPERINTENDENCIA REGIONAL DE BAURU - SP. NOS DA FAEF, ENTENDEMOS QUE MELHOR USO TERIAM OS RECURSOS COLOCADOS A DISPOSIÇÃO DA COMISSAO CRIADA PELO MINISTERIO DOS TRANSPORTES COM VISTA AOS PROCESSOS DE PRIVATIZAÇÃO, SE FOSSEM UTILIZADOS NA APURAÇÃO DOS CASOS DE CORRUPÇÃO DENUNCIADOS ANTES E DURANTE A CAMPANHA ELEITORAL QUE SE FINDA. VIDE CASO WADEL, POR EXEMPLO. ESTA FEDERAÇÃO, EM NOME DA COMUNIDADE FERROVIARIA DE TODO O BRASIL, MANIFESTA AQUI SEU INTERESSE EM QUE NA ESCOLHA DOS FUTUROS DIRIGENTES DA RFFSA, DE SEUS SISTEMAS REGIONAIS, E DE SUAS SUBSIDIARIAS SEJAM CONSIDERADOS APENAS NOMES ORIUNDOS DE SEUS QUADROS FUNCIONAIS. CERTOS DE QUE A RFFSA EM MUITO PODERA' CONTRIBUIR NA RETOMADA DO CRESCIMENTO ECONOMICO DO PAIS, ESTAMOS PLENAMENTE CONSCIENTES DO QUANTO SIGNIFICARA' TER A NOSSA EMPRESA TRATADA E DIRIGIDA COM DIGNIDADE, RESPEITO, E SERIEDADE.

Fonte: Museu Ferroviário do Ceará, 1988

Faz-se importante conhecer o contexto uma vez que essa carta permite a construção de um quadro analítico rico (MALATIAN, 2009). Conforme a indicação dos destinatários, infere-se que o contexto da referida carta é a eleição de 1989, que, por sua vez, contava como principais candidatos Lula e Collor. A pauta é a preocupação com o futuro da empresa e de seus empregados, dando ênfase ao processo de possível privatização que iria assolar a década de 90.

Entre os remetentes destacam-se todas as associações dos engenheiros da RFFSA das diversas superintendências regionais, entre elas a de Fortaleza. No conteúdo da carta, há ênfase no contingente de ferroviários daquele ano que constituía a RFFSA. Isso torna o embasamento mais sólido ao mencionar desde o início a quantidade de ferroviários envolvidos e que poderiam ser prejudicados com a política de privatização. Interessante notar, a partir dessa

fonte, como a RFFSA se inseria nas discussões políticas, procurando estar inclusa nos planos de melhoramentos e não de retrocessos. Infelizmente, não foi encontrado retorno nem posição de ambos os candidatos à eleição diante de tal solicitação. Ainda assim:

O ato de escrever cartas reuniu ansiosos por trazer notícias dizíveis (doenças, tratamentos de saúde, trabalho, detalhes do cotidiano) e apenas fazer supor as indizíveis (gravidez, problemas conjugais, dinheiro). Criava e sustentava o desejo de reciprocidade, pois o envio de uma carta trazia implícito ou explícito um pedido de resposta na conversação realizada à distância. (MALATIAN, 2009, p. 197)

Escrever cartas não era apenas uma simples troca de palavras, mas uma forma de manter vivas as relações, nutrindo a conexão humana através das palavras, da espera pela resposta e do compartilhamento de experiências, sentimentos e informações. Era um elo que transcendia a distância física, sustentando laços afetivos e sociais importantes para quem se encontrava separado por quilômetros de distância. Diante da ameaça do neoliberalismo, havia preocupação em mirar na RFFSA. Logo, a categoria de sujeitos mais letrados da ferrovia enviou carta para os candidatos declarando o receio da possibilidade de a empresa não ser mais de economia mista.

Um outro aspecto de análise nesse documento é o explícito repúdio aos processos de privatização. Diante disso, a entidade sugere que a tentativa de privatização estava sendo conduzida sob a proteção do governo e associada à corrupção, evidenciando preocupações éticas e legais em torno desses processos. Ao solicitar que apenas pessoas dos quadros funcionais internos sejam consideradas para cargos de liderança, a FAEF demonstra confiança no conhecimento e na capacidade dos funcionários existentes para conduzir a empresa de forma eficiente e eficaz. Isso também pode ser interpretado como uma valorização da lealdade e dedicação à empresa.

O que em décadas passadas foi considerado símbolo de modernização, na década de 1990 se apresentou como ultrapassado, com muitos déficits. Sendo assim, “a Rede Ferroviária S.A, concessionária do serviço público de transporte ferroviário, foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND) em 10 de março de 1992, por meio do Decreto 473” (SOUSA; PRATES, 1997, p. 120). Esse processo teve o intuito de estimular o investimento da iniciativa privada nesse deficitário setor de transporte (MAIA, 2009). Ao transferir a responsabilidade para a iniciativa privada, esperou-se que houvesse um estímulo para investimentos em modernização, expansão e avanço serviços de transporte. Porém, deve-se averiguar o grupo que envolve essa melhoria.

Diante disso, foi possível notar o desconhecimento dos entrevistados sobre o processo de desestatização, conhecendo apenas privatização. Não sabiam que “com essa

medida, o governo federal estaria estimulando a iniciativa privada a fazer investimentos num setor que, dada a escassez de recursos públicos, deteriorava-se a passos largos” (SOUSA; PRATES, 1997, p. 120). Os autores ainda comentam que:

A empresa se encontrava imersa em crise financeira crônica, precisando de grande volume de recursos para sanear suas dívidas, fazer a manutenção adequada de seus ativos operacionais e realizar investimentos indispensáveis ao atendimento da demanda de transporte. Além disso, a RFFSA possuía um quadro de pessoal superdimensionado e sua privatização certamente exigiria uma redução brutal desse contingente, o que poderia causar grande tumulto ao processo, a exemplo do que aconteceu em alguns países que privatizaram suas empresas. (SOUSA; PRATES, 1997, p. 120)

Na tentativa de explicar as razões do desmonte da ferrovia, o senhor Ferreira narra que um dos motivos foi a falta de autoridades mais responsáveis para administrar os lucros obtidos e não utilizar em benefício próprio. Assim, narra que:

A RFFSA foi privatizada pelo desleixo e pela falta de comando de uma administração forte. A receita foi ficando menor que o lucro. É como se a oferta fosse menor que a procura, as despesas foram maiores que o apurado, e chegou ao ponto do governo tomar essa medida. (FERREIRA, 10 maio 2023)

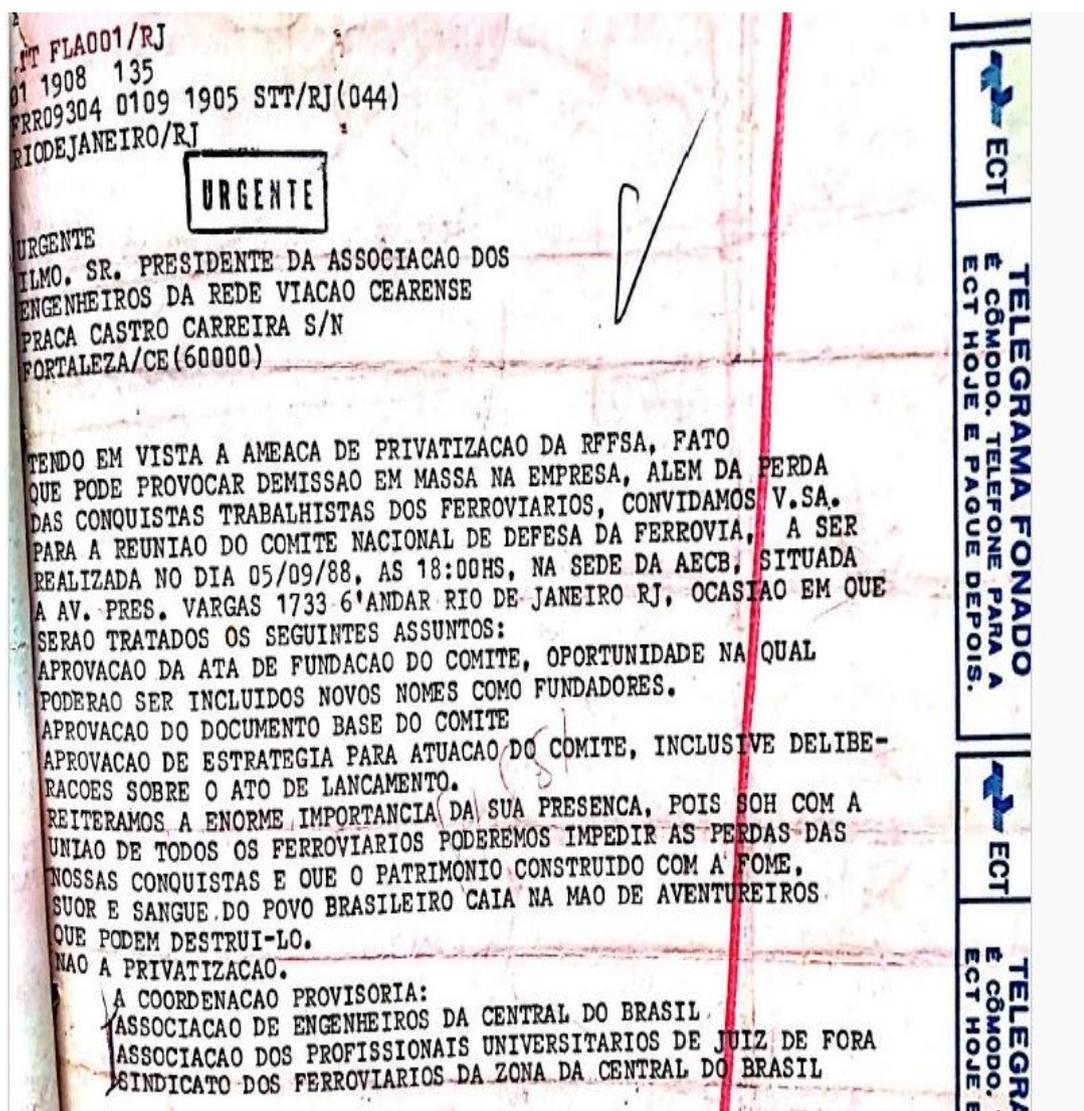
No esforço de analisar o excerto acima, pode-se afirmar que as experiências do senhor Ferreira são materializadas tanto nas memórias como nas narrativas por elas engendradas em seus atos de falas (BARROSO, 2021). Desse modo, suas opiniões e percepções podem incorporar suas memórias. Conforme o que esse narrador acredita, empresas, assim como a RFFSA, miradas pelo neoliberalismo estavam funcionando com um número excessivo de funcionários, remunerando acima da média de produtividade, e, como resultado, registrando perdas devido a uma gestão inadequada. Sendo assim, ele demonstra uma posição indignada diante do desmonte que ocorreu, retratando de forma incisiva e com muita propriedade o que estava falando. Seu semblante nesse momento se caracteriza de receios, gerando-nos reflexões a partir da expressão “e se”: E se tivessem cuidado melhor da empresa?

O que o senhor Ferreira retrata pode ter contribuído para uma série de dificuldades financeiras e operacionais que a RFFSA enfrentou ao longo dos seus últimos anos de administração. Nesse sentido, tornou-se evidente a necessidade de se privatizar bens e serviços de natureza pública, impondo-se enormes sacrifícios às classes trabalhadoras (STAMPA, 2011). Assim, à medida que se alimentava a crença de que a privatização poderia levar a uma maior eficiência e melhoria na gestão dos recursos, entendia-se que ela também poderia resultar em consequências sociais negativas.

Santos (2023) corrobora com a Socióloga Inez Stampa ao citar os indivíduos como os mais prejudicados nesse processo de desmonte. “Os processos de privatizações na década de

90 resultaram em uma série de prejuízos para população brasileira, o maior prejudicado foi a população de baixa renda, no caso das ferrovias, especialmente os trabalhadores operariados.” (SANTOS, 2023, p. 92). Assim, a transferência para o controle privado resultou em demissões em massa, precarização das condições de trabalho e redução dos serviços oferecidos. Essas preocupações estão contidas no documento abaixo:

Figura 15 - Carta emitida para a Associação dos Engenheiros da RFFSA no Ceará



Fonte: Museu Ferroviário do Ceará, 1988

Através da análise dessa carta, pode-se pensar com Malatian (2009) ao mencionar Bourdieu:

A partir de Bourdieu, pode-se falar que as cartas fazem parte de e expressam hábitos, ou seja, comportamentos, regidos por valores próprios de uma dada época ou grupo social no qual se inserem ações individuais, num jogo entre indivíduo e contexto que constitui a dimensão da individualidade. (MALATIAN, 2009, p. 201)

As cartas não são apenas expressões individuais, mas também produtos de uma dinâmica entre a individualidade do remetente e as influências do ambiente social no qual ele está inserido, destacando a complexidade da relação entre ações individuais e a cultura coletiva. Percebe-se que o convite partiu da organização central do Rio de Janeiro para demais regionais, a exemplo do Ceará. Esse convite ou convocação demonstra que havia um movimento resistente na sede, embora no interior cearense, nesse mesmo contexto temporal, os ferroviários de via permanente ainda não tivessem tomado nota da situação.

A observação posta acima como “urgente” simboliza a necessidade de tornar a luta contra a privatização uma pauta necessária de ser debatida o mais rápido possível. A preocupação da perda de empregos é enfatizada no documento. Assim, entende-se que estar fora do trabalho significa, para grande parte da humanidade, uma brutalização ainda maior do que aquelas até então vivenciadas pela classe que vive do trabalho. Nesta desordem mundial globalizada, o desemprego é sinônimo de pobreza e indignidade social (ANTUNES, 2005).

Na referida carta ainda há ênfase na expressão “A mão de aventureiros”. Com isso, pode-se considerar os empresários, que fazem parte da minoria beneficiada com o processo de privatização. Esse mesmo pensamento fará parte das narrativas dos ferroviários ao se reportarem ao processo de privatização. Assim, o senhor Lopes disserta: “O interesse da empresa ser privatizada se deu em razão da ganância de aventureiros que queriam de qualquer forma prejudicar a classe trabalhadora.” (LOPES, 25 jun. 2022). Com isso, o aspecto de denúncia de interesses particulares por trás da privatização presente na carta é enfatizado, convidando a alguma solução. Diante dessa política, dialogamos com Santos (2023) ao afirmar que:

Os cidadãos são os menos favorecidos com essas vendas, enquanto há favorecimento do grande empresário, trabalhadores eram demitidos e aposentados em larga escala, um cenário marcado por perdas de empregos e direitos trabalhistas, enquanto terceirização, o ritmo intenso de trabalho e a precarização se intensificavam. (SANTOS, 2023, p. 87-88)

O panorama descrito acima aponta a intensificação da terceirização, o aumento do ritmo de trabalho e a precarização das condições laborais. Esses elementos sugerem um ambiente em que os interesses e o bem-estar dos trabalhadores são relegados em prol do lucro e da eficiência das grandes empresas. A situação parece caracterizada por uma disparidade alarmante, com demissões em massa de trabalhadores, como aconteceu no interior cearense. Stampa também disserta sobre isso:

[...] essas práticas vêm afetando o trabalhador brasileiro, pela perda do seu emprego e/ou direitos sociais adquiridos, pela desregulamentação e precarização do trabalho, pelo enfraquecimento de seus movimentos de resistência, pela perda da garantia, por parte do Estado, de um mínimo indispensável para a sua sobrevivência e de sua família. (STAMPA, 2011, p. 79)

É essencial reconhecer que a estabilidade econômica e social de uma nação está intimamente ligada à proteção e ao apoio concedidos aos trabalhadores. A perda de empregos e direitos sociais não apenas impacta os indivíduos diretamente, mas também tem repercussões mais amplas na sociedade, gerando desigualdade e aumentando a vulnerabilidade de muitos. Walter Benjamin (1985) relata que esses sujeitos que perdem essas oportunidades foram submetidos à falta de moral e compromisso dos seus governantes, à fome, a péssimas condições de vida e ao desemprego, foram pessoas colocadas à margem da sociedade, à margem da felicidade, com sua dignidade violada e seus direitos afetados.

Quando os trabalhadores ferroviários vivenciaram as especulações da possível privatização da RFFSA, passaram a considerar esse processo um momento que iria prejudicar suas vidas, pois muitos não possuíam o tempo suficiente para se aposentar, sendo desligados compulsoriamente de seus serviços. Após saber do início do fim da RFFSA, o senhor Rodrigues enfatiza na entrevista: “Eu dizia logo pros meus colegas: Eita, vai dismantelar tudo.” (RODRIGUES, 9 mai. 2023). O cenário de suposições foi erradicado quando a medida foi oficializada em 1997 e muitos foram surpreendidos.

O senhor Rodrigues guarda a lembrança desse momento: “Veio uma comissão que reuniu todos nós na estação e disse: a RFFSA privatizou e vocês estão demitidos. Se virar um trem hoje, vocês já não vão mais. Eu chorei na hora.” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). O relato do senhor Rodrigues expressa uma reação emocional intensa diante de uma situação. Além do tom de voz, ao ficar cabisbaixo ao retratar determinado fato, há que inferir a decepção diante de tal ruptura.

No contexto de história oral, essa expressão melancólica ao narrar uma experiência passada é altamente significativa. A partir desses aspectos notados, é possível pensar com Fentress e Wickham (1992, p. 16) que a “[...] maior parte do que recordamos está sob a forma de emoções, sentimentos e fantasias recordados, ou imagens sensoriais recortadas.” Ao trazer à tona lembranças desse momento traumático de sua trajetória, é lançada luz às emoções como forma de expressar algo.

Sendo assim, a história oral busca capturar não apenas os eventos históricos, mas também as emoções, percepções e impactos pessoais que esses eventos têm sobre os indivíduos. Assim, essa privatização não alterou apenas a dimensão social da vida do ferroviário, como

também pessoal, interferindo na saúde psicológica. Diante disso, o senhor Rodrigues reflete que, ao saber de uma notícia dessas, “o caba fica pensando como que vai ser a vida, qual meio vai passar a sustentar sua família.” Desse modo:

As experiências reveladas por meio da fala colocam em fulcro as vivências cotidianas experimentadas em distintos lugares de fala: mulher, mãe, avó, idosa, militante... Cada palavra proferida é a materialização de uma história vivida e sentida. (BARROSO, 2021, p. 15)

Com isso, é possível pensar os ferroviários em seu lugar de fala como trabalhador. A privatização refletiu em suas posturas como esposo e pai de família. Assim, são visíveis as imbricações entre a vida privada e o trabalho. Diante disso, o cenário de especulações apontava para uma possível ruptura de condições de trabalho, como também de vida. Nesse sentido, o senhor Ferreira narra: “Imagina, você trabalhar normalmente numa empresa, e de repente chega um superior e diz: você vai trabalhar na empresa só até hoje, a empresa não precisa mais de seu serviço. A princípio é um choque.” (FERREIRA, 10 maio 2023).

Além do impacto emocional imediato, essa situação gerou insegurança financeira, emocional e profissional significativa. A sensação de ser descartado sem consideração ou preparação gerou essa desorientação diante do futuro incerto. É crucial considerar que demissões inesperadas não apenas afetam o indivíduo em questão, mas também suas famílias. Diante disso, o momento em que o senhor Soares foi demitido nunca foi-lhe tirado da memória, é como se houvesse uma imagem congelada desse momento vivenciado nada prazeroso. Assim, revela: “Pra mim foi um choque, eu cheguei em casa, chorei.” (SOARES, 10 jun. 2023).

Com isso, pode-se refletir com Halbwachs quando afirma que se Bergson acredita que exista um lugar onde todo o passado do indivíduo fica armazenado, “como páginas impressas nos livros que poderíamos abrir, ainda que não os abrissemos mais” (HALBWACHS, 1990, p. 77), para Halbwachs a ideia é diferente. O autor sustenta que não existem imagens inteiramente prontas, e sim um repertório social ao qual o indivíduo recorre para reconstruir suas memórias. Tal ideia se relaciona à noção de que nossas percepções e memórias são moldadas pelas informações disponíveis para nós no momento em que relembramos ou reconstruímos um evento ou imagem mental.

Nessa perspectiva, apesar da natureza do serviço de manutenção da linha férrea ter sido exaustiva e do modo como se concretizava a hierarquização no trabalho, esses sujeitos ainda tiveram que lidar com a possibilidade de privatização da Rede. De acordo com o senhor Rodrigues, durante seu cotidiano de trabalho já se escutava rumores de que a empresa iria “se acabar” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). O narrador ainda comenta que nunca esqueceu de uma

conversa que teve exatamente com um dos seus colegas de trabalho, o Soares. A imagem da lembrança permanece até hoje. Assim rememora:

O bastião [Soares] dizia sempre pra mim: ‘Murilo, as coisas vão ficar tudo diferente, porque quando nós perder nosso emprego vamos continuar a outra vida de novo [pausa].’ A nova outra vida era assim: a condição de voltar nosso serviço no campo, voltar para agricultura. (RODRIGUES, 09 mai. 2023)

Deve-se se atentar para a pausa entre as falas. Isso pode significar a dificuldade do trabalhador de se reportar a essa lembrança considerada traumática para ele. Além disso, o olhar de receio do senhor Rodrigues por ter sido desligado antes de sua aposentadoria marcou muito essa parte da conversa. Desse modo:

A relação com o entrevistado está inscrita na complexa trama da condição humana, onde se instala uma relação de mente, corpo, voz e olhar. Mesmo com a certeza de que qualquer registro, por mais completo que se proponha a ser, nunca consegue dar conta da inteireza do evento a ser registrado, ainda assim é preciso problematizar a forma de transcrever e valorizar os sentimentos e emoções que tomam conta dos sujeitos da entrevista e qual o tratamento metodológico a eles reservado no momento da análise dos depoimentos. (SATURNINO, 2020, p. 262-263)

No esforço de analisar a fala acima do senhor Rodrigues, é possível pontuar que a transição para uma nova vida, associada à volta ao trabalho no campo e à agricultura de subsistência, revela uma conexão com as raízes, uma busca por uma ocupação alternativa que talvez oferecesse mais estabilidade ou até mesmo um retorno às atividades que eram conhecidas ou familiares. Diante disso, mostra-se uma abordagem pragmática diante da adversidade, buscando aproveitar habilidades já existentes para iniciar uma nova fase da vida. Porém esse diálogo não existia no início da década de 90, pois:

Jaciara: Antes da década de 90, o senhor tinha notícias que a empresa ia se acabar?
Rodrigues: Não, foi mais pra depois de 95, eu estava trabalhando e de repente faltava as botas pra gente, faltava uma garrafa para levar água pro serviço, umas luvas para botar nas mãos... e aí foi começando as coisas, dando os pequenos sinais. Lembro até que até hoje guardo uma garrafa que eu comprei porque a empresa não mandava mais. (RODRIGUES, 09 mai. 2023)

O senhor Rodrigues estava com as mãos de sal por conta do cuscuz assim que eu cheguei para entrevistá-lo. Durante sua narrativa se deixou levar pelas tramas, levantando-se e indo buscar a garrafa. Nessa perspectiva:

As metáforas, as imagens, os símbolos intrínsecos ao ato de narrar, constroem uma visão de mundo que não é, certamente, aquela do pensamento sistemático, limitado a verdades conclusivas. Ao contrário, trata-se de uma metodologia que amplia as possibilidades da escrita científica, porque se move nas rugosidades do discurso que se refazem como imaginários nos fluxos de memória e definem identidades. (BARROSO, 2021, p. 15)

No relato de Rodrigues, a falta de itens simples, como botas, garrafas e luvas, pode ser interpretada como indícios iniciais de problemas estruturais na empresa. Porém, esses indicativos para os trabalhadores do interior cearense foram tardios. Embora esses detalhes aparentemente triviais fossem peças cruciais na compreensão de como a crise começou a se manifestar, antes da década de 90 isso não era evidente para muitos sujeitos trabalhadores braçais da linha férrea.

4.2 O impacto da privatização da RFFSA

É preciso refletir sobre o impacto da privatização, um fenômeno nacional que retirou de muitos trabalhadores direitos *a priori* conquistados. Embora esse processo tenha sido um fenômeno que vivido coletivamente faz parte da memória de um respectivo grupo (HALBWACHS, 1990), há que se afirmar a natureza singular de como foi vivenciado por cada sujeito. Por exemplo, para aqueles que não tinham ainda o tempo para se aposentar, ocorrendo o abandono compulsório, foi diferente daqueles que possuíam tempo suficiente de serviço.

Assim, é possível considerar o “trabalho com as memórias como uma polifonia de vozes que compõem uma orquestra, na qual o pesquisador ocupa o lugar de maestro (COSTA, 2014, p. 52). Nessa orquestra da problemática da privatização há dois grupos, aqueles que tinham tempo para se aposentar e outros que não conseguiram e tiveram que continuar trabalhando em outra atividade para garantir sua aposentadoria. Nesse tópico, há mais ênfase nas percepções dos sujeitos que não conseguiram tempo suficiente para se aposentar com a privatização da RFFSA.

Em 1997 se concretiza tal medida governamental, impactando a vida dos sujeitos que faziam a ferrovia. Sendo assim, o fenômeno da privatização fez com que muitos ferroviários não concluíssem seu tempo de trabalho na empresa do governo federal, e até hoje alguns se encontram deslocados buscando uma aposentadoria. Nesse sentido, o senhor Ribeiro questiona: “Imagina só trabalhar 18, 20 anos na ferrovia, e ter o sonho de aposentado federal rompido? Foi o que aconteceu comigo. Trabalhei 18 anos em cima dos trilhos. Atualmente tento procurar outros meios legais para se aposentar.” (RIBEIRO, 14 ago. 2023). A privatização das estatais como a RFFSA foi uma forma de reduzir o tamanho e o papel do Estado na economia, transferindo a responsabilidade dos serviços públicos para o setor privado.

O senhor Ribeiro sentiu de modo muito profundo e até hoje afirma: “Pra mim foi muito ruim, porque eu esperava me aposentar pela empresa. Eu fiquei tão decepcionado que eu não queria nem assistir jornal mais. Quando o Fernando Henrique aparecia na televisão falando,

eu já pedia para desligar.” (RIBEIRO, 14 ago. 2023). A frustração e a decepção são compreensíveis, especialmente quando alguém construiu expectativas sólidas em relação à aposentadoria por meio da empresa em questão. O sentimento de desilusão é agravado quando figuras políticas associadas à privatização são vistas, criando uma conexão direta entre a mudança na situação pessoal e as decisões políticas. O neoliberalismo foi uma sombra para a vida de muitos trabalhadores, pois:

Essas medidas recaem diretamente sobre os trabalhadores, que sofrem pressões para aderirem os planos de demissão voluntária ou incentivada (caso contrário a demissão é involuntária e incentivada), e para abrirem mão de seus direitos constitucionais já conquistados. Tais medidas, também acabam deixando sem postos de trabalho aqueles que não forem absorvidos ou que se recusarem a aceitar as novas condições de trabalho impostas pelas empresas compradoras ou cessionárias, fazendo com que muitos sejam demitidos e que outros fiquem sem função no que restou da empresa estatal. Tudo isso deixa os trabalhadores sob grande pressão psicológica e enorme vulnerabilidade prática, além de aumentar o já enorme contingente de desempregados no país, e promover a mercantilização de direitos sociais antes de responsabilidade da esfera pública. A privatização vem, então, para complementar o ciclo de ofensivas sobre as conquistas da classe trabalhadora, ofensiva essa que vem se dando como pura transferência do fundo público à iniciativa privada [...] Assim, tem-se a passagem de ônus para a sociedade civil, o “ônus sem o bônus”. (STAMPA, 2011, p. 73-74).

Ao colocar o ônus das privatizações sobre a sociedade civil, sem necessariamente trazer benefícios claros em contrapartida, nessa passagem há uma preocupação com a distribuição desigual dos impactos dessas políticas, resultando em uma "transferência de fundos públicos para a iniciativa privada" sem uma dimensão positiva para a população em geral. Para o grupo de empresários poderia ter sido benéfica tal medida. Os defensores da privatização das ferrovias frequentemente destacam a ideia de que a gestão privada pode trazer melhorias na eficiência operacional, investimentos em infraestrutura, inovação tecnológica e uma abordagem mais orientada para o lucro.

Desse modo, acreditam que a competição entre empresas privadas pode levar a serviços mais eficientes, redução de custos e melhorias na qualidade do transporte ferroviário. Porém não foi isso que aconteceu, pois:

As estatísticas, muitas vezes financiadas por grupos econômicos que se interessam pela compra dos bens públicos, apontam a desestatização e a privatização como propulsores do desenvolvimento do país, mas em benefício de quem? O cidadão responsável pelo funcionamento da máquina estatal foi favorecido em algum momento? O que parece ter ocorrido foi a perda de direitos trabalhistas, arrocho salarial e desemprego. (MAIA, 2009, p. 151)

Ao destacar a perda de direitos trabalhistas, a compressão salarial e o crescente desemprego como resultados das políticas de desestatização e privatização, o comentário convida à reflexão sobre as reais prioridades por trás dessas decisões. A autora sugere que,

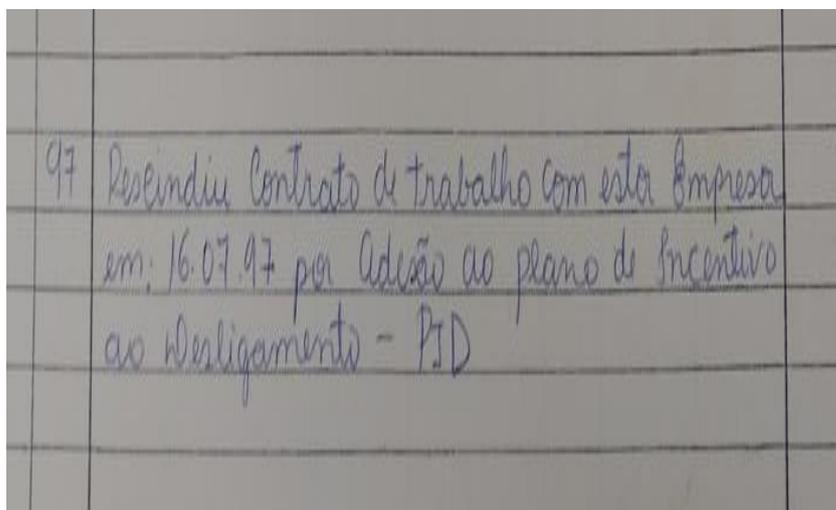
apesar das alegações de que tais medidas impulsionam o desenvolvimento, os impactos diretos sobre a qualidade de vida dos cidadãos podem ser significativamente negativos.

Na cidade, o senhor Rodrigues narra um pouco dos impactos: “Ficou diferente porque você entrar no comércio e pra você não ter como comprar mercadorias. O cara não vai mais me fiar, porque não sou mais aquele que eu era, não tenho mais aquele dinheiro certo todo mês.” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). Esses relatos individuais destacam como mudanças macroeconômicas podem ter impactos imediatos e significativos nas vidas diárias das pessoas, afetando não apenas a capacidade de consumir. Essas consequências individuais são cruciais para se compreender o impacto total das políticas de privatização e ressaltam a necessidade de considerar as relações sociais e humanas de tais decisões.

Ao mencionar a situação política da época, o senhor Rodrigues levanta da cadeira e pontua de modo enfático, demonstrando conhecimento: “Isso foi armado pelo Fernando Henrique. Se ele tivesse deixado nós continuar, eu e mais colegas teriam se aposentado pela RFFSA, e como privatizou atrapalhou a nossa vida.” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). O sentimento de indignação do senhor Rodrigues, assim como de seus demais colegas, destaca a necessidade de considerar não apenas as implicações macroeconômicas, mas também os efeitos tangíveis e pessoais que tais decisões políticas têm sobre as vidas das pessoas comuns.

Para que o trabalhador não saísse com “a mão na frente e outra atrás”, houve, então um plano de incentivo ao desligamento²⁸ no qual a empresa indenizava tal trabalhador para que ele assinasse sua carta de demissão, pois, se optasse por ficar na empresa mesmo, apesar de ser privatizada, a RFFSA seria processada por eles e arcaria com uma multa muito maior.

Figura 16- Registro da assinatura do PID



97 Rescindiu Contrato de trabalho com esta Empresa em: 16.07.97 por Adesão ao plano de Incentivo ao Desligamento - PID

²⁸ Durante o processo de busca pelas fontes, foram realizadas algumas tentativas árduas para conseguir esse documento e, assim, analisar as cláusulas, mas não tive sucesso.

Fonte: Boletim funcional do senhor Alves

Observa-se nessas duas fichas que a data de assinatura foi diferente. Isso significa que aos poucos foram eliminando os trabalhadores que possuíam mais tempo de serviço para assim serem indenizados e conquistarem futuramente sua aposentadoria normal. O senhor Lopes e o senhor Alves tinham duas décadas de serviço prestado na empresa, não conseguindo obter tempo necessário para se aposentar.

Diante disso, foi proposto um plano de incentivo ao desligamento (PID). O senhor Lopes narra que a empresa adotou o PID para conter os gastos, assim narra: “Querida tirar o povo antes da privatização oficial para não ter que pagar indenização muito maior do que previa o PID. Se eu tivesse 25 anos de serviço na empresa, eu me aposentava de forma especial.” (LOPES, 25 jun. 2022). Aposentadoria especial era ter o direito de se aposentar com o mesmo salário do trabalho. Com estas informações, a expectativa para os funcionários que se desligassem era muito negativa. O Plano estabelecia o pagamento, além das verbas rescisórias legais. Sobre isso, o senhor Rodrigues também relembra que:

No dia dessa notícia eu assinei um documento, saíram chamando de um por um, não ficou ninguém sem assinar nada. Um dia eu conversando com um moço bem estudado, ele dizia até pra mim porque eu tinha assinado, porque não fui procurar me aposentar pela RFFSA, mas aí como na época eu não sabia de nada, não entendia nada, assinei, pronto. Lembro que não leram para gente, como eu não sabia ler e vi meus colegas assinando... (RODRIGUES, 09 mai. 2023)

Esse relato levanta sérias preocupações sobre práticas potencialmente coercitivas ou desinformadas por parte da empresa. A assinatura de documentos importantes, especialmente aqueles que podem afetar o status empregatício ou direitos dos trabalhadores, deveria ser feita de forma consciente, o que não ocorreu em virtude de muitos trabalhadores serem iletrados.

Com a assinatura do contrato de concessão dos serviços de transporte da RFFSA para a iniciativa privada em 1996, iniciou-se um clima de medo e de certo silenciamento das reivindicações nos locais de trabalho, haja vista a imposição de novas relações de trabalho que amortizaram e coibiram as lutas ferroviárias mais efetivas. O temor dos trabalhadores era eminente à medida que seus companheiros, antes mesmo da assinatura das concessões, passaram a ser demitidos, aposentados antecipadamente ou substituídos por funcionários terceirizados. (FERREIRA, 2009, p. 12)

Essas rescisões de contratos ocorreram devido à adesão ao Plano de Incentivo ao Desligamento. Esse tipo de plano é frequentemente oferecido por empresas como uma estratégia para reduzir custos ou reorganizar suas equipes, incentivando os funcionários a deixarem seus cargos voluntariamente mediante condições especiais, como pacotes de

benefícios como indenizações. A adesão ao PID implica que o funcionário, por “vontade própria”, aceitou os termos propostos pela empresa para encerrar o contrato de trabalho por incentivo de engenheiros e chefes superiores.

Apesar de mencionar o PID, que traz a dimensão econômica, escolheu-se dar ênfase aos trabalhadores dessas empresas, nas suas perdas, suas dificuldades no pós-privatização, o social é posto em detrimento do capital. Assim, “com a valorização do mundo das coisas, aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens.” (MARX, 2010, p. 80). Nesse contexto, o senhor Soares narra: “A gente recebeu as cartas de demissão aqui na estação, ficamos desorientados. Como que a gente vai viver agora.” (SOARES, 10 jun. 2023). A preocupação do senhor Soares foi notória nos demais ferroviários que não possuíam tempo de serviço suficiente para se aposentar, refletindo como se ajustar a essa mudança em suas rotinas e estabilidade financeira.

Conforme o senhor Ribeiro relata: “Meu primeiro emprego tinha sido esse, eu só sabia trabalhar na linha.” (RIBEIRO, 14 ago. 2023). Desse modo, infere-se que o senhor Ribeiro teve dificuldades de se reinventar em um novo serviço. Em contrapartida, a partir da privatização da RFFSA, alguns ferroviários que viviam do serviço ferroviário, uma vez vindos da agricultura, viram na privatização um risco de voltar para a atividade de lavrador.

Desse modo, pode-se afirmar que o neoliberalismo não se restringe apenas à esfera econômica, essa racionalidade atinge diretamente as dimensões da vida humana. Isso ocorre porque o trabalhador enfrentava a necessidade de buscar outras oportunidades de trabalho, o que exigia uma reavaliação pessoal para redescobrir seus interesses, identificar suas habilidades e reconectar-se com o que gostava de fazer e no que era competente. O senhor Ferreira relembra que, ao receber a notícia oficial de sua demissão, falou para seu superior: “Eu apenas disse: ‘Tá certo, doutor.’ Eu era empregado. Mas até o momento ali, eu disse ‘tá certo’, mas sem eu saber que aquilo ali era uma realidade que eu teria que assumir.” (FERREIRA, 10 mai. 2023).

Diante disso, os cidadãos são obrigados a naturalizar a racionalidade neoliberal que os transformam em novos sujeitos, são compelidos a adaptar-se ao desemprego, naturalização do risco, precarização do trabalho, são forçados a criarem dispositivos de sobrevivência diante desse jogo complexo. (DARDOT; LAVAL, 2016). Diante desse contexto, o senhor Soares narra: “fui, então, trabalhar na agricultura de novo, trabalhei de servente, vendi doce, vendi tapioca com coco, vendi pamonha.” (SOARES, 10 jun. 2023). Observa-se, então, que o senhor Soares se reinventou em busca de sustentar sua família.

Ao longo do depoimento dos ferroviários, percebe-se que não conseguir manter o sustento da família foi uma dura realidade para esses trabalhadores, a ética do pobre é o

trabalho, o labor é essencial para a existência humana desde os primórdios da civilização, é um valor que passa de uma geração para outra. Assim, “Aquilo que se viu e se conheceu bem, aquilo que custou anos de aprendizado e que, afinal, sustentou uma existência, passa (ou deveria passar) a outra geração como um valor”. (BOSI, 1994, p. 481). Porém, o valor parece que se transformou em algo traumático para aqueles que não conseguiram ter tempo suficiente para se aposentar.

Eu tinha em mente que iria me aposentar pela RFFSA. Eu nunca imaginava que em 97 iria privatizar. Porque quando eu entrei em 84 eu estava com 25 anos, e eu dizia quando eu completar 50 anos, eu estou com 25 de RFFSA. Aí eu dizia eu vou trabalhar mais 3 anos e completo 53 anos com 25 anos de serviço. Porque teve colegas que prestou serviços 20 anos e no tempo da privatização já tinha a idade de se aposentar. Então eu já fazia planos. (FERREIRA, 10 maio 2023)

Tendo isso em vista, “[...] por mais que os sujeitos compartilhem experiências comuns, a forma de lidar, interpretar e estabelecer expectativas relaciona-se com as trajetórias de vida, do lugar e do tempo de onde se fala.” (LEITE; SILVA; LIMA, 2020, p. 258). Assim, a experiência pessoal do senhor Ferreira reflete um contexto mais amplo de transformações no mercado de trabalho e nas relações empregatícias, mostrando como as decisões políticas e econômicas podem afetar diretamente a vida das pessoas, muitas vezes modificando planos e expectativas que foram cuidadosamente traçados ao longo dos anos de serviço na RFFSA.

Ademais, cabe refletir acerca dos casos de funcionários provenientes de setores que exigiam um maior nível de escolarização, como administração ou engenharia, ao serem desligados geralmente não encaravam tantos obstáculos ao buscar novas oportunidades, apesar de encontrarem empregos que, muitas vezes, ofereciam remuneração inferior devido aos salários mais vantajosos que recebiam do governo federal. Em contrapartida, a maioria dos colaboradores da Rede também apresentava um nível educacional mais limitado, como aqueles pertencentes à categoria de manutenção de vias permanente.

Além disso, no momento do desligamento, muitos estavam na faixa etária entre 39 e 45 anos, como no caso do senhor Soares, uma fase em que se deparam com maiores desafios ao tentarem reintegrar-se ao mercado de trabalho:

A firma quando tomou de conta disse que não queria nenhum de nós, porque tinha que obedecer ao salário que nós tinha, não podia rebaixar. Aah, se nós tivesse ficado, tínhamos sofrido muito. Muitos abandonaram porque não aguentaram. Eles judiaram com esse povo, era muito serviço para fazer e o povo não aguentava em troca de pouco dinheiro. A produção grande que era de matar. Poucos funcionários que ficavam. Os que precisam completar o tempo, saíam o quanto antes. (SOARES, 10 jun. 2023)

A pressão por alta produtividade parece ter sido insustentável para a maioria dos funcionários, resultando em uma alta taxa de abandono de emprego. A situação descrita pelo senhor Soares destaca um ambiente de trabalho precário, com sobrecarga de tarefas e possivelmente condições inadequadas de remuneração e benefícios. Isso levou muitos funcionários a saírem, não apenas por não serem desejados pela nova gestão, mas também devido à exaustão causada pela pressão excessiva e por recompensas insuficientes pelo trabalho realizado.

Ao chegar a notícia da privatização e tendo uma idade “avançada” não era visado para integrar a próxima empresa. Embora o senhor Ribeiro contasse com 18 anos de serviço, não tinha o tempo proporcional a sua idade. Então, a situação de muitos ferroviários cearenses foi essa mesma. Muitos deles se encontraram na casa dos 40 anos em 1997. Ainda que fossem considerados com idade avançada para serem transferidos para a próxima empresa, eram novos demais para se aposentar. Sobre isso, o senhor Ferreira narra: “Tinha que ter as duas coisas, o tempo proporcional e a idade para poder uma casar com a outra. [Aperto de mão na hora que fala disso.]” (FERREIRA, 10 mai. 2023). Nesse contexto, o aperto entre suas mãos expressou, de certo modo, um modo didático de transmissão de conhecimento e a precisão de reconstruir o passado exatamente como ocorreu.

Nesse exemplo, pode-se afirmar que “rememorar não é mesmo que viver o passado, mas sim a releitura do sujeito que a produz, numa sociedade que se diferencia daquela à qual se refere a lembrança” (LUCENA, 1998, p. 397). Sendo assim, embora o senhor Ferreira sentisse a necessidade de transmitir exatamente o contexto a que se reportava, sabe-se que não é possível a totalidade da lembrança acessada. Embora haja gestos e semblantes, não se aproximam do que foi para quem viveu esse determinado momento.

Vale ressaltar também que, quando vieram os rumores de uma possível privatização da RFFSA, as mobilizações por parte dos ferroviários não eram frequentes, pois a maioria dos líderes mais ativos estavam se aposentando, o que pode ser considerado uma estratégia do governo para que não houvesse resistência. O engenheiro Arruda relembra desse contexto e narra que a maioria já estava muito cansada de todos os anos trabalhando e queria mesmo adquirir sua carta de aposentaria. Quando foi promovido o plano de incentivo de desligamento, assinaram e todos seus anos de trabalho foram convertidos em um acordo feito entre trabalhadores e RFFSA por já saberem que a RFFSA seria extinta, portanto quem saísse o quanto antes garantiria todos os seus direitos.

O senhor Soares narra que, meses depois da criação da administração da nova empresa, houve comentários sobre o seu funcionamento: “O salário diminuiu, o trabalho

aumentou. A RFFSA pagava na faixa de cinco salários, quando a empresa foi privatizada ficou um salário mínimo.” (SOARES, 10 jun. 2023). Além disso, o senhor Rodrigues complementa que, não bastasse diminuir a remuneração, a mão de obra diminuiu e a exigência de produtividade foi intensificada. “O que eu sei da outra empresa é que a turma não atende a linha direito, é turminha de 8 homens e nós era mais de 40 homens.” (RODRIGUES, 09 mai. 2023).

O senhor Ribeiro também narra:

Os ferroviários já tinham em mente que iria mudar, mudar, e quando houve a privatização o trabalho foi mais carracismo. A gente percebeu que eram carrascos, o número de dormentes por dia para serem assentados foi alterado, ao invés de 8 teria que ser 10. Assim, havia mais produção. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

A intensificação do trabalho sem um aumento proporcional na remuneração torna a situação ainda mais desafiadora para os trabalhadores. A privatização pode muitas vezes resultar em uma reestruturação que prioriza os lucros e a eficiência financeira, muitas vezes à custa dos direitos e das condições de trabalho dos funcionários. A mudança mais evidente foi a maior exigência, é como se retornasse ao tempo inicial da RFFSA, eles queriam produção.

Apesar de todo esse cenário de ruptura, o senhor Ferreira afirma que “Trabalhar como ferroviário foi, é e sempre será muito orgulho!” (FERREIRA, 10 mai. 2023). Essa afirmação é bastante assertiva e pessoal, refletindo uma forte conexão emocional e um senso de identidade com o trabalho ferroviário. No entanto, é importante notar que essa visão pode ser subjetiva e variar de pessoa para pessoa. Enquanto para alguns indivíduos, trabalhar como ferroviário pode ser uma fonte de grande orgulho, devido ao significado histórico, tradição familiar, ou pela importância social e econômica da profissão, para outros pode não despertar o mesmo sentimento.

Além disso, a realidade do trabalho ferroviário pode variar consideravelmente dependendo das condições de trabalho, da remuneração, dos desafios enfrentados no dia a dia, entre outros aspectos. No caso do senhor acima, ele foi um ferroviário que é uma exceção, tem seus estudos e pode rapidamente ser promovido para o cargo de apontador, que era registrar no caderno as faltas e fazer cálculos de horas trabalhadas. Porém, os trabalhadores braçais, com certeza, podem fazer coro ao reportar o seu tempo de trabalho resumindo-o em saudades e alívio, como foi destacado na frase de um dos trabalhadores braçais da ferrovia indicado logo no início dessa produção.

É crucial reconhecer o papel desempenhado pelos ferroviários na construção e manutenção de um dos maiores patrimônios do país. Estes trabalhadores, frequentemente esquecidos após a privatização e a reestruturação do setor ferroviário, foram fundamentais para

o desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil. Suas histórias e contribuições merecem ser preservadas para homenagear aqueles que, mesmo após a aposentadoria, desemprego ou mudança de atividade, se orgulham de terem feito parte dessa história. É essencial valorizar o legado dos ferroviários e garantir que suas memórias não se percam no tempo:

Embora os ferroviários tenham sido um dos segmentos mais atuantes da classe operária brasileira ao longo do século XX, o número de trabalhos sobre a categoria e seu cotidiano, bem como os acervos de preservação da memória ferroviária, são pequenos. Após a privatização da RFFSA os poucos documentos escritos e iconográficos foram para arquivos privados ou do Estado (muitos documentos estão desorganizados e em estado de deterioração em depósitos). Restam fragmentos, vestígios, memórias de homens e mulheres que lutaram, em seu cotidiano, pela sobrevivência de um dos maiores patrimônios de nosso país e que hoje, aposentados, desempregados ou trabalhando em outra atividade, se lembram com orgulho de um dia terem feito parte dessa história. (MAIA, 2009, p. 152)

A autora anteriormente afirma que “[...] milhares de trabalhadores perderam seus empregos e tiveram a memória e a identidade ameaçadas.” (MAIA, 2009, p. 144). Ao analisar esse fragmento, é possível pensar com Pollak (1992) ao destacar a íntima conexão entre a memória e a identidade, uma vez que a própria memória é vista como um componente essencial do senso de identidade. O autor, então, considera a memória como uma operação coletiva que abarca os eventos e interpretações do passado que se almeja manter, está incorporada em esforços, conscientes ou não, para delinear e reforçar os laços de pertencimento e os limites sociais entre distintas coletividades (POLLAK, 1992).

Essas narrativas não apenas apresentam as experiências, mas também permitem uma compreensão mais profunda sobre como essas experiências moldam tanto o mundo pessoal quanto o social de cada indivíduo (PORTELLI, 1997). O autor destaca que, ao ouvir e narrar histórias, as nuances das memórias individuais e compartilhadas são reveladas, proporcionando uma compreensão mais completa e contextualizada do impacto dessas experiências na vida das pessoas e na sociedade em geral. Assim, a história oral se revela como uma ferramenta valiosa para entender não apenas o que aconteceu, mas também como esses eventos moldaram as trajetórias individuais e coletivas ao longo do tempo.

Sobre isso, o sentimento identitário continuou nas memórias do senhor Ribeiro ao narrar que nos primeiros meses “Umás horas da noite eu me levantava pela madrugada para me preparar para o trabalho da RFFSA, sendo que eu nem trabalhava mais, no começo foi difícil me acostumar com essa nova vida.” (RIBEIRO, 14 ago. 2023). Esse relato ilustra a forte influência que o trabalho exerce sobre a identidade de muitas pessoas, especialmente quando se dedicaram por um longo período a uma determinada atividade. A transição para uma nova fase da vida, sem a rotina e as responsabilidades associadas ao trabalho, pode ser desafiadora e

demandar um período de adaptação, como evidenciado pela dificuldade inicial de Ribeiro em se acostumar com essa nova realidade.

Até hoje sonham com esse trabalho, ainda fazendo parte de suas vidas. Diante disso, a máxima “Acabaram com a RFFSA, mas não acabaram com os ferroviários” pode exprimir um modo de resistência do legado de histórias e memórias que ainda permanecem. Apesar da pandemia ter levado muitos deles, que, na história oral, são considerados fontes vivas, muitos ainda estão vivos, e por isso o senhor Rodrigues foi feliz ao afirmar que, mesmo que tenham acabado com a RFFSA, os ferroviários ainda estão vivos, e com lembranças excepcionais para serem contadas e que nem o documento tradicional foi capaz de registrar.

4.3 Duvido isso o documento contar: práticas cotidianas na via permanente

A partir da reflexão feita ao final do tópico anterior, decidiu-se construir um tópico mais leve que dê conta de aprofundar algumas histórias que constituem as memórias desses ferroviários. Assim, vieram à tona aspectos cotidianos, culturais e emocionais que podem ser negligenciados em outras formas de documentação histórica e sobre os quais as entrevistas oportunizam a análise. As entrevistas são realizadas a partir dos narradores, desse modo:

Os melhores narradores são aqueles que deixam fluir as palavras na tessitura de um enredo que inclui lembranças, registros, observações, silêncios, análises, emoções, reflexões, testemunhos. São eles sujeitos de visão única, singular, porém integrada aos quadros sociais da memória e da complexa trama da vida. (DELGADO, 2003, p. 22-23)

Evidencia-se, então, que os narradores conseguem não apenas contar uma história, mas também incorporar diferentes camadas de significado e complexidade, proporcionando uma compreensão mais rica e profunda dos eventos e experiências narradas.

Ecléa Bosi destaca a importância da narrativa de pessoas idosas e quão urgente se faz o conhecimento das histórias desses sujeitos. A autora, na introdução de sua obra *Memória e sociedade*, lança o seguinte questionamento: “Por que temos que lutar pelos velhos?” (BOSI, 1994). Em busca de dissertar acerca dessa reflexão, a autora discute que esses indivíduos constituem a fonte de onde jorra a essência da cultura, ponto onde o passado se conserva e o presente se prepara, pois são guardiões do passado. É notório, dessa maneira, que a autora convida a ter um olhar sensível para esses sujeitos, pontuando razões da importância de que suas memórias virem à tona.

Bosi (1994), então, alerta para uma valorização da história e memória dos sujeitos mais velhos, adquirindo sensibilidade para analisar o que suas lembranças, que são respaldadas por uma memória coletiva, têm a contribuir para a historiografia. Sendo assim, a autora justifica com argumentações convincentes a importância de que o ato de rememorar possa ser pensado para além do lembrar por lembrar. Assim:

Nelas é possível verificar uma história social bem desenvolvida: elas já atravessaram um determinado tipo de sociedade, com características bem marcadas e conhecidas; elas já viveram quadros de referência familiar e cultural igualmente reconhecíveis; enfim, sua memória atual pode ser desenhada sobre um pano de fundo mais definido do que a memória de uma pessoa jovem, ou mesmo adulta, que, de algum modo, ainda está absorvida nas lutas e contradições de um presente que a solicita muito mais intensamente do que a uma pessoa de idade. (BOSI, 1994, p. 23)

Essa diferença na experiência temporal influencia a forma como essas distintas faixas etárias percebem, recordam e compartilham suas histórias e memórias. As memórias envolvidas nesse tópico dão conta do cotidiano ferroviário. Com isso, esse cotidiano não está caracterizado apenas pelos atos de marcar seu ponto, assentar dormentes, almoçar com a turma reunida em algum trecho no meio “do nada” e retornar para casa ao final do dia. Está repleto, também, de vivências de lazer, traumáticas, por vezes, histórias que o documento escrito não é capaz de contar.

Conforme Bosi (2004), “quando se trata da história recente, feliz o pesquisador que se pode amparar em testemunhos vivos e reconstituir comportamentos e sensibilidades de uma época” (BOSI, 2004, p. 16-17). Assim, aqui lidamos com fontes vivas, que, ao contrário do documento escrito materializado, dialogam com os pesquisadores em tempo real, embora seja desafiador o seu manejo. Delgado (2011) também tece comentários acerca desse debate tradicional, a autora afirma que “considerando-se a evocação do passado como substrato da memória, pode-se deduzir que, em sua relação com a História, a memória constitui-se como forma de retenção do tempo, salvando-o do esquecimento e da perda.” (DELGADO, 2011, p. 45). Logo, a autora a visualiza como relação dialógica.

Diante disso, “desde que a história oral se estabeleceu como prática e movimento nos anos 60 e 70, os historiadores orais debatem questões referentes à memória e história.” (THOMSON, 2006, p. 65). Halbwachs (1990) demonstra que é impossível localizar as nossas lembranças se não tomarmos como ponto de aplicação os cenários sociais reais. Então, o *quadro social* serve como referência para reconstrução de uma memória. Entretanto, devemos nos ater ao fato de que, ainda que o indivíduo seja socialmente construído, a percepção e o conhecimento do mundo são promovidos de forma singular.

Desse modo, Rousso (2006) afirma que a reconstrução psíquica e intelectual que acarreta de fato uma representação seletiva do passado nunca é aquela do indivíduo somente, mas de um indivíduo inserido num contexto familiar, social, nacional (ROUSSO, 2006). Esse ponto de vista ressalta a complexidade da construção da memória e da representação do passado, enfatizando que elas não são simples reproduções dos fatos vividos por um indivíduo, mas sim reconstruções influenciadas por múltiplos elementos contextuais.

Apesar do fenômeno ser social, “tais experiências comuns devem confrontar-se, ainda, com a subjetividade das experiências individuais e com a prática de uma categoria que não se apresenta de forma homogênea e monolítica, mas sim em toda a sua diversidade e peculiaridades (MOREIRA, 2008, p. 155). A subjetividade das experiências individuais é um fator fundamental a considerar. Cada indivíduo possui um conjunto único de vivências, valores e histórias de vida que moldam sua percepção do mundo. Essas experiências pessoais interagem constantemente com as dinâmicas coletivas.

Foi notório que, ao iniciar as entrevistas, a arte de narrar foi ganhando espaço nessa pesquisa. Algo mencionado sobre o cotidiano ferroviário era a função chamada Ronda²⁹. Sendo assim, era feita uma escala para organizar a ordem daqueles que realizariam essa função. Nesse sentido, o senhor Ribeiro rememora:

Cheguei a fazer a ronda. Ia todo tempo acompanhando a linha com a pá, a enxada, alguma coisa para tirar os bichos do meio da linha, porque quando vinha o trem da noite, matava gado, ou até no período de inverno com as chuvas muito fortes tinha pedras no meio dos trilhos e a ronda era necessária. Fazia a ronda de pé. Além de ir de pé, levava essas ferramentas tudo no ombro. Teve uma época que tive um feitor meio carrasco e ele dizia assim: ‘Durante seu percurso, você vai acochar 30 juntas da linha de um lado e 30 de outro.’ No total dava 60. Tudo isso. Cada junta daquele são dois parafusos de um lado, e dois parafusos de outro. Eu tinha que fazer 60 juntas daquela. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

A partir desse relato, pode-se afirmar sobre a função que, apesar de ser realizada seguindo escalas, era exaustivo o caminhar por alguns quilômetros na linha. Ademais, mesmo realizada a pé, ainda havia o carregamento de ferramentas sobre o corpo, intensificando o cansaço. Cerqueira (2017) na sua pesquisa de mestrado abordou acerca dos ferroviários no Piauí, uma parte da sua produção foi dedicada à categoria de via permanente, abordando suas condições de trabalho. Assim, aborda sobre o trabalho da ronda no seu livro resultado de sua dissertação:

²⁹ Conforme o Glossário de termos ferroviários, ronda significa o serviço da via permanente, para verificação de ocorrências que ponham em risco a circulação dos trens (p. 50).

Em dias em que os trens circulavam, os conservadores da estrada precisavam estar sempre atentos e fazer as rondas, pequenas viagens nos troles para verificar o estado da estrada. Uma simples pedra entre os trilhos poderia provocar um descarrilamento. Eram os conservadores de linha os responsáveis por manter a linha em perfeito estado, trocarem os dormentes, os trilhos, cuidar dos aterros para que nada desse errado durante as viagens. (CERQUEIRA, 2017, p. 175)

De acordo com a autora, pode-se inferir a importância do trem de passageiros e cargas para o desenvolvimento naquela época. Diante da preocupação com um tráfego seguro, havia a necessidade de conservadores da estrada vigiando, realizando inspeções regulares para garantir que a estrada estivesse em condições satisfatórias. O simples fato de uma pedra entre os trilhos poderia ocasionar um acidente grave. Desse modo, os conservadores de linha possuíam a incumbência de evitar problemas durante as viagens. Quando identificada alguma falha, teriam que atuar na correção. No relato dos entrevistados, a questão da ronda ser realizada a pé perdurou nas linhas ferroviárias do Ceará até meados de 1983. O senhor Rodrigues, que alcançou os anos finais desse método de trabalho, afirma que:

O ronda da linha era uma espécie de guardião. Se caminhava 20 quilômetros a pé. Levava as bandeiras, amarela, vermelha e verde. Vermelha para o trem parar que era perigo. Amarela significava que o trem deveria passar naquele determinado trecho em velocidade moderada. No tempo de inverno, a gente ouvia só o barulho de cachoeiras, trovão e relâmpago ao longo do trecho. No inverno a ronda era mais intenso. (RODRIGUES, 09 maio 2023)

Muitas vezes faziam isso nos casos de descarrilamento, sobretudo em períodos de inverno rigoroso. Assim, apesar de ser contabilizado como horas extras, esses ferroviários eram chamados independentemente do que estivessem fazendo. “Na hora que me chamasse para ir eu estava no ponto.” (ARAÚJO, 11 de mai. 2023), assim relata o senhor Araújo na construção de uma identidade de um trabalhador produtivo. Para ele, ser ferroviário na RFFSA era não ter horário fixo para chegar em casa, uma vez que sua função exigia que se deslocassem para outras cidades. Muitas vezes eram convocados para reparar algum acidente e passavam mais de uma semana fora do seu lar. Com isso, até em dias que teoricamente eram destinados a sua folga, poderia haver essas ausências.

Na tentativa de enfatizar os desafios da intensificação da rotina de trabalho, o senhor Arruda, engenheiro responsável pela turma de Reriutaba, reflete: “Quantos carnavais e dias de chuva a gente não passava em algum acidente em um trecho?” (ARRUDA, 20 de nov. 2022). Com isso, há espaço para uma lembrança que o senhor Ribeiro ainda hoje possui, que marcou de certo modo o cotidiano do seu trabalho:

Houve uma virada de trem na semana santa, quinta e sexta da paixão eu comi carne de gado porque não tinha outra coisa. Quinta e sexta estivemos dia e noite no trecho. Aqueles caras mais católicos, ixii... eram muito católicos. Alguns não comeram, não,

eu comi. E eu dizia que 'se for pecado, Deus está vendo a necessidade'. Foi o dia que eu comi mais carne. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

Na fala acima, percebem-se adaptações das práticas culturais e religiosas em face de condições adversas. A frase "se for pecado, Deus está vendo a necessidade" revela uma tentativa de reconciliar a situação excepcional com os preceitos religiosos. Essa justificativa promove a reflexão ética do indivíduo diante da necessidade imediata, sugerindo uma crença na compaixão ou compreensão divina em relação às circunstâncias extremas. Diante desse cenário, o senhor Soares caracteriza um pouco do cotidiano ferroviário: "A fome, o frio, o medo, a solidão, a saudade de casa e dos filhos fizeram parte da nossa vida de trabalho." (SOARES, 10 jun. 2023).

Percebe-se, então, a força física sempre relevante para esse tipo de trabalho. Logo, o cotidiano desse trabalho não se resume apenas a nostalgias, há também essas tramas e traumas. Entretanto, esses ferroviários tinham que estar com a saúde mental cuidada, pois algumas situações traumáticas de acidentes insistem em ficar em suas lembranças. Diante disso, é possível afirmar que nem o tempo foi capaz de apagar. O senhor Paiva narra algo que ainda tem hoje em mente:

Eu juntei um trabalhador da minha turma, foi eu que juntei ele e coloquei dentro de um surrão. Um dia 5 horas da manhã, ele gostava de umas farras, e sentou na ponta do dormente e o trem passou por cima e retalhou. Esse ossinho que nós temos aqui? A roda pegou e arrancou. Aí rolou o pé dele com o sapato. O intestino dele ficou estendido a 15 metros de distância. E o maquinista muito amigo do trabalhador achava que tinha sido algum animal. Depois que foi saber. (PAIVA, 4 de ago. 2022)

As cenas de acidentes na mente dos trabalhadores também era algo que demorava a ser esquecido pelos ferroviários. O senhor Paiva afirmou que, de acordo com as regras da empresa, era necessário comparecer aos locais de acidentes que interrompiam, de certo modo, o tráfego do trem. Ademais, o mesmo, que foi durante anos o chefe da turma dos trabalhadores, afirma que, diante de tal contexto, fazia-se imperioso organizar, após qualquer acidente, um relatório indicando causas e responsáveis. Isso era a ordem que recebiam. Com isso, percebe-se que além dos traumas físicos havia os traumas psicológicos de lidarem com esses acidentes no meio do trecho.

Além disso, vale ser ressaltado o imaginário popular das décadas de trabalho dos ferroviários. As assombrações foram comentadas pelos trabalhadores, repassando uma ideia de que seu trabalho exigia uma coragem para ser exercido. Com isso, são perceptíveis as ditas histórias narradas. É notório que cultura popular tem a ver com a oralidade, podendo, assim, interligar-se com a História Oral. "Desenha-se, ao longo das estórias, uma configuração cultural

complexa onde se mesclam a realidade e o imaginário, o presente e o passado, a experiência vivida e o fato narrado.” (CAVIGNAC, 2009, p. 70).

Nesse sentido, “essas narrativas atemporais revelam ainda um passado esquecido, enterrado e escondido nas furnas e nas serras repletas de perigos e de almas; realidade invisível que se desvenda na palavra.” (CAVIGNAC, 2009, p. 70). Diante disso, o senhor Ribeiro relata:

Tinha uma parte do trecho que chamava *corte do menino*. Eu vinha da ronda já escuro. Toda pessoa que passava por lá ouvia um menino chorar: ‘ueh, ueh’. Bom, eu passei e escutei esse barulho também. No dia seguinte, comentei com alguns colegas e eles explicaram que ali por perto tinha sido enterrado um menino pagão. E, também, outro fato curioso é que durante as rondas, a gente encontrava algumas pessoas com problemas mentais, carregando sacos nas costas, andando pelos trilhos. Muitos de outros estados, como Piauí, viam andando, seguindo viagem rumo à Fortaleza. (14 ago. 2023)

Diante do que o senhor Ribeiro mencionou, pode-se pensar com Portelli quando afirma que:

Não é nosso objetivo questionar a confiabilidade dos episódios contados pelos narradores para “identificar sua dimensão mítica”. Pois partimos do pressuposto de que “um mito não é uma história falsa ou inventada”. É “uma história que se torna significativa na medida em que amplia o significado de um acontecimento individual (factual ou não), transformando-o na formalização simbólica e narrativa das auto-representações partilhadas por uma cultura.” (PORTELLI, 2006, p. 121)

Ao ser perguntado o que seria “um corte” no vocabulário ferroviário, o senhor Ribeiro responde com esmerada satisfação: “Corte é uma barreira grande e o trem passa por dentro, só não é túnel porque não é fechado por cima... barreira de um lado e de outro que os trilhos vão dentro, porque os trilhos não sobem alto.” (RIBEIRO, 14 ago. 2023). Com esse questionamento, é perceptível que no momento da entrevista não há maior detentor de conhecimento. O entrevistado também possui seu conhecimento de assuntos que quem o entrevista não possui, logo se constrói uma relação de igualdade. Portelli (2016) considera a entrevista de História Oral como “experimento em igualdade”. Sobre isso, o autor, então, caracteriza:

[...] dois indivíduos, separados por classe, idade, gênero, etnia, educação ou poder, fazem um esforço para falar um com o outro como se todas essas desigualdades estivessem suspensas e os seres humanos pudessem conversar uns com os outros em um mundo utópico de igualdade e diferença. (PORTELLI, 2016, p. 27)

O autor enfatiza o potencial transformador das interações humanas. Diante dessa relação dialógica, pode-se afirmar que a História Oral nos permite analisar para além do relato gravado, ou seja, as performances. Assim, o modo como o senhor Ribeiro demonstrou o som do menino chorando tornou o relato mais enriquecido de detalhes. Diante desses relatos, pode-

se refletir que a oralidade não deve ser reduzida apenas ao dizível, mas é também a performance que está nos gestos, no olhar, no silêncio.

As histórias fantásticas de mitos constituem parte desses tempos mais antigos e entre o grupo de ferroviários no meio da mata não poderia ser diferente. Quando acontecia desses ferroviários pernoitarem em alguma parte do trecho, o senhor Mendes foi logo questionado sobre como era. No início já começou a fazer: ‘rururu’ (deu um sorrisinho já antes de contar). "A gente dormia onde desse certo, para ganharmos uma ajuda extra. Teve uma vez que arrumamos uma casa para ficar bem próxima do trecho. Tinha um dos colegas que dizia não ter medo de alma, e então fui no escuro assustar ele." (MENDES, 20 de mai. 2022).

Esse trecho demonstra os trabalhadores, buscavam soluções criativas para enfrentar os desafios do cotidiano, inclusive garantir uma renda extra ao dormir em locais próximos ao trabalho. A atitude de tentar assustar alguém pode variar de pessoa para pessoa - alguns podem achá-la engraçada, enquanto outros podem se sentir perturbados ou desconfortáveis com isso.

Além desse cotidiano se mostrar nas narrativas orais, também consta nas fotografias. Sendo assim, selecionaram-se duas fotografias para esse tópico. Boris (2012) afirma que toda fotografia é um resíduo do passado, possuindo a incumbência de trazer um fragmento de uma determinada realidade. Por conseguinte, deve ser encarada como uma fonte na operação historiográfica. Segue abaixo uma fotografia que muito transmite o dia a dia de quando implantavam barraca longe dos centros das cidades.

Figura 17 - Alojamento no meio do trecho linha norte do Ceará



Fonte: Arquivo digital do Museu Ferroviário do Ceará, 1985.

Nessa referida imagem, pode-se observar a forma de acomodação quando havia algum intervalo de serviço. De acordo com relatos orais de engenheiros e trabalhadores da linha, em alguns locais de trechos, havia ausência de arborização, logo, estavam desguarnecidos da sombra proporcionada por essas vegetações.

Ademais, há uma barraca construída com um pedaço de lona estendida sobre algumas estacas implantadas no chão pelos trabalhadores. O espaço onde era construída se situava em uma parte isolada do trecho, muitas vezes não era próximo à nenhuma residência. Ademais, como necessitavam realizar algum reparo demorado naquela região, precisavam ficar a maior parte do dia separando um espaço onde fosse possível guardar seus objetos.

Vale observar que, na maioria dos casos, pelo número expressivo da turma dos trabalhadores, a lona não abarcava todos, ficando alguns sem a sombra. Essa imagem nos leva à reflexão da sua árdua rotina, em que estavam submetidos aos fenômenos da natureza. Conforme as palavras do senhor Paiva: “Eu era exposto à lama, chuva, sol, poeira e russara³⁰.” O senhor Ferreira relata essas mesmas condições:

Jaciara: Como que esses ferroviários iriam para o meio do sol e trabalhavam com blusa de manga curta?

Senhor Ferreira: As blusas normais, sem manga. Minha filha, na época do verão, eu olhava para aqueles pobres (eu chamava de pobres, mas é mais na condição que estavam sendo vítimas), mas aquilo era tão normal, no verão tinham deles que da manga para baixo era só aquela vermelhidão. Tinha gente que pegava sol e nós dizia, ‘esse aí pegou sol e ficou tostado’. Não tinha protetor solar na época, não era modernizado. Ô bicho para sofrer era pião, eles brincavam no sol. Quando o sol ia esfriando, eles mudavam de comportamento, ficava mais calmo. Naquelas condições, se colocasse a blusa em pé, ela ficava de tanto suor e poeira. (FERREIRA, 10 maio 2023)

Diante disso, podemos nos ater à blusa utilizada como uniforme da empresa. São mangas curtas, logo, é possível a reflexão do modo como eram protegidos os antebraços desses sujeitos. Essa ponderação se faz ainda mais pertinente quando o senhor Paiva começa a explicar que “Era proibido trabalhar com blusa de manga comprida, apenas manga curta. Se a manga comprida se enganchasse em qualquer peça ali, você pode se acidentar. Aliança e cordão... Deus me livre... eu tinha tudo isso, mas não usava.” (PAIVA, 04 de ago. 2022).

Ao retratar essa situação, observa-se quão contundente o senhor Paiva foi com as palavras. Os acessórios não eram permitidos por facilitarem a concretização de algum acidente de trabalho, uma vez que manuseavam máquinas e ferramentas pesadas. Ademais, em virtude

³⁰ Russara faz parte do dito popular que significa uma vegetação que provoca coceira na pele.

das condições da época, muitos nem percebiam o perigo que ocasionava toda aquela exposição ao sol sem a devida proteção.

Assim, estavam desprotegidos no que diz respeito ao antebraço, uma vez que esses sujeitos se submetiam a todos os processos da natureza, como uma tarde em alta temperatura ou até mesmo um dia chuvoso. Contudo, tendo em vista o interesse da empresa, segundo o Regimento Interno da RFFSA, esse modelo das blusas era utilizado para prevenir possíveis acidentes de alguma ferramenta que pudesse fazer com que ficassem enganchados. Desse modo, à medida que se protegiam das condições operacionais dos serviços, desprotegiam-se em relação às condições da natureza.

Porém, havia exceções. A menção das exceções indica que, mesmo diante desse cenário, havia flexibilidade ou alternativas para lidar com essa questão, mostrando que a segurança e o bem-estar dos trabalhadores eram considerados dentro das possibilidades existentes.

Figura 18 - Conservadores de via permanente no meio do trecho



Fonte: Arquivo digital do Museu Ferroviário do Ceará, 1989.

Pode-se perceber que apesar da regra ser não utilizar blusa com manga alguns a utilizam, porém percebemos as mangas arregaçadas para não encostarem nas peças. A partir dessa fotografia, como da anterior, percebe-se que os pontos de trabalho eram os mais inóspitos

possíveis. É possível visualizar a natureza do trabalho em grupo, ou pelo menos em dupla. Cada um dos serviços sendo executado em dupla pode remeter à importância do trabalho coletivo. Vieira (2010), que realizou trabalhos acerca dos ferroviários dessa categoria no Piauí, afirma que esses trabalhadores braçais manuseavam materiais pesados e utilizavam a própria força do corpo. Com isso, Vieira (2010) pontua que

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. (VIEIRA, 2010, p. 119)

Ademais, a partir do momento em que paravam em um determinado ponto, não poderiam retornar para casa no horário em que terminassem o serviço, uma vez que a “picape”³¹ que os levava era colocada nos trilhos a partir da liberação da linha dada por todos os agentes de estação que constituíam aquele determinado trecho até sua cidade de origem. Caso fosse colocada nos trilhos sem o aval das demais estações, poderia ocasionar algum acidente ao se chocar com algum trem.

Nesse sentido, inserido em um sistema de hierarquização, o capacete de cor branca pertence aos trabalhadores braçais. O senhor Paiva, quando questionado sobre a diferenciação das cores dos capacetes no ambiente de trabalho, afirma que auxiliava no momento da chegada dos engenheiros em determinado trecho. Essa facilidade possibilitava saberem a função de cada um e com quem estavam se comunicando. Na maioria das vezes, quando esse engenheiro chegava, procurava o supervisor da turma, que, por sua vez, repassava as questões dos trabalhadores da via permanente para ele.

Nessa perspectiva, a linguagem iconográfica captura o cotidiano e a vida real de modo questionável, incorporando um retrato da sociedade de determinada época e lançando luz sobre os pensamentos que cobriam a mente das pessoas. Ademais, a imagem pode ser usada com um teor realista, reproduzindo um momento que ficou preservado através do registro imagético de forma a registrar o cenário de determinada época.

Sobre os primeiros usos das imagens na pesquisa histórica, Lima e Carvalho (2009, p. 35) afirmam que, antes, “o valor de prova ou testemunho da fotografia, quando lastreada pelas fontes textuais, servia como documento complementar para a construção de narrativas de cunho positivista, baseada no encadeamento factual e biográfico.” Nessa produção, essas

³¹ De acordo com o dicionário *on-line*, era uma espécie de caminhão de pequeno porte ou usualmente conhecida como um tipo de caminhonete utilizada para transportar diversas coisas e com diferentes propósitos. Aqui, no caso da ferrovia, era um carro que levava os trabalhadores e as suas ferramentas até os trechos de trabalho.

imagens ocupam uma função mais do que complementar de evidência histórica, uma vez que trazem novas problemáticas a serem pensadas além do documento escrito e das fontes orais. Desse modo, pode-se pensar na imagem como uma narrativa visual contendo uma capacidade constitutiva das categorias, estruturas e práticas sociais dos sujeitos.

Um cenário descontraído no momento do almoço eram as brincadeiras, apelidos eram trocados, sociabilidades eram construídas. “As experiências desses ferroviários no ambiente de trabalho também foram marcadas por momentos de descontração entre os colegas, principalmente quando faziam dos apelidos forma de brincadeiras e de “quebrar o gelo.” (VIEIRA, 2010, p. 191). Dessa forma, as experiências desses ferroviários não se limitavam apenas às atividades laborais em si, mas também incluíam esses momentos de descontração e camaradagem, que desempenhavam um papel importante na dinâmica do ambiente de trabalho.

Quando ficavam no meio do trecho, no horário de almoço, o senhor Soares conta como era: “Uma grande turma jogava baralho debaixo da barraca ou debaixo de uma sombra de alguma moita. Passava a meio dia sozinho jogando baralho. Jogava a lona no chão e se deitava. Uns dormia chega roncava.” (SOARES, 10 jun. 2023). Através dessas lembranças e histórias, é possível reconstruir não apenas os eventos, mas também os sentimentos, as relações sociais e as práticas do cotidiano, contribuindo para uma compreensão mais holística e humana da história.

Outras situações consideradas brechas do contexto de trabalho pesado, da rotina sistematizada do trabalho, eram os momentos de cantoria. A cantoria era uma dessas formas de divertimento no meio do trecho ferroviário. As letras que eram cantadas faziam parte das canções de reisados. Logo, o senhor Ribeiro rememora:

Os mais de idade eram mais sérios, os mais novos mais interativos. Teve uma vez que nós tava trabalhando dentro de um corte fechado, bem quente, na ponta de uma rua. Então um colega da gente, o Onofre, ele era muito inteligente, cantava umas músicas, principalmente de reisado e ele começava grampiando a linha: (pá, pá, pá). E na turma tinha a da muniçada, que eram os mais brincalhões, os mais novos. E então o Onofre começava: “quando eu vinha...” e nós completava em conjunto: “ei bumba”, todo mundo, quando *dava fé* o corte lá em cima tava looooootado de gente para ver o que era. Uma truvuada danada. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

Diante do exposto, foi possível refletir que, apesar do trabalho ser executado no sol ardente, havia animação para cantar. Então, ao compartilhar esse pensamento com o senhor Ribeiro, foi respondido: “Para mim, naquele tempo o sol não era como o de hoje não”. Diante disso, apesar das mudanças climáticas com o passar dos anos, percebe-se uma ingenuidade por parte do narrador ao afirmar que as condições climáticas não chegavam a ser tão intensas como

hoje. Em virtude da sua idade, por exemplo, hoje sair em um dia ensolarado na parte da tarde já não é algo tão vantajoso.

Ademais, ao retornar para a análise das canções que eram cantadas no meio do trecho ferroviário, percebe-se que as práticas sociais revelam uma riqueza de experiências culturais, nas quais se constituem as pessoas. (PEREIRA et al., 2019, p. 186). Nesse contexto:

Percebemos um local familiar em que cultura, tradições e hábitos são cultivados, experimentados e compartilhados. Nesse território, as raízes prevalecem considerando histórias, músicas, danças e materialidades, que são elementos implícitos e significativos. Na busca desse viver junto, em comunidade, estabelecem-se a troca e a segurança, que atendem às necessidades afetivas e sociais, viabilizando a força pela vida. (PEREIRA et al, 2019, p. 187)

Diante disso, é perceptível que o se sentir vivo envolvia o universo das tradições. A cultura do reisado é algo praticado ainda hoje, sobretudo nos grupos mais idosos. Logo, nas décadas de trabalho desses ferroviários, em alguns momentos, conseguiam tornar momentos exaustivos algo mais descontraído, através de cantorias no meio do trecho ferroviário. Essa flexibilidade auxilia na constituição identitária. Para Sodré (1999), a identidade de um sujeito ou de um grupo classifica sua ação como uma situação interativa, permitindo-lhe assim agir como ator social. Esses ferroviários são sujeitos sociais, protagonistas de suas lembranças de um tempo que constituiu grande parte de suas vidas.

Outro aspecto interessante era a forma como cada um dos ferroviários era chamado. Em décadas mais antigas, os nomes comuns eram Antônio, João, Manoel. Sendo assim, no trabalho ferroviário havia uma adaptação para que isso não interferisse na comunicação e para a distinção entre os trabalhadores que possuíam o primeiro nome igual. O senhor Ribeiro explica:

Quase todos eram chamados por causa do seu lugar, Amanaiara, Cabaceira. Por exemplo, se tinha quatro ou cinco Manel na nossa turma, ninguém chamava por Manel, senão iria todos os 5. Na nossa mesma turma tinha o Manel Lopes, que então chamávamos Manel Cabaceira, tinha o Manel Damasceno, nós chamava Manduca, tinha o Manelão, o Manel Acopiara, mas nenhum era só Manel e na maioria das vezes fazendo referência a seus lugares. (RIBEIRO, 14 ago. 2023)

Embora a RFFSA já esteja extinta, o senhor Rodrigues até hoje relembra de modo vivo o desenho do carimbo do seu símbolo. No momento da sua entrevista, ele solicitou meu caderno de campo para desenhar e fui observando e refletindo sobre como transmitir isso para um trabalho acadêmico. Essas sensibilidades que a história oral envolve, de certo modo, são delicadas para repassar para o escrito. Ele afirmou que era acostumado a desenhar esse símbolo nos dormentes com um giz durante seu trabalho, em alguma pausa. Isso pode ser um símbolo

de quanto a empresa era importante na vida de cada um. “Cansei de desenhar o carimbo da RFFSA nos dormentes de giz” (RODRIGUES, 09 mai. 2023).

Assim, “as fontes orais não são achados do historiador, mas construídas em sua presença, com sua direta e determinante participação.” (PORTELLI, 2017, p. 183). Diante disso, a participação do senhor Rodrigues no momento da entrevista foi desenhar para tentar tornar mais viva sua narrativa.

Nesse sentido, as sociabilidades entre os trabalhadores ferroviários aconteciam de várias formas, podendo ocorrer em espaços oferecidos pela cidade, como também no próprio ambiente de trabalho. Assim, a ferrovia pode ser pensada como espaço habitado por diferentes personagens conduzidos também por diversos objetivos: trabalhar, viajar, ouvir, ver, sentir, aparecer, etc. Nesse mundo de possibilidades, dentre esses personagens, os trabalhadores ferroviários, entre um afrouxar de porcas ou um deslocamento de trilhos, ensaiavam brincadeiras entre os colegas: contavam piadas, cantarolavam, assobiavam, xingavam, empurravam uns aos outros, nem sempre na intenção da descontração do ambiente de trabalho, mas que permitiram a esses homens alguns momentos onde podiam compartilhar histórias e experiências de vida. (VIEIRA, 2010, p. 192)

Esses momentos de interação transcendiam as obrigações laborais, tornando-se um espaço para a troca de vivências, a construção de laços sociais e a partilha de narrativas pessoais. Essas relações não apenas humanizavam o ambiente de trabalho, mas também contribuíam para a construção de uma rede de apoio e camaradagem entre os trabalhadores, criando uma teia de conexões que ia além das funções profissionais e que se estendia para a esfera pessoal e emocional de cada indivíduo envolvido.

A partir da história oral, é possível democratizar o acesso à história, possibilitando a outros sujeitos escreverem suas próprias histórias. Histórias essas que estão imbricadas nas suas lembranças, visto que até hoje sonham com seu serviço em virtude de terem se dedicado anos a esse ofício. Como afirma Bobbio (1997), o verdadeiro tesouro das pessoas idosas reside no rico acervo da memória coletiva. Essas memórias não apenas representam as experiências vivenciadas e sentidas, mas também servem como fonte valiosa para contemplar e refletir sobre a sociedade e suas transformações. Ao materializar tais vivências, essas memórias proporcionam oportunidades significativas para análises e reflexões sobre o mundo social ao nosso redor.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A jovem estudante matriculada no quarto período do curso de História na Universidade Estadual Vale do Acaraú, no ano de 2018, jamais poderia antever sua aprovação no programa de mestrado. Pois bem, foi durante esse período que se iniciou minha participação como bolsista de Iniciação Científica, ocasião essa em que passei a considerar a pesquisa como um elemento integral em minha vida e nos projetos futuros. Nesse ínterim, dediquei-me intensamente à busca de conhecimento sobre como conseguir a aprovação nos processos seletivos de mestrado, “maratonando” vídeos. Ao término da graduação, fui honrosamente admitida em primeiro lugar no Programa de Pós-Graduação em História, Culturas e Espacialidades.

Ao assumir a vaga, fui atribuída à supervisão do Professor Samuel. Inicialmente, conjecturei que ele poderia não aprovar o tema escolhido e sugerir várias alterações. Contudo, essa suposição não se concretizou. O projeto permaneceu intacto e o professor ofereceu orientação de forma consistente com minha visão inicial. Sou grata a ele por ter acreditado em minha autonomia como pesquisadora.

Nessa dissertação, cumpriu-se a responsabilidade de trazer pelo menos um pouco das narrativas históricas de ferroviários que realizavam um dos trabalhos mais pesados na ferrovia. Sujeitos humildes, e que viram na RFFSA uma oportunidade de sustentar suas famílias, sobretudo em períodos de grande estiagem no Ceará. Nessa perspectiva, o trabalho ferroviário evitou que muitos desses sujeitos migrassem para a região sudeste em busca de melhores condições de vida. sendo assim, hoje, afirmam que a RFFSA fez parte de mais da metade dos anos de suas vidas. Logo, faz-se importante escutá-los e assim registrar suas histórias que, muitas vezes, não estão contidas nos documentos ditos oficiais.

Nesse sentido, Portelli (2016) afirma que os sujeitos, comumente excluídos pela história dita oficial, embora tenham voz, precisam de alguém que os escute de forma a promover o protagonismo de suas histórias que muitas vezes envolvem memórias movidas por tensões. Pela metodologia de história oral, buscou-se ampliar a voz desses sujeitos. Infelizmente, as fontes orais ainda hoje são hostilizadas por alguns docentes, apesar de toda conquista desde seu advento. Porém, é responsabilidade nossa, pesquisadores orais, democratizar o acesso a esse tipo de fonte, demonstrando, desse modo, que é possível produzir uma história a partir de fontes orais, como buscou-se nesse texto.

Conforme Portelli (2016), “do ponto de vista da história positivista, a objeção mais importante à história oral dizia respeito à confiabilidade, tendo a crença de que não podemos

nos fiar em narrativas orais porque a memória e a subjetividade tendem a distorcer os fatos.” (PORTELLI, 2016, p. 17). Através dessa problemática, o autor tem a pretensão de demonstrar que a relevância da História se restringia àquela narrativa que consta nos documentos, ou seja, as subjetividades presentes na oralidade não eram bem vistas. A partir disso, pode-se refletir que toda fonte independentemente de sua natureza foi construída envolta de intencionalidades.

Nessa perspectiva, Portelli (2016) questiona: “Como podemos nos assegurar de que distorções igualmente sérias não são encontradas em fontes documentais mais estabelecidas?” (PORTELLI, 2016, p. 17). A partir disso, o autor ressalta a importância de fazer cruzamento das informações, checando cada narrativa com outros tipos de fontes. Assim, o uso da história oral demonstrou que diversos indivíduos moldam sua existência cotidiana, estabelecendo suas áreas de influência e identidade, deixando uma marca distintiva na paisagem urbana.

Nesse sentido, a forma como os espaços são disputados, utilizados e simbolizados também reflete as direções e tendências das mudanças sociais, encontrando nas cidades um terreno fértil para análise e reflexão. Ao focar nesses centros urbanos, faz-se possível questionar de que maneira os diferentes grupos sociais, por meio de suas ideias e ações, ativamente moldam seus ambientes dentro da cidade, apesar das pressões históricas que enfrentam. (KHOURY, 2001).

Desse modo, algumas das fontes eleitas nesse trabalho, fontes intencionalmente produzidas, fontes orais, foram importantes para construir não uma verdade, mas apenas uma versão de uma história. Pois, como bem se estuda na disciplina de Teoria da História, se o Positivismo pregou uma dita verdade única, posteriormente isso foi considerado ultrapassado, e hoje se lida com versões. No processo de documentar essas narrativas, confrontamo-nos inevitavelmente com a responsabilidade de analisá-las minuciosamente, buscando compreendê-las em sua totalidade, apesar de todas as suas distorções, resistências, e até mesmo tentativas dos entrevistados de nos agradar ao relatarem suas versões dos eventos. Manejar o passado, tanto o dos outros quanto o nosso próprio, constitui uma contínua luta para evitar a sua mutilação ou supressão.

Assim, essas histórias de que busquei tratar nessa pesquisa, podem ser pensadas no plural, pois conseguem ir para além de um só líder, um só sujeito, uma só verdade. Nesse sentido, as subjetividades são importantes elementos a serem analisados na tentativa de (re)construir suas histórias de lutas, para além de uma saudade, uma nostalgia, analisando conflitos e o outro lado dessas histórias que ainda não foi trazido à tona. A produção dessas histórias envolve um olhar sensível à possibilidade de penetrar em outros vieses para além do documento, não somente o documento traz histórias, as histórias também são faladas e

transmitidas pela oralidade, sem perder o rigor científico, mas ao mesmo tempo tocando nas sensibilidades.

Assim como em qualquer pesquisa, surgiram desafios que demandaram a busca por soluções adequadas. Um dos obstáculos enfrentados envolveu o estabelecimento do primeiro contato com os entrevistados, visando esclarecer os objetivos e propósitos das entrevistas. Em alguns casos, a expressão "Dissertação de mestrado" não era suficiente para a compreensão desses sujeitos, o que exigiu uma abordagem mais acessível para garantir seu entendimento. Sendo assim, optei por contextualizar o propósito da pesquisa em termos mais próximos da experiência acadêmica deles, utilizando a terminologia mais comum e familiar, como "faculdade".

Outros entrevistados inicialmente expressaram apreensão, presumindo que eu representava a extinta RFFSA, embora esta tenha sido extinta há muitos anos. Com isso, surgiu a dúvida sobre a possibilidade de minha associação com tal entidade. Pacientemente, foi esclarecido o propósito essencial de coletar suas narrativas, independentemente de seu nível de instrução, reafirmando sua importância para a concretização do estudo. Esses sujeitos vivenciaram um período em que o governo federal detinha o controle da estrada de ferro, uma era em que os investimentos não eram escassos.

Como em todo início de pesquisa, foram nutridas certas expectativas. Esperava-se inicialmente que os participantes fornecessem documentação pessoal para enriquecer o material investigativo. Contudo, ficou evidente que os ferroviários só foram capazes de preservar suas carteiras de trabalho. O Senhor Rodrigues expressou: "Espatizou-se tudo!". Lamentavelmente, muitos não guardaram jornais, folhetos distribuídos pela empresa e fotografias. Devido às condições modestas dessa categoria profissional, a empresa era responsável pela captura de imagens, levando à alegação generalizada entre os ferroviários de que não possuíam meios para fotografar de modo autônomo. Como resultado, houve uma escassez de fotografias disponíveis quando solicitadas para referência durante a pesquisa.

Neste estudo, foi adotada uma linguagem acessível, complementada por notas de rodapé precisas, visando facilitar a compreensão efetiva dos trabalhadores. É importante ressaltar que muitos desses trabalhadores não são alfabetizados, mas suas famílias poderão ler para eles. Desta forma, o propósito da pesquisa será alcançado não apenas ao concluir a dissertação, mas principalmente quando seus resultados forem transmitidos aos trabalhadores.

Foi notório que as entrevistas ajudaram no envolvimento com a sociedade. Para Dumoulin (2017) o papel do historiador deve ser revestido de responsabilidade social. O autor convida a refletir acerca da real importância da nossa produção para além do campo científico,

sobretudo nesse período de crises que estamos atravessando. Logo, ao pensarmos em nossas pesquisas, deve ser lançada luz acerca da contribuição e impacto para além dos pares, adentrando a sociedade onde estamos inseridos.

Ainda segundo Dumoulin (2017), faz-se fundamental que o historiador assuma um compromisso que transcenda os limites do ambiente acadêmico, engajando-se em atender às demandas da sociedade. Ao abordar essa perspectiva, naturalmente nos envolvemos em uma reflexão de natureza moral e ética sobre o trabalho do historiador. Dessa forma, questionamentos como os propósitos, métodos, motivações e destinatários de nosso trabalho devem ser constantemente ponderados ao longo de todo o processo de pesquisa em História.

Para Khoury (2001), o sujeito histórico não é pensado como uma abstração ou como um conceito, mas como pessoas vivas que se fazem histórica e culturalmente, num processo em que as dimensões individual e social são e estão intrinsecamente imbricadas. A ideia de que o sujeito histórico não deve ser pensado como uma abstração sugere uma crítica à tendência de simplificar ou generalizar a história, ignorando a diversidade de experiências individuais. Reconhece-se, portanto, a importância de examinar a história por meio das lentes das vidas e experiências reais das pessoas, como foi o propósito dessa pesquisa.

As experiências compartilhadas pelos sujeitos idosos nos convidam a refletir sobre o processo de envelhecimento, a transmissão intergeracional de conhecimento e a importância de preservar e valorizar as memórias individuais. Assim, o propósito da memória e da história reside em atribuir significado às nossas existências. Por conseguinte, consiste em um esforço contínuo para combater o olvido, a fim de evitar que a memória alcance um desfecho e um encerramento. (MEYER, 2009).

No momento inicial do encontro com o Senhor Miró, este prontamente manifestou sua intenção de me convidar para celebrar seu nonagésimo aniversário, agendado para maio de 2024. Contudo, lamentavelmente, seu falecimento ocorreu durante a noite de Natal de 2023. Lamentavelmente, essa circunstância impediu a oportunidade de reunir e preservar as preciosas lembranças de sua trajetória profissional. Nesse contexto, surge a oportunidade de refletir sobre a inevitabilidade do falecimento desses indivíduos, acarretando a perda consigo de uma considerável parcela da história de suas experiências laborais.

O próprio Alessandro Portelli, reconhecido por sua defesa da história oral, chama atenção para um desafio intrínseco à história oral: o enfraquecimento ou até mesmo o esquecimento dos protagonistas, vítimas inexoráveis do passar do tempo. O historiador compartilha a experiência de ter perdido a oportunidade de registrar as memórias de uma secretária, com 93 anos de idade, do sindicato anarco-sindicalista, pois ela estava fragilizada e

incapaz de articular as palavras necessárias para compartilhar suas histórias. Consequentemente, é crucial reconhecer e valorizar esses idosos que possuem relatos significativos de suas experiências no ambiente de trabalho.

Vale mencionar a concretização de uma parte dos resultados dessa pesquisa em setembro de 2023. Dia 22 de setembro de 2023, durante a programação de comemoração do centenário de Reriutaba, ocorreu a exposição intitulada: *Nos trilhos da memória ferroviária: do passado ao presente*, sob a minha curadoria. Nesse momento, também houve a presença dos 23 ferroviários que eu consegui mapear e cujas histórias foi possível colher. Foi uma ocasião extremamente gratificante, pois permitiu a observação direta dos frutos da pesquisa para que tanto contribuíssem. Além disso, municípios próximos onde também foram implementadas linhas férreas podem encontrar inspiração para buscar os relatos desses trabalhadores locais, cujas histórias foram relegadas à margem por uma historiografia tradicional.

Diante da responsabilidade de escrever acerca dessa temática, aguardava ansiosamente o momento de redigir as minhas considerações finais acerca desta pesquisa, que, apesar de intituladas como "finais", de fato não o são, pois continuarei a percorrer os trilhos do conhecimento acadêmico da historiografia ferroviária cearense. Sinto-me gratificada por todas as minhas realizações acadêmicas, pela publicação dos meus artigos em revistas especializadas em História e por ter conciliado as exigências do programa de mestrado com a Especialização em Estudos de História Local, promovido pela Universidade Estadual da Paraíba. As aulas ocorriam toda semana ao vivo via *Google Meet*. Apesar de toda essa rotina intensa, hoje, mantenho a certeza de ter cumprido uma parte significativa da minha missão acadêmica.

REFERÊNCIAS

FONTES DOCUMENTAIS

RFFSA, Ficha funcional. MENDES, Francisco Antônio, 68 anos, trabalhador de via permanente, nº matrícula: 37.796

RFFSA, Ficha funcional. ALVES, Manoel Araújo. 78 anos, trabalhador de via permanente, nº matrícula: 17.640

RFFSA, Ficha funcional. LOPES, Manoel de Sousa, 78 anos, trabalhador de via permanente, nº matrícula: 37.800

RFFSA, Ficha funcional. PAIVA, Mateus de Souza, 85 anos, supervisor de via permanente, nº matrícula: 33.063

RFFSA, Ficha funcional. FERREIRA, José Edilson de Sousa, trabalhador de via permanente, nº matrícula: 35.679

RFFSA, Ficha funcional. SOARES, Sebastião Sobrinho, trabalhador de via permanente. nº matrícula: 25.209

RFFSA, Ficha funcional. RIBEIRO, Manoel de Moraes, trabalhador de via permanente. nº matrícula: 35. 096

RFFSA, Ficha funcional. RODRIGUES, Antonio Marques, trabalhador de via permanente, nº matrícula: 35.092

RFFSA, Ficha funcional. ARAÚJO, Francisco Chagas de, trabalhador de via permanente, nº matrícula: 34.733

RFFSA, Ficha funcional. NOGUEIRA, José Íris, trabalhador de via permanente, nº matrícula: 35.673

RFFSA, **Plano de Cargos e Salários** – PCS/ Rede Ferroviária Federal S.A. Superintendência de Pessoal, Rio de Janeiro, Rffsa, 1988. [impresso] Arquivo disponível para consulta no Museu Ferroviário do Ceará.

RFFSA, **Regimento interno**, Fortaleza, 1988 [edição revisada]

RFFSA, **Contrato individual de trabalho**, Fortaleza, 11 de maio de 1984, carta 085/MPS/84. PROC. 03841/CPSI.0400/84.

Periódicos

Jornal O Povo [impresso], Fortaleza, fev. 1988. Disponível no setor de periódicos da Biblioteca Estadual do Ceará.

Correio Braziliense (DF) – 1980 a 1989 - Ano 1983\Edição 07325.

Jornal do Commercio (RJ) 1980-1989 (1986) edição 00230

FONTES ORAIS

ALVES, Manoel Araújo, 80 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 17 de mai. 2022.

ARAÚJO, Francisco Chagas de, 82 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 11 de maio. 2023.

ARRUDA, Alexandre Barreira, 65 anos, engenheiro de via permanente aposentado pela RFFSA, Fortaleza, Ceará. Entrevista concedida à autora, 20 de nov. 2022.

FERREIRA, José Edilson de Sousa, 67 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 10 mai. 2023.

LOPES, Manoel de Sousa, 80 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 25 de jun. 2022.

MENDES, Francisco Antônio, 69 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará, 20 de mai. 2022.

NOGUEIRA, José Iris, 63 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 11 de out. 2023.

PAIVA, Mateus de Souza, 87 anos, supervisor de via permanente aposentado da RFFSA, Reriutaba, Ceará, Entrevista concedida à autora, 04 de ago. 2022.

RAULINO, Edson Dantas, 77 anos, professor de Português aposentado da RFFSA, Fortaleza, Ceará. Entrevista concedida à autora, 30 de jun. 2022.

RIBEIRO, Manoel de Moraes, 64 anos, trabalhador de via permanente, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 14 ago. 2023.

RODRIGUES, Antonio Marques, 66 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 09 mai. 2023.

SOARES, Sebastião Sobrinho, 70 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 10 de junho. 2023.

VIEIRA, José Martins, 69 anos, trabalhador de via permanente aposentado da RFFSA, Reriutaba, Ceará, Entrevista concedida à autora, 05 de jun. 2022.

BIBLIOGRAFIA

ALBERTI, Verena. **História oral: a experiência do CPDOC**. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1990.

ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). Fontes históricas. São Paulo: Contexto, 2005.

ALBUQUERQUE JR., Durval Muniz de. **A Invenção do nordeste e outras artes**. São Paulo: Cortez, 2011.

ALBUQUERQUE JR. Durval Muniz. **O tecelão dos tempos: novos ensaios de teoria da história**. São Paulo, 2019.

ALMEIDA, Nilton Melo. **Rebeldes pelos caminhos de ferro: os ferroviários na cartografia de Fortaleza**, Fortaleza: Secult/Ce, 2012.

AMADO, Janaina. O grande mentiroso: tradição, veracidade e imaginação em história oral. **Revista História**, São Paulo, v. 14, p. 125-136, 1995.

ANTUNES, Ricardo. A desertificação neoliberal no Brasil (Collor, FHC e Lula). 2 ed. Campinas: Autores Associados, 2005.

BACELLAR, Carlos. **Fontes documentais: Uso e mal-uso dos arquivos**. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). Fontes históricas. São Paulo: Contexto, 2006.

BARROSO, Eloísa Pereira. Reflexões sobre a velhice: identidades possíveis no processo de envelhecimento na contemporaneidade. **História Oral**, v. 24, n. 1, p. 9-27, 2021.

BATALHA, Claudio. **O movimento operário na Primeira República**, Jorge Zahar Ed., Rio de Janeiro, 2000.

BENJAMIN, Walter. **O Narrador: considerações sobre a obra de Nikolai Leskov**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

BENJAMIN, Walter. **Experiência e pobreza**. In: Obras Escolhidas. 1. Magia e Técnica. Arte e Política. São Paulo: Brasiliense, 1985.

BLOCH, Marc. **A história, os homens e o tempo**. In: Apologia da História ou O ofício do Historiador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.2001.

BOBBIO, Norbert. **O tempo da memória: de senectude e outros escritos autobiográficos**. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1997.

BONAZZI, Chantal de Tourtier. **Arquivos: propostas metodológicas**. In: AMADO, Janaína e FERREIRA, Marieta de Moraes (Orgs.). Usos e abusos da história oral. Rio Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 8º ed, 2006.

BORIS, Kossoy. **Fotografia & História- 4. Ed**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2012.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. 3ª Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BOSI, Ecléa. **O tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

CASCUDO, Luís da Câmara. **Literatura oral no Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 2006.

CANDAU. Joel. **Memória e Identidade**. Tradução Maria Letícia. Editora Contexto, São Paulo, 2018.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódios das lutas operárias na construção da estrada de ferro de Baturité (1872-1926). **Trajeto Revista de História UFC**, Fortaleza, v. 1, n. 2, p. 83-101, 2002.

CAPELATO, Maria Helena. **Imprensa e História**. São Paulo: Contexto/EDUSC, 1988.

CARVALHO, Francisco Gilmar Cavalcante de. Trinta e sete anos de posfácio. In: NOBRE, Geraldo. Introdução à história do jornalismo cearense: edição fac-similar, Fortaleza: Nudoc/Secretaria de Cultura do Estado do Ceará/ Arquivo Público do Ceará, 2006.

CAVIGNAC, Julie. Um mundo encantado: memória e oralidade no sertão do Seridó. In: **Diversidade do campesinato: expressões e categorias: construções identitárias e sociabilidades**, v.1/Emilia P. G., Marilda A. M., Rosa A. M. (orgs.) – São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF, 2009.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. **Entre trilhos e dormentes: a estrada de ferro central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960 - 1980)**. Teresina: EDUFPI, 2017.

CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro da Belle Époque**. 2ª ed., Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2005.

COELHO, Ilanil; SOSSAI, Fernando Cesar; MACHADO, Diego Finder. História oral, cidade e lazer no tempo presente. **História Oral**, v. 17, n. 1, p. 7-37, 2014.

COSTA, Cléria Botelho da. A escuta do outro: os dilemas da interpretação. **História Oral**, v. 17, n. 2, 2014.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

DAVIS, Angela. **Mulheres, raça e classe**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DECCA, Maria.Auxiliadora.Guzzo. **Cotidiano de trabalhadores na República**. São Paulo 1889/1940. São Paulo Brasiliense, 1989.

DECKER, Elton Luiz; KNEIPP, Katia Teixeira. " Nos trilhos da memória": construindo uma memória visual dos trabalhadores ferroviários. **História Oral**, v. 14, n. 1, 2011.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. História oral e narrativa: tempo, memória e identidades. **Revista História Oral**, n. 6, p. 9-25, 2003.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **História Oral**: memória, tempo, identidades. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

DNIT, Glossário dos Termos Ferroviários. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/ferrovias/glossario-de-terminos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso em: 10 de agosto de 2023.

DOSSE, François. **A história em migalhas**: dos Annales à Nova História. Trad. Campinas: Edusc, 1992.

DUMOULIN, Olivier. **O papel social do historiador**: da cátedra ao tribunal. Belo Horizonte, 2017.

FENELON, Dea Ribeiro. Cultura e história social: historiografia e pesquisa. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 10, 1993.

FENTRESS, James, WICKHAM, Chris. **Memória Social**: novas perspectivas sobre o passado. Tradução de Telma Costa. Lisboa, Editorial Teorema, Ltda: 1992.

FERREIRA, Dayara da Silva. Memória, trabalho e identidade: trajetórias de vida de mulheres idosas dos quilombos Botafogo e Caveira na Região dos Lagos (RJ). **História Oral**, v. 24, n. 1, p. 107-125, 2021.

FILHO, Antônio Vitorino Farias. **O trem e a cidade**. Edições UVA/Sertãoocult, Sobral, 2016.

FISCHER, Izaura; ALBUQUERQUE, Lígia. A mulher e a emergência da seca do Nordeste do Brasil. **Textos para Discussão-TPD**, 2002.

FORTES, Alexandre; NEGRO, Antonio Luigi. **Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil**. 2002.

FOUCAULT, Michel. **Em defesa da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**. Petrópolis: Vozes, 1987.

FROTA, Silvana Ximenes Gomes. **De Santa Cruz a Reriutaba**. Fortaleza: Imperial do Ceará, 1989.

GONÇALVES, Márcia de Almeida. **História Local**: o reconhecimento da identidade pelo caminho da insignificância. MONTEIRO, Ana Maria (et all.). In: Ensino de História: sujeitos, saberes e práticas. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2007.

GONDAR, Jo; DOBEDEI, Vera (Org.). **O Que é memória social**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria / Rio de Janeiro, 2005.

RODRIGUES, Edgar. **Trabalho e conflito**: pesquisa, 1906-1937. Rio de Janeiro: Arte Moderna, 1977.

GUIMARÃES, Selva. **O estudo da história local e a construção de identidades** IN: Didática e prática de Ensino de História. 12ª edição. Campinas: Papirus Editora, 2011.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice: Editora Revista dos Tribunais, 1990.

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

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

JERONIMO, Francisco Rafael Mesquita. **Olhares queer sobre o jornalismo: as representações das dissidências sexuais e de gênero no jornal O Povo**. 2021.

KHOURY, Yara Aun. Narrativas orais na investigação da história social. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 22, 2001.

LANGARO, Jiani Fernando. Cidade, trabalhadores e história oral: apontamentos sobre as muitas memórias da formação de Toledo-PR (1940-1990). **Tempos Históricos**, v. 21, n. 2, p. 402-433, 2017.

LEFEBVRE, Lucon. **Combates pela história**. Lisboa: Editora Presença, 1989.

LEITE, Valéria de Jesus; SILVA, Rosane Marçal da; LIMA, Cíntia Fiorotti. Experiências de pesquisa com trabalhadoras e trabalhadores por meio de fontes orais na História Social: caminhos e possibilidades. **História Oral**, v. 23, n. 2, 2020.

LIMA, Solange Ferraz; CARVALHO, Vânia Carneiro. Fotografias: usos sociais e historiográficos. IN: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tânia Regina de. (Orgs.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009.

LIMA, Francisco de Assis de; PEREIRA, José Hamilton. **Estrada de ferro no Ceará**. Fortaleza: expressão Gráfica e editora Ltda., 2007.

LOPES, Joselene Ieda dos Santos; BASTIANI, Tânia Mara de. História Oral e Trabalhadores: Perspectivas e Desafios. **Cadernos do Tempo Presente**, v. 10, n. 1, p. 37-51, 2019.

LUCA, Tânia Regina. **A história dos, nos e por meio dos periódicos**. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). Fontes Históricas. São Paulo: Contexto, 2005.

LUCENA, Célia Toledo. Memórias de Famílias Migrantes: Imagens do lugar de Origem. **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n. 17. Nov./1998.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória (s) e Identidade (s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. **Locus: revista de história**, v. 15, n. 1, 2009.

MALATIAN, Teresa. Narrador, registro e arquivos. In: **O historiador e suas fontes**, Editora Contexto, Pinsky, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de. 2009.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. tradução, apresentação e notas Jesus Ranieri. 4. reimpr. São Paulo: Boitempo, 2010.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e Cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, São Paulo; EDUSC, 2002.

MAUPEOU, Samuel Carvalheira de. A saga dos pitangueiros em terras da Companhia: retalhos e fragmentos da memória (Pernambuco, 1986). **História Oral**, v. 23, n. 2, 2020.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de História Oral**, 5, Edições Loyola, 2005.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **História Oral, Como Fazer. Como Pensar**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

MEYER, Eugenia. O fim da memória, **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 22, nº 43, janeiro-junho de 2009.

MONTEIRO, Cláudia. Ferroviários em greve: relações de dominação e resistência na RUPSC. **Revista de História Regional**, ano 12, n. 1, p. 9-24, verão 2007.

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

MONT'ALVERNE, Glória Giovana Saboya. **A Ferrovia e a Cidade: desafios da modernidade em Sobral. (1870-1920)**, Sobral, 2015.

PAULA, Dilma Andrade de. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? **História Revista (UFG)**, v. 13, p. 45-69, 2008.

PEREIRA, et. al. Os saberes das Festas de Reinado e Reisado. In **Lazer, Práticas Sociais e Mediação Cultural**, p. 185. Christianne L. G., José A. O. D., Luciano P. S., (Org.). – Campinas, SP: Autores Associados, 2019.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Os pobres da cidade: vida e trabalho** UFRGS, 1º ed. 1994.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**, n. 158, 2020.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Crime, violência e sociabilidades urbanas: as fronteiras da ordem e da desordem no sul brasileiro no final do séc. XIX** Estudos Ibero-Americanos. PUCRS, v. XXX, n. 2, p. 27-37, dezembro 2004.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Sensibilidades: escrita e leitura da alma** In: Sensibilidades na história: memórias singulares e identidades sociais / Sandra Jatahy Pesavento e Frédérique Langue (Orgs) – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PETUBA, Rosangela. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000). **Fênix: Revista de História e Estudos Culturais**, v. 2, n. 2, p. 1-14, 2005.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Revista estudos históricos**, v. 3, pág. 3-15, 1989.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro. v.5, n.10, p. 200-215, 1992.

PORTELLI, Alessandro. **História Oral como arte da escuta**, São Paulo: Letra e Voz, 2016.

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. **Projeto História**, São Paulo, n. 14, p. 25-39, 1997.

PORTELLI, Alessandro. Um trabalho de relação: observações sobre a história oral, **Revista Trilhas da História**. Três Lagoas, v.7, nº13 jul-dez, 2017.

PROST, Antoine. **Social e cultural indissociavelmente**. In: Jean-Pierre Rioux; JeanFrançois Sirinelli (orgs.). Para uma história cultural. Lisboa: Estampa, 1998.

RAGO, Margareth. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar e a resistência anarquista**. Editora Paz e Terra, 2018.

REVEL, J. (Org.). **Jogos e escalas, a experiência da microanálise**. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

RICOUER, Paul. **A memória, a história e o esquecimento**. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

RODRIGUES, Edgar. **Trabalho e Conflito (1906-1937)**, Rio de Janeiro, 1977.

RODRIGUES, Leôncio Martins. **Trabalhadores, sindicatos e industrialização** [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009.

ROSSI, Paolo. **O passado, a memória, o esquecimento: Seis ensaios da história das ideias**. Tradução Nilson Moulin, São Paulo: Editora UNESP, 2010.

ROUSSO, Henry. **A memória não é mais o que era**. In: AMADO, Janaína e FERREIRA, Marieta de Moraes (Orgs.). Usos e abusos da história oral. Rio Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 8º ed, 2006.

SANTOS, Jessica Kaline Oliveira. Entre ruínas e memórias: declínio, privatização e abandono da Estação Ferroviária de Campina Grande- PB (1998-2019) Dissertação (Mestrado em História) UFCG, 184 f. Campina Grande, 2021.

SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. **Entre o porto e a estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE. (1920-1970)**. Fortaleza: Edições INESP, 2014.

SATURNINO, Edison Luiz. Memórias de trabalho: os trabalhadores e a cena política. **História oral: revista da Associação Brasileira de História Oral. Recife, PE. Vol. 23, n. 2 (jul./dez. 2020), p. 260-280**, 2020.

SCOTT, James C. Exploração normal, resistência normal. **Revista brasileira de ciência política**, p. 217-243, 2011.

SIRINELLI, Jean-François. A geração. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes. (Orgs.) Usos & abusos da história oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. p. 131-138.

SODRÉ, M. **Claros e escuros: identidade, povo e mídia no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1999.

SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados. *Revista da BNDES*, Rio de Janeiro, v. 4, n 8, p-119-142, 1997.

SOUZA, Robério Santos. Experiências de Trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: Trabalho, Solidariedade e conflitos (1892-1909). 2007. Dissertação (Mestrado em História - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas- Universidade Estadual de Campinas: Campinas, 2007.

STAMPA, Inez. **Nos trilhos da privatização: Ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão**. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2011.

THOMSON, Alistair. Reconstituindo a memória: questões sobre a relação entre história oral e as memórias. Projeto História. **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**. p. 2176-2767, 1997.

THOMSON, Alistair. **Os debates sobre memória e história: alguns aspectos internacionais**. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes. (Orgs.) Usos & abusos da história oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da Classe Operária Inglesa III: A Força dos Trabalhadores**. Rio de Janeiro; Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, Edward. Paulmer. **Costumes em comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VIDAL, Márcia. **Imprensa e poder: O I e II veteranos (1963/1966 e 1979/1982) no jornal O Povo**. Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desporto do Estado do Ceará, 1994.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) Universidade Federal do Piauí, Teresina: 247fls, 2010.

ZUMTHOR, Paul. **Performance, recepção, leitura**. 2 ed. Tradução Jerusa P. Ferreira e Suely Fenerich. São Paulo: Cosac Naify, 2007.

GLOSSÁRIO DE TERMOS FERROVIÁRIOS

A

Agulha: conjunto de peças móveis e paralelas entre si, partes integrantes do aparelho de mudança de via ou chave, e cujo deslocamento leva o trem ou veículo a passar de uma via para outra.

Apontador: é o colaborador encarregado das anotações de campo relativas ao registro das horas trabalhadas, produção do pessoal em serviço e material aplicado.

Assentamento: efeito ou a ação de assentar o trilho na via.

B

Bitola: distância entre os dois trilhos, característica importante para a capacidade de carga a ser transportada.

C

Corte: escavação feita no terreno natural para preparo do leito da ferrovia, rodovia ou arruamentos e sua colocação em nível preestabelecido.

Cruzamento: interseção de uma via férrea com outra; peça usinada com trilho e contra-trilho, ou peça maciça com caminho de friso, que permite à roda seguir em uma das vias atravessando a outra.

D

Desvio: uma linha adjacente à linha principal, ou a outro desvio, destinada aos cruzamentos, ultrapassagens e formação de trens.

Dormente: peça de madeira, concreto protendido ou ferro, onde os trilhos são apoiados e fixados e que transmitem ao lastro parte dos esforços e vibrações produzidos pelos trens.

F

Feitor de linha: chefe direto de uma turma de trabalhadores incumbida de determinado serviço.

G

Grampo: acessório de fixação dos trilhos.

M

Mestre de linha: trabalhador especializado, que superintende os serviços de um distrito, ou seja, várias turmas, diretamente subordinado ao residente.

P

Picape: veículo automático que se desloca sobre via férrea, normalmente para efetuar transporte de pessoal, ferramenta, utensílio e material de turma.

R

Residência: órgão executivo dos serviços de conservação da via permanente de determinados trechos de via férrea, superintendido por engenheiro.

Ronda: serviço da via permanente, para verificação de ocorrências que ponham em risco a circulação dos trens.

S

Socadeira: um regionalismo brasileiro, que especifica o instrumento com o qual os trabalhadores socam os lastros das linhas férreas sobre os dormentes.

T

Troller: pequeno veículo, acionado manualmente, rebocado que se desloca sobre via férrea, normalmente para efetuar transporte de pessoal, ferramenta, utensílio e material de turma.

Turma de via permanente: equipe de homens a qual cabe manter e reparar a via permanente em determinado setor da estrada.