

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE EDUCAÇÃO
MESTRADO EM EDUCAÇÃO

301.44440981
C793p
T

AC 28590

PELOS CAMINHOS DA MARIA FUMAÇA

O trabalhador ferroviário - formação e
resistência pelo trabalho

Batistina Maria de Souza Corgozinho

DATA DA APROVAÇÃO: ___/___/___

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Educação da Faculdade de Educação da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Educação - área de Concentração - Ciências Sociais Aplicadas à Educação.




ATA DA 130ª (Centésima Trigésima) APRESENTAÇÃO DE DISSERTAÇÃO NO COLEGIADO DO CURSO DE MESTRADO EM EDUCAÇÃO DA FAE/UFMG.

Aos vinte e oito dias do mês de agosto de mil novecentos e oitenta e nove, realizou-se na sala nº 307 do prédio da Faculdade de Educação da Universidade Federal de Minas Gerais, mais uma reunião para apresentação da dissertação - "PELOS CAMINHOS DA MARIA FUMAÇA: o trabalhador ferroviário - formação e resistência pelo trabalho", da aluna **BATISTINA MARIA DE SOUZA CORGOZINHO**. A Banca Examinadora foi composta pelos seguintes professores: Miguel González Arroyo - Orientador, Carlos Roberto Jamil Cury e Oder José dos Santos. Os trabalhos iniciaram-se às nove horas e dez minutos com a síntese da dissertação feita pela mestrande. Em seguida os senhores membros da Banca Examinadora fizeram uma arguição pública à candidata. Após o relato do orientador, a Banca foi unânime em aprovar a dissertação de **BATISTINA MARIA DE SOUZA CORGOZINHO**, que passa a Mestre em Educação, devendo encaminhar a Secretaria do Curso a versão final em 05 (cinco) exemplares. Nada mais havendo a tratar, eu, Lúcia Assis Alves, Secretária do Curso de Mestrado em Educação, lavrei a presente ata, que depois de aprovada será por mim assinada e pelos demais membros da Banca Examinadora. Belo Horizonte, 28 de agosto de 1989.

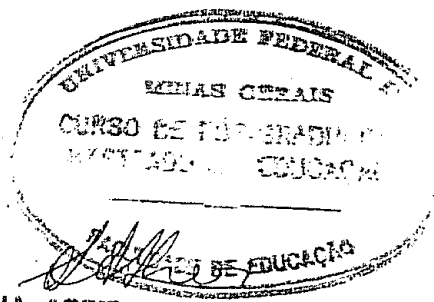

MIGUEL GONZÁLEZ ARROYO - Orientador



~~CARLOS ROBERTO JAMIL CURY~~


ODER JOSÉ DOS SANTOS


LÚCIA ASSIS ALVES

Secretária do Curso de Mestrado em Educação - FAE/UFMG.




LÚCIA ASSIS ALVES
Secretária do Curso de Mestrado em Educação - FAE/UFMG

U.F.M.G. - BIBLIOTECA UNIVERSITÁRIA



273968904

NÃO DANIFIQUE ESTA ETIQUETA

INV 05

Para Joaquim Corgozinho,
pela sua lida na ferrovia.

Para Pedro Davi,
pela sua lida na roça.

Agradecimentos,

aos professores do Curso de Mestrado em Educação da FAE/UFMG;

em especial, a Miguel Gonzáles Arroyo, orientador e amigo, pelo incentivo constante, pela disponibilidade em me ouvir, ler os materiais, pelas leituras indicadas, pelos caminhos apontados;

a Joaquim Zacarias Corgozinho, pelo acompanhamento paciente durante as entrevistas, facilitando minha relação com os entrevistados e por me ajudar com suas conversas e materiais a penetrar no mundo do trabalho ferroviário;

a todos os ferroviários do ciclo da "Maria Fumaça", no centro-oeste mineiro, sujeitos dessa pesquisa, reconhecendo o caráter penoso de seu trabalho, sua importância anônima na realização do transporte ferroviário e expansão do movimento operário brasileiro através de suas lutas, particularmente aqueles que me relataram sua vida de trabalho e luta e me forneceram material pertinente ao tema estudado;

às professoras Laurinda Ferreira de Souza e Marilene Valério Diniz pela revisão do texto e por suas sugestões valiosas;

a Michel Marie Le Ven, Professor do Curso de Mestrado em Ciência Política da FAFICH/UFMG, pelo Curso sobre Movimentos Sociais (Processo de Trabalho, Sindicalismo e Política), do qual participei como aluna no segundo semestre de 1986;

a Juciley Maria da Silva pela transcrição das gravações das entrevistas, pela paciente datilografia dos manuscritos, pela sua responsabilidade. A Sibeles Mascarenhas pela transcrição de gravações de entrevistas;

a Shirley Maciel da Silva, Bibliotecária da FAE/UFMG, pela revisão e organização da bibliografia, pela sua disponibilidade, atenção e empenho;

a Norma Sueli Rabelo Rios pela datilografia final da Dissertação, pelo seu esforço;

a Lúcia Assis Alves, secretária do Curso de Mestrado em Educação da FAE/UFMG por sua atenção e disponibilidade;

a Celso Gomes da Silva pela tradução do resumo da dissertação para a língua inglesa;

a José Ildeu Corgozinho pela companhia constante. A Daniel, Davi e Ilka pela alegria de suas presenças;

a Sueli e Jane pela dedicação ao trabalho doméstico;

a FUNEDI/INESP, local de trabalho, a demonstração de meu reconhecimento.

Sentados no banquinho de réguas de madeira, na plataforma de embarque da estação ferroviária, em qualquer lugarejo desse sertão de Minas, estavam o pai, a mãe e os dois filhos. Chegaram cedo, porque mineiro não perde trem. Como a prosa tava meio curta o pai comentou:

- É trem danado de chato é ficar esperando!

- É mesmo, respondeu a mãe!

Nisso o filho mais novo intervém:

- Paiê, compra um trem pra mim comer?

- Não meu filho, esses trem de venda de estação num presta, só faz mal. Sua mãe trouxe uns trem gostoso na matula, de pois ela te dá.

- Ai Zê, falou a mulher, tô sentindo um trem ruim por dentro. Acho que vô enjoá!

Nesse momento ouviu-se um apito. O pai esticou o pescoço, firmou as vistas para o lado da curva e virando rapidamente para a mulher:

- Muiê, pega os trem depressa que a coisa tá chegando! É trem bão!

SUMÁRIO

Resumo	001
<u>INTRODUÇÃO</u>	002

CAPÍTULO I

TRILHANDO O SERTÃO - A ESTRADA DE FERRO EM MINAS GERAIS

1 - A Construção das Estradas de Ferro	010
2 - A Construção das Estradas de Ferro em Minas Gerais	013
3 - A Rede Mineira de Viação	022
4 - A Ferrovia em Divinópolis - MG	027
5 - O Processo de Funcionamento da RMV	039

CAPÍTULO II

ENTRANDO NA LINHA - FORMAÇÃO E CONFORMAÇÃO DO TRABALHADOR FERROVIÁRIO

1 - Processos Básicos - Depoimentos	062
2 - Divisão do Trabalho - Depoimentos	125
3 - Condições de Trabalho - Depoimentos	145
4 - Os Espaços do Trabalho	160
5 - Direitos e Associações	187

CAPÍTULO III

SAINDO DOS TRILHOS - A RESISTÊNCIA DO TRABALHADOR FERROVIÁRIO

1 - Resistência Individual e Grupal - Depoimentos	193
2 - Resistência Coletiva - Depoimentos	206
3 - A Lenha da Fornalha	247

CAPÍTULO IV

BALDEANDO IDÉIAS - O PROCESSO EDUCATIVO

1 - Cruzamento de Linhas	260
2 - Última Parada	289
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	292
BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR	295

Resumo

Este estudo reconstitui o processo de implantação das ferrovias em Minas Gerais, no final do século XIX e início do século XX, situando a influência da Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM sobre a cidade de Divinópolis, localizada no centro-oeste mineiro, a 110 Km de Belo Horizonte. Reconstitui também a aglutinação das ferrovias mineiras, a partir de 1931, em um só conjunto denominado Rede Mineira de Viação, sob administração do Governo Estadual e as dificuldades econômicas experimentadas. Através de depoimentos dos ferroviários analisa a expansão das relações capitalistas de produção, na primeira metade do século XX, nessa região, pela institucionalização do trabalho assalariado criado pela empresa ferroviária, transformando o trabalhador em um sujeito de direitos. Por outro lado, analisa o processo de conformação desse trabalhador às exigências de produção da empresa através das relações de trabalho, em seu cotidiano. Apoiando-se ainda em depoimentos de ferroviários analisa as manifestações individuais, grupais e coletivas desse trabalhador, contrárias às condições de trabalho estabelecidas. As manifestações coletivas referem-se às greves realizadas pelo trabalhador ferroviário do centro-oeste mineiro, particularmente, nos meados do século XX, exigindo a realização de seus direitos trabalhistas como o pagamento em dia de seu salário. No processo de mobilização e organização do trabalhador salienta a participação do Partido Comunista Brasileiro e a estabilidade no emprego que naquele momento era assegurada ao ferroviário. Conclui analisando o caráter invertido da consciência do trabalhador ferroviário sobre a realidade.

SUMMARY

This study reconstitutes the process of implantation of railway networks in Minas Gerais state, in the late of 19th century and early 20th, placing the influence of Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM over the city of Divinópolis, located 110 kilometers far from Belo Horizonte, the state capital city. It also reconstitutes the agglutination of the state railways, from 1931 on, in a single complex called Rede Mineira de Viação, under the administration of the state government, and the economical difficulties met. Through the testimony by railway employees, this study also analyses the expansion of the capitalistic relationships of production, in the mid-20th century, by the institutionalization of the employee work created by the railway company, transforming the employee into the subject of his rights. Otherwise, the study analyses the process of resignation of that employee to the demands of the production of the company through daily work relationships. Based on the testimony of railway employees, it also analyses the collective and individual manifestations of those employees, adverse to the established conditions of work. The collective manifestations are relative to the strikes performed by the railworkers, in particular, in the mid-20th century, claiming the materialization of their work rights such as the ready payment of their wages. In the process of mobilization and organization of the workers, the participation of the Brazilian Communist Party stands out; and the stabilization on the job is guaranteed to the railworkers. Concluding, the study analyses the inverted character of the employee's conscience over reality.

INTRODUÇÃO.

Não apresenta novidade dizer que a estrada de ferro promoveu, por onde passou, prosperidade e que ela condicionou o desenvolvimento de várias regiões brasileiras na segunda metade do século passado e início do século XX. O que procuramos verificar, neste estudo, é como as condições de trabalho na empresa ferroviária - uma empresa pública, administrada pelo Estado - condicionaram o homem e a sociedade no centro-oeste mineiro, nos meados do século XX, sua vida, suas idéias, suas aspirações, suas lutas, enfim, sua consciência.

As relações de trabalho na empresa ferroviária, no centro-oeste mineiro, nos meados do século XX, constituem o tema geral da pesquisa realizada. As indagações foram feitas enfocando principalmente a forma como tais relações ocorriam concretamente naquele universo, com o objetivo de perceber sua dinâmica e funcionamento. Especificamente buscamos detectar e compreender o processo de formação do trabalhador moderno no centro-oeste mineiro, personificado no ferroviário - formação essa, para a empresa, enquanto produtor de riquezas e formação para a classe social emergente na região - o operariado - enquanto sujeito de direitos, direitos esses que passou a reivindicar. Portanto, os processos de formação, acomodação e resistência do trabalhador ferroviário, subjacentes nas relações de trabalho, na empresa ferroviária, constituem o núcleo fundamental do presente estudo.

A ramificação da ferrovia, no centro-oeste mineiro, no final do século XIX, condicionou de forma predominante o seu desenvolvimento econômico e urbano. A empresa ferroviária utilizando a mão-de-obra que ela mesma formou e especializou, pelo trabalho, garantia a reprodução do capital, com a exploração da mais-valia absoluta, que é a forma de aumentar o excedente de capital, através da elevação ao máximo da jornada de trabalho.

Divinópolis é uma cidade do centro-oeste mineiro, localizada a 110 Km de Belo Horizonte. Por ter polarizado várias atividades ferroviárias, como as Oficinas, Depósito, Estação, com entrocamento de várias vias férreas, destacou-se na

na primeira metade do século XX como importante centro operário ferroviário. O seu desenvolvimento econômico e crescimento urbano estiveram, naquele momento, estreitamente vinculados à presença da rede ferroviária, que criou novas relações de trabalho, transformou e estabeleceu novas relações sociais que aos poucos se tornaram dominantes na região.

As relações capitalistas de produção provavelmente se consolidaram, então, na região de Divinópolis. Essas relações levaram ao surgimento de novos agentes de produção, tanto do ponto de vista técnico como social, que com o passar do tempo, condicionaram a realização do trabalho em outros setores da economia local. A ferrovia criou, então, uma categoria nova de trabalhador em Divinópolis - o ferroviário, ocupado em diferentes funções: na linha - feitor e mestre de linha, turmas de trabalhadores; na estação - o agente, conferentes, baldeadores, telegrafistas, guarda-chaves, etc; no Depósito - maquinistas, foguistas e artífices variados e na Oficina - mecânicos, torneiros, frezadores, soldadores, fundidores, montadores, caldeireiros, bombeiros, serralheiros, carpinteiros, marceneiros, desenhistas, eletricitas, pedreiros, - etc, necessários ao funcionamento do sistema de trabalho ferroviário.

A influência percebida, da ferrovia sobre Divinópolis e as contínuas greves realizadas pelos ferroviários a partir dessa cidade, irradiando-se para outras, permitiram, de início, o levantamento de algumas questões. A busca de respostas para essas questões iniciais, através de conversas informais, possibilitaram a elaboração de outras questões. Aliás, a problematização acompanhou todos os momentos da pesquisa realizada.

Através do levantamento preliminar de problemas gerais, cujas respostas implicaram na realização de uma pesquisa bibliográfica pertinente, coleta de materiais como jornais e revistas e na realização de algumas entrevistas com ferroviários aposentados e idosos, pudemos penetrar no mundo do trabalho ferroviário e perceber seus contornos, o seu funcionamento geral. Neste momento, orientamo-nos por questões livremente colocadas como:

- quando e como a rede ferroviária ramificou-se na região centro-oeste de Minas?

- como surgiu e se desenvolveu a cidade de Divinópolis?

- quais os indicadores que demonstram a influência da

rede ferroviária na vida dessa cidade?

- como acontecia o trabalho na empresa ferroviária?
- como ocorriam as greves dos ferroviários em Divinópolis? Com que objetivos?

A partir dessas e outras questões e com base em dados que foram sendo coletados, procuramos posteriormente levantar problemas explicativos que nos possibilitassem penetrar no fenômeno em estudo mais profundamente, através do reconhecimento de seus aspectos qualitativos, inter-relações entre os vários acontecimentos e seu sentido.

Nesta etapa orientamo-nos por algumas questões básicas que nos ajudaram a desenvolver o assunto no sentido de seu aprofundamento:

- como se caracterizavam as relações de trabalho na empresa ferroviária - uma empresa pública, em Divinópolis, nos meados do século XX?
- como as relações de trabalho educavam os trabalhadores ferroviários, ou seja, ajustava-os ao mundo do trabalho ferroviário? Com quais objetivos? A quem beneficiavam?
- que força possuíam as greves realizadas pelos ferroviários, na cidade, como processo educativo?
- quais foram as formas de reação criadas pelos operários ferroviários a esta educação imposta pelas relações de trabalho? Como ocorriam essas reações? Onde e com que meios elas se manifestavam? Em que momento essas reações ocorriam? Por que eles reagiam?
- qual é a relação existente entre o surgimento dessas novas relações de trabalho em Divinópolis com o processo de penetração das relações capitalistas de produção no Brasil?

Através da pesquisa, procuramos, por um lado, perceber como se deu, na relação do ferroviário com a empresa, o processo de sua constituição como um operário moderno, sujeito de direitos e seu ajustamento ao mundo do trabalho no qual estava inserido, de modo a adotar os comportamentos e atitudes que do ponto de vista da empresa eram os mais lucrativos.

O trabalho que o ser humano realiza, no seu ato de acontecer e através das exigências para sua realização, molda-o gradativa e profundamente. Essa educação nasce das condições de trabalho, condicionando a formação da consciência.

BIBLIOTECA ESCOLAR DE EDUCACAO DE DIVINOPOLIS

Esse processo assistemático, sutil, muitas vezes espontâneo toma conta da pessoa, determinando sua maneira de ser. Quando nos perguntam, por exemplo, quem somos, respondemos, geralmente, referindo-nos ao que fazemos, às atividades que desenvolvemos.

Por outro lado, como a relação de trabalho na sociedade capitalista se desenvolve de forma opressora, sem possibilitar ao trabalhador a satisfação ou reprodução adequada das suas condições de vida, essa adaptação ocorre, geralmente, ou de modo imposto, ou como resultado da força ideológica criada e difundida pela empresa. Essas relações de trabalho existentes na rede ferroviária no centro-oeste de Minas podem não diferir muito das de outros lugares. Entretanto, em cada espaço elas criam formas de lutas, de resistência ou de acomodação "*sui generis*". A capacidade de luta é inerente ao ser humano, contudo, suas reações às condições de trabalho, seja de que natureza for, são específicas, criadas na medida e extensão de suas necessidades, em sua vida cotidiana.

Através da pesquisa, buscamos detectar as formas de reação a essa educação imposta, pelas relações de trabalho, aos operários da empresa ferroviária em Divinópolis, nos meados do século XX. Consideramos como formas de reação todas as manifestações verbalizadas ou não, contrárias às atitudes exigidas pela empresa ferroviária, tanto ao nível individual como coletivo, mesmo que tímidas, inconseqüentes ou inconscientes. E mais os subterfúgios criados pelos trabalhadores visando do minimizar os efeitos daquelas exigências. As greves que os ferroviários realizaram nesse momento em Divinópolis foram analisadas a partir desse enfoque.

Esta é uma análise do cotidiano. O cotidiano do trabalho - rotineiro, repetitivo, massacrante, mas também criativo e envolvente. Toda uma vida, numa vida em que as relações de trabalho ocupam lugar central e envolvem o trabalhador, seu núcleo familiar e a sociedade.

Apresentamos o trabalhador ferroviário em sua vida diária, em sua transformação naquele homem que ele teve que aprender a ser, a partir dos efeitos condicionantes sobre ele das exigências de produção da empresa ferroviária. Mas, também apresentamos suas lutas, suas atitudes no sentido de preservar sua identidade, mesmo que confusas ou ambíguas. O domínio da empresa sobre ele não foi total pois, descobriu que

existe um nível de realidade além da própria escravidão que é sua desumanização - "nós somos escravos mas, não somos máquina" e contra isso eles lutaram e trabalharam.

O principal esforço analítico neste estudo foi feito no sentido de demonstrar as intermediações entre os fenômenos ocorridos em suas situações concretas. O real é movimento e relação e é isso que tem de ser captado e revelado. A postura dialética na investigação da realidade implica em atitudes de constantes buscas de análise histórica, concreta, relacional e dinâmica. As mediações concretas descobertas nos permitem caracterizar o fenômeno em estudo como uma totalidade num universo específico, onde as vinculações gerais existiam e afetavam a situação específica.

Além da constante pesquisa bibliográfica foi realizado um trabalho de pesquisa de campo baseado na técnica de entrevista. Estas entrevistas foram gravadas quando houve concordância da parte do depoente e depois transcritas. A coleta de dados foi realizada junto a ferroviários aposentados de no mínimo cinquenta anos, pois nos interessavam aqueles que estiveram em exercício principalmente nas décadas de trinta, quarenta e cinquenta, na Rede Mineira de Viação. Procuramos entrevistar ferroviários que desenvolveram diferentes atividades funcionais: maquinistas, foguistas, feitor de turma, mestre de linha, guarda-chaves, guarda-freios, agente de estação, telegrafista, conferente, artífices das oficinas etc. Os entrevistados foram escolhidos com base nesses parâmetros e em indicações dos ferroviários e outras pessoas da cidade que conheciam militantes dos movimentos grevistas ferroviários.

Foram realizadas cerca de vinte e cinco entrevistas onde procuramos obter, inicialmente, dados de identificação, origem familiar, grau de instrução, admissão e carreira na empresa. Em seguida, buscamos informações sobre o funcionamento do trabalho que realizava, as condições em que acontecia, funções exercidas, jornada de trabalho, folgas, promoções, salário, custo de vida, sua relação com os chefes, aprendizado do ofício, segurança, alimentação, moradia, doenças, auxílios etc. Buscamos também informações sobre as greves, quando aconteceram, como, quantas, as suas reivindicações, formas de participação individual e familiar, envolvimento da cidade, atuação do Partido Comunista, a repressão, etc. E finalmente pro

curamos dados sobre a Escola Profissional da Rede e as atividades políticas acontecidas envolvendo os ferroviários.

Durante as entrevistas nos orientamos através de um roteiro flexivo de temas a serem colocados. Não foram utilizados questionários dada a natureza da população em estudo: pessoas com um nível de instrução geralmente baixo, idosas em sua maioria, além do fato de que estávamos fazendo basicamente um esforço de reconstrução da memória histórica e isso exigia o estabelecimento de uma situação espontânea, tranqüila, descontraída, confiante, no momento da coleta dos dados. Isso foi assegurado através da presença de conhecidos seus durante as entrevistas, facilitando a relação entrevistado/entrevistando. Consideramos válida a análise de Thiollent quando afirma que a:

"técnica de pesquisa considerada no plano social e no plano de conhecimento (deve ser vista) como técnica de relacionamento ou de comunicação entre o pólo investigador e o pólo investigado, ambos socialmente determinados. (...) Neste contexto, mais do que a precisão de qualquer tipo de medição, o que importa é a pertinência das questões e das respostas formuladas na interação entre os dois pólos. (...) A neutralidade é falsa ou inexistente na medida que qualquer procedimento de investigação envolve pressupostos teóricos e práticos variáveis segundo os interesses sócio políticos que estão em jogo no ato de conhecer." (THIOLLENT, 1981, p.23-25)

Este texto subdivide-se em capítulos. O primeiro capítulo foi montado através da utilização de documentos escritos como relatórios, estudos variados e outras publicações como jornais, boletins, etc, produzidos pela empresa ferroviária. Buscamos nessas fontes principalmente dados quantificáveis, geográficos, legais e cronológicos. Além disso, fizemos uso de livros antigos que abordavam temas pertinentes ao assunto.

Os capítulos segundo e terceiro foram organizados através da transcrição de depoimentos obtidos durante as entrevistas com a população em estudo, separados em grupos temáticos. Consideramos necessária esta inclusão devido a variedade e dinamismo desses testemunhos, aspectos que não gostaríamos que fossem perdidos, além do fato deles constituírem o núcleo fundamental da análise em questão.

Fazer uso de fontes orais é um desafio para o pesquisador, como argumenta JANOTTI, considerando que os recursos metodológicos existentes não oferecem segurança nesse caso. Além disso, faz-se necessária uma redefinição da ética tradicional que deve envolver o trabalho científico. E a autora acrescenta:

"o documento produzido nas entrevistas (...) é de dupla autoria. Depoente e pesquisador podem completar-se e mesmo se opor: um expressando a investigação científica, outro, a narrativa da história de uma vida". (JANOTTI, 1988, p. 32)

A autora cita ainda Philippe Joutard:

"a memória não institucional (...) não é forçosamente mais verdadeira que a oficial: ela também possui seus este reotipos e seus preconceitos". (idem, p. 33)

Apesar dessa dificuldade metodológica, lembrada por Janotti, optamos por aceitar o desafio, tendo em vista, por um lado, a necessidade de preservar o dinamismo e a riqueza na descrição, das relações de trabalho estabelecidas; e, por outro lado, registrar, através da escrita, fatos que correriam o risco de desaparecer com a morte das pessoas que os vivenciaram uma vez que eles não foram registrados na época e que a história oficial tem sido relatada quase sempre pela perspectiva do dominador. Os depoimentos ouvidos nos mostram que eles se referem a acontecimentos selecionados por critérios pessoais, mas que, em seu conjunto, constituem uma memória coletiva de experiências que marcaram profundamente suas vidas. Obviamente, o que ouvimos é a avaliação atual dos acontecimentos, numa situação em que os depoentes se encontravam distantes, no tempo, da efervescência do momento e cujo processo de trabalho já tinha sido vivenciado por inteiro, possibilitando uma visão global a seu respeito.

Considerando tudo isso podemos dizer que a reconstrução do momento histórico em estudo, o delineamento de seus contornos e principais fatos foram possíveis através da reunião dos vários depoimentos e de deduções apoiadas no real, no seu desvelamento e em termos de movimento e relações.

No capítulo quarto, registramos nossas análises dos fenômenos em estudo, do ponto de vista educativo. Tais fenômenos são relevantes devido às repercussões sociais, econômicas e políticas que provocaram no cenário regional do centro-oeste mineiro.

Este estudo poderá contribuir um pouco para a compreensão da importância das estradas de ferro em Minas, como fator de transformação econômica e urbana, bem como, para a reconstrução do movimento operário brasileiro em suas lutas contra as condições de trabalho existentes nos meados do século XX.

CAPÍTULO I

TRILHANDO O SERTÃO - A FERROVIA EM MINAS GERAIS

1 - A Construção das Estradas de Ferro

A primeira estrada de ferro construída no mundo foi na Inglaterra entre Manchester a Liverpool logo após a invenção da locomotiva a vapor - "*Rockett*" - por Stephenson em 1825. Rapidamente a inovação se difundiu chegando à França, Bélgica, Alemanha, Estados Unidos. A locomotiva é constituída de três partes: o veículo, o gerador de energia e o mecanismo motor, ou seja, as peças que transmitem a energia aos eixos, fazendo as rodas se movimentarem. Nas locomotivas a vapor, este, é produzido na caldeira e, através de vários equipamentos, transmitido até as rodas. No "*tender*" são transportados a água e o combustível necessários à sua produção. A caldeira subdivide-se em fornalha, corpo cilíndrico, caixa de fumaça, localizada na frente da locomotiva de onde sai a chaminé.

No Brasil, apesar da distância em relação à Europa, a inovação chegou também rapidamente - nos meados do século XIX. A viação férrea brasileira iniciou-se com a construção da Estrada de Ferro Mauá, um pequeno trecho de 14 Km de ferrovia de tração a vapor, do litoral até a raiz da serra da Estrela, ou, seja, de Petrópolis. Quem promoveu esta construção foi o Barão de Mauá - Irineu Evangelista de Sousa, com seus próprios recursos, sendo inaugurada em 30 de abril de 1854. Depois foi construída a Estrada de Ferro D. Pedro II, chamada posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil, passando pela Serra do Mar, ligando o Rio de Janeiro às capitais de São Paulo e Minas.

As primeiras ferrovias foram construídas por companhias, de pequeno capital. À medida em que sua importância crescia, em relação ao transporte de produtos e pessoas, os governos foram criando uma legislação "*a posteriori*" que atendesse as suas necessidades.

Na construção das ferrovias, ALMEIDA JÚNIOR (1925) esclarece que o privilégio para a construção da estrada de ferro era concedido pelo governo a um indivíduo ou uma sociedade após ser reconhecida como de utilidade pública ou então era o próprio governo que realizava a construção. A concessão podia ser feita pelo governo federal, estadual ou municipal e dar ou não garantia de juros. No decreto de concessão, estava também prevista a bitola da estrada, região a atravessar e o período de duração a partir do qual as dependências e material deveriam reverter ao governo.

BIBLIOTECA DA FACULDADE DE ENGENHARIA DA UFMG

Cs estudos definitivos da estrada deveriam ser aprovados por decreto através do qual era também desapropriada a faixa necessária ao leito da estrada e as benfeitorias existentes mediante indenização aos proprietários.

Cabia ao concessionário o estudo do traçado da estrada, segundo as determinações de um regulamento do governo a respeito e sua apresentação ao mesmo para aprovação.

Antes de tudo, devia ser feito o reconhecimento geral da área, ou melhor, a indicação prévia do traçado para as turmas de exploração. Deveria ser feito ainda o planejamento orçamentário da obra. Almeida Júnior diz que o estudo de reconhecimento era feito por engenheiros de estrada:

"O concessionário terá que operar o reconhecimento geral do traçado. Cum pre-lhe, ainda, a Exploração d'esse traçado com todas as minúcias; o Estudo do Projeto (trabalho do Escripório); a construção e Tráfego (...). Os estudos, a Construção e o Tráfego são executados sob a fiscalização do governo a quem a Companhia semestralmente, entrega um quantia que se chama - "quota de fiscalização. (...) O Reconhecimento de uma estrada de ferro é a indicação prévia do seu traçado, com a descrição dos seus obstáculos, da sua zona percorrida e das vizinhas, suas respectivas produções, população e mais detalhes. (...) estudo das vertentes e contra-vertentes, das montanhas, das regiões planas, dos cursos d'água, nos rumos que se deseja construir a estrada. (...) Estudar as vertentes e contra-vertentes e todos os detalhes já indicados, tomando as altitudes de kilômetro em kilômetro, por caminhamento a pé, quando não houver caminho de cavaleiro, e registrar esses dados rigorosamente. (...) Aconselhar-se com os moradores e caçadores.
(ALMEIDA JÚNIOR, 1925, p. 72, 74, 75)

Depois da obtenção de dados sobre a área pelo reconhecimento, o engenheiro deveria traçar a planta de seu percurso e apresentar um relatório da viagem contendo os incidentes do meio, preço da mão-de-obra, natureza do solo, volume de produção e população, custo provável da obra, usos e costumes existentes, meios de transportes comuns, as possibilidades comerciais, os meios de se fazer pagamentos, a idoneidade do pessoal, etc.

Depois de aprovada a planta do reconhecimento com a indicação das cidades por onde a estrada passaria seguia-se a

exploração, ou seja, o levantamento da planta topográfica do traçado indicado aperfeiçoando-o, ainda mais em relação à distância, altitudes, condições técnicas, etc.

Depois dessa etapa, o concessionário podia organizar uma companhia, escolher a sua diretoria, recolher a primeira entrada do capital social com ações de número e valor determinado e conseguir o capital para a construção. Este capital era conseguido principalmente no exterior por meio de hipoteca da estrada e garantia de juros pelo governo e não era fácil conseguir capital nacional para tal investimento.

No fim do prazo estabelecido, na concessão, todas as estradas deveriam reverter para o estado. Apesar disso, a concessão poderia ser prorrogada sob a alegação de interesse público, tais como reformas do material fixo e rodante, duplicação da linha, redução de tarifas, etc.

A estrada de ferro poderia também ser encampada, ou seja, ser adquirida pelo governo antes de findo o prazo da concessão, pelo seu custo provado, por acordo ou por sentença.

Além do leito da estrada, deveriam também ser construídas as estações, ou seja, edifícios ao longo da linha para embarque e desembarque de passageiros e cargas. Na estação, deveria existir a plataforma, sala de agência e do telégrafo, armazém, etc, e ocupar uma área de duzentos a trezentos metros de extensão e uma praça ampla. As estações eram classificadas em primeira, segunda, terceira e quarta classe.

De acordo com as conveniências do tráfego deveriam ser construídas as "paradas", pontos de serviços de passageiros e cargas, administradas por guardas, sem renda, agente e sem venda de tarifas.

Além disso deveriam também ser construídas casas no mesmo nível da estrada, para moradia do pessoal da via permanente, de dez em dez quilômetros, em pontos saudáveis, com água próxima evitando-se lugares doentios. De quarenta em quarenta quilômetros eram construídas caixas d'água para abastecimento das locomotivas.

A ferrovia, além de estimular o comércio e produção agrícola, de possibilitar o transporte de pessoas, valorizava também os terrenos por onde passava.

A penetração da Estrada de Ferro Dom Pedro II (Central do Brasil) em Minas Gerais estimulou a construção de muitas ferrovias de variados tamanhos, ligando localidades do interior. As duas principais foram a Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM e a Rede Sul Mineira.

2 - A Construção de Estradas de Ferro em Minas Gerais

A Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM

A construção da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) conhecida por "*JohnsKopings*" (caixa de fósforos) resultou de uma decisão do Governo Imperial de D. Pedro II. A Estrada deveria ter bitola estreita e iniciar-se na estação de Sítio, nas vertentes do Rio das Mortes, local onde ela faria entroncamento com a Estrada de Ferro Central do Brasil (Estrada de Ferro D. Pedro II) que passava por Sítio vinda do Rio de Janeiro. Seria uma ramificação ferroviária para abranger o oeste mineiro. Sua direção deveria ser um ponto que fosse navegável no Rio Grande e a partir daí, seguindo pelo oeste, chegar aos limites da província de Minas Gerais.

A EFOM foi criada pela Lei nº 1.914, de 19 de julho de 1872. Essa lei foi sancionada pelo Presidente da Província de Minas Gerais Dr. Joaquim Floriano de Godói e permitia ao governo a concessão de garantia de juros até 4% sobre capital, no mínimo, de quatro mil contos de réis ou subvenção de nove contos de réis por quilômetro construído. Nesses termos não foi possível o levantamento de capitais. Mais tarde um pouco, essa autorização foi limitada pela Lei nº 2.398, de 05 de novembro de 1877 à realização apenas da primeira seção, de Sítio a Barroso e daí a São João d'El Rei com subvenção quilométrica.

Interessaram-se por esse empreendimento os bacharéis José Rezende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira. Pela Lei nº 1.982, de 11 de novembro de 1873 eles conseguiram o direito por cinquenta anos para estabelecer essa ferrovia. Organizaram uma sociedade anônima denominada Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas, em 2 de fevereiro de 1878 e seus estatutos foram aprovados pelo decreto provincial nº 6.977, de vinte de julho de 1878. Assim, organizou-se a EFOM - bitola de 0,76 m, com início no entrocamento com a ex Estrada de Ferro Central do Brasil e término na Barra do Paraopeba com extensão de 601.800 km. Apesar de opiniões contrárias à bitola de 0,76 m prevaleceu a opinião de técnicos importantes na época em seu favor devido a razões econômicas.

Em 30 de setembro de 1880 foi aberto ao tráfego, experimentalmente, o primeiro trecho da "*bitolinha 76*", de Sítio,

um pequeno povoado naquela época, hoje cidade de Antônio Carlos a Barroso com 49 km de extensão. Era uma zona rica em madeira, terra fértil, produtora de alimentos sendo necessária a ferrovia para realizar o escoamento da produção até a Estrada de Ferro Central do Brasil. A inauguração do trecho até São João d'El Rei, com 100 Km de extensão, construído em três anos, ocorreu no dia vinte e oito de agosto de 1881 e contou com a participação do Imperador D. Pedro II, ministros da agricultura e marinha, importantes autoridades do império e impor^{ta}ntes engenheiros da época.

Na construção da estrada, procurou-se evitar os obstá^{cu}los de difícil superação como subidas íngremes e áreas onde seriam necessários aterros, túneis, pontes, etc. Procurava-se uma topografia de terreno plano para facilitar o avanço da construção. Apesar disso foi necessária a construção de muitas pontes e pontilhões. O leito da estrada foi construído através de ferramentas braçais como picaretas, enxada, machado, etc. A causa principal dos alongamentos das estradas de ferro era a economia, pois os custos de um viaduto equivaliam à construção de vários quilômetros de linha sem cortes e ater^{ros}.

Ao entrar em operação, esse trecho ferroviário possuía como material rodante quatro locomotivas, quatro carros de primeira classe, quatro carros de segunda classe, um carro de luxo, dois carros bagageiros, dois carros para transporte de animais, quinze vagões fechados, dez vagões abertos, um carro guindaste. Foram construídas quatro estações: em Sítio, Barroso, São João d'El Rei (hoje Tiradentes) e São João d'El Rei e dois postes telegráficos em Ilhéus e Capão Redondo.

O engenheiro norte-americano N. M. Roberts tendo visitado a EFOM, em carta ao engenheiro Joaquim M. Ribeiro Lisboa considerava essa estrada um sucesso. Justificava sua opinião argumentando que ela exigia um "*moderado e razoável custeio*". Previa também que ela seria uma estrada muito procurada, usada e que isso, no futuro e com uma boa administração, provocaria "*que ela é um sucesso sob todos os pontos de vista*". Afirmou também ter conhecido grande parte da região ocidental da província de Minas e de que estudara suas condições passadas e tinha concluído que:

"o método mais vantajoso para desenvolver os seus recursos internos, assim

como os da parte da província de Minas Gerais, que lhe fica fronteira, e o das estradas de ferro, muito econômica e de bitola estreita, projetadas, locadas e construídas de modo a custarem muito menos por quilômetro do que qual quer outra estrada até hoje construída no Brasil, em regiões semelhantes. Um plano geral de estradas de ferro baseado sobre o sistema de estradas de bitola muito estreita pode ser adotado nessa região, virgem de estradas, como sendo o mais econômico e o mais vantajoso tanto para o governo como para o povo". (ROBERTS, 1981, p. 4)?

Continua o engenheiro dizendo que sobre uma linha de bitola estreita poderiam ser montados carros de passageiros regulares e transportar economicamente para postos marítimos, os produtos dessa região que, no momento, estava sendo aberta.

Além disso, opina que

"se tais estradas econômicas não servirem para desenvolver os desertos interiores do Brasil, promovendo a sua colonização e cultura, muito menos servirão estradas de qualquer bitola custando o dobro por quilômetro. Demais, se um certo capital aplicado a estas linhas econômicas se podem construir uns duzentos quilômetros, construir-se-ão cem quilômetros com este mesmo capital aplicado a linha de bitola larga, como as que têm sido construídas no Brasil". (ROBERTS, 1981, p. 5)

Argumenta ainda que um tráfego pequeno em linha dispendiosa daria uma perda constante, mas uma linha econômica seria lucrativa. E pensando no futuro ele diz que, quando o tráfego numa dessas linhas econômicas exigisse sua remodelação, seria fácil obter o capital necessário para tal empreendimento.

Com base nesses dados, podemos deduzir que o Governo do Império, com a construção da EFOM, visava promover o desenvolvimento do centro-oeste mineiro e criar um meio de escoamento de seus produtos. Entretanto, ao que parece, a região não oferecia, no momento, perspectivas de grandes lucros. Do ponto de vista econômico, não existiam produtos considerados especiais e além disso era pouco povoada, portanto, o tráfego de passageiros e carga seria pequeno. A bitola estreita, de

0,76 m, foi adotada na construção da estrada por ser mais ba rata. Com base nisso tudo parece ter fundamento dizer que a EFOM foi resultado muito mais de razões políticas e interes ses locais do que de imperativos econômicos. Entretanto, con tribuiu muito para desbravar o sertão no interior de Minas.

Segundo Almeida Júnior:

"A bitolinha é criação do projecto En genheiro Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa, que trouxe da Mogyna a preocupação de econo mia. Foi o primeiro chefe, Director e seu principal creador. A construção muito deve ao esforço de obscuros mas resolutos e esfor çados lutadores: - Antônio Francisco da Rocha e Joaquim Leite de Castro, além dos ilustres Engenheiros Henrique Galvão, Hermi llo Alves, Isacson e Toscano de Brito, seus chefes". (ALMEIDA JÚNIOR, 1925, p. 27)

Pela Lei nº 2.625, de sete de janeiro de 1880, o Go verno de Minas Gerais deu garantia de juros para que outra em presa construísse uma linha férrea entre São João d'El Rei e Oliveira. A EFOM, entretanto, entrou com um recurso e conse guiu a concessão em 24 de agosto de 1885 bem como a de um ra mal para Ribeirão Vermelho com extensão de 221 quilômetros. En tre 1886 a 1888 foram construídas as linhas de São João d'El Rei - Aure liano Mourão - Ribeirão Vermelho na direção primitiva leste-oeste e a linha Aureliano Mourão-Oliveira na direção sul-norte.

A Lei Provincial 3.648 de primeiro de setembro de 1888 autorizou o Governo Mineiro conceder à EFOM a contrução do prolongamento da linha entre Oliveira e Barra do Paraopeba, no alto São Francisco e um ramal para Itapecerica.

Em quatorze de abril de 1889 foram inauguradas as estações de Lavras e Oliveira. O ponto final estava fixado na foz do Rio Jacaré, nas cabeceiras do Rio São Francisco, mas acabou sendo na foz do Rio Parao peba, no seu encontro com o São Francisco. Nesse prolongamento da estra da, foram entregues ao tráfego entre 1890 e 1894 os trechos de Carmo da Mata, Gonçalves Ferreira, Desterro, Henrique Galvão (hoje Divinópolis), ramal de Sucupira (hoje Itapecerica), Pará (hoje São Gonçalo do Pará), Cercado, Cardosos, Pitanguí, Parimirm (hoje Alberto Isaacson), Abadia (hoje Martinho Campos), São Francisco (hoje Abaeté), Pompéu e Paraopeba, ponto terminal da linha.

Pelo Decreto Federal 862, de 16 de outubro de 1890 o Governo Federal possibilitou o prolongamento da EFOM através

da concessão e garantia de 6% juros-ouro para expansão de sua linha a partir de Perdões, junto a Ribeirão Vermelho, com bitola de 1,00 metro para o sul até Barra Mansa, no ramal de São Paulo, da Estrada de Ferro Central do Brasil; para o norte, até Catalão no Estado de Goiás, prolongando-se também, de um lado, até Araxá e Uberaba, na Companhia Mogiana, do outro, até um ponto navegável do Rio Paracatu.

Pelo Decreto 1.891, o Governo do Estado do Rio concedeu privilégio e garantias a A. A. de Azevedo para a construção de uma ferrovia que ligasse Angra dos Reis a Barra Mansa, mas em 20 de março de 1893 a concessão foi transferida para a EFOM que construiu a estrada entre Angra dos Reis a Barra Mansa estabelecendo assim sua ligação com um porto marítimo.

Tendo chegado a uma situação financeira insustentável, em abril de 1899 foi decretada a liquidação forçada da EFOM, ocorrendo, inclusive, revolta dos ferroviários, devido a falta de pagamento dos salários, segundo depoimentos dos ferroviários. O seu acervo foi adquirido pelo Governo Federal e Banco Alemão que era seu maior credor, em 1903. Foi nomeado superintendente da Estrada o Engenheiro Augusto César de Lima e a ferrovia passou a chamar-se Estrada de Ferro Oeste de Minas, possuindo na época 939,5 Km, 46 locomotivas a vapor e 378 carros. A estrada foi melhorada e ligações que ainda faltavam para serem feitas foram construídas, entre outras, a linha entre Divinópolis a Belo Horizonte.

Segundo Almeida Júnior,

"De todas as liquidações a da Oeste de Minas marcou o apogeu. Três milhões e seiscentos mil libras aos ingleses, vinte e quatro milhões de marcos aos alemães, milhares de contos aos empreiteiros e fornecedores, constituíam o seu passivo. O governo da União, em leilão, a adquiriu por dezesseis mil contos(...)"
(ALMEIDA JÚNIOR, 1925, p. 63)

Também tiveram liquidação forçada a Sorocabana, Leopoldina, Carangola, São Paulo, Santo Amaro, etc. A extensão em tráfego da EFOM administrada pela União era de 1.909.077 Km.

Em 1904 voltou a pertencer à Central do Brasil os trechos de Barra Mansa a Rio Claro e Cedro. Em 1907, o trecho de bitola de metro entre Formiga e Arcos foi cedido a Estrada de Ferro Goiás pelo Governo Federal. Em 1909, os trechos que haviam sido incorporados à Central do Brasil foram devolvidos. Em

1920, a Estrada de Ferro Goiás foi encampada pela União e o trecho entre Formiga e Arcos prolongado até Patrocínio e o ramal de Uberaba, em construção, foram incorporado à EFOM.

Atualmente só existe um pequeno trecho dessa linha com bitola de 0,76 m entre Tiradentes e São João d'El Rei (MG). A "bitolinha" continua em movimento sendo sempre usada por empresas de turismo, de publicidade ou cinematográfica para filmagens.

A Rede de Viação Sul Mineira

A Rede Sul Mineira foi formada por estradas construídas no último quartel do século XIX: Estrada de Ferro Minas a Rio, Estrada de Ferro Muzambinho, Viação Férrea Sapucaí e outras ferrovias arrendadas.

Estrada de Ferro Minas a Rio: originou-se da concessão feita pelo Governo Imperial através da Lei nº 2.062 de 04 de dezembro de 1874. Baseado nela, foi feito um contrato entre a Província de Minas Gerais e Visconde de Mauá, na pessoa de seu concessionário, Brigadeiro José Vieira de Couto Magalhães. Esse documento concedia privilégio pelo prazo de noventa anos, para a construção da ferrovia denominada Rio Verde, da cidade de Cruzeiro (SP) no ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil, até a confluência dos rios Verde e Sapucaí.

Em 1876, através do acréscimo de nova cláusula ao contrato, foi decidido que a Estrada passaria também por Passa Quatro e Três Corações.

O decreto imperial 7.734, de 21 de junho de 1880, autorizou a Companhia The Minas and Rio Railway, organizada em Londres, a funcionar no Brasil. A concessão da construção da Estrada de Ferro Minas a Rio foi então transferida para esta companhia.

A construção dessa linha férrea iniciou-se em 21 de março de 1881, a partir de Cruzeiro, no Km 252 do ramal São Paulo da Estrada de Ferro Central do Brasil e foi inaugurado, em 14 de junho de 1884, o trecho até Três Corações.

Pelo decreto 10.191 de 01 de dezembro de 1888 o Governo Imperial permitiu que a Cia The Minas and Rio construísse um ramal até Campanha e um subramal até Lambarí. E em 28 de

setembro de 1889 recebeu a incumbência de prolongar um ramal até Passos mas não a cumpriu.

O Governo Provisório da República, em 23 de maio de 1890, pelo Decreto 419, declarou caduca a concessão a essa empresa britânica e em concorrência entregou a ferrovia encampada à Estrada de Ferro Muzambinho. Em 1901, o Governo Federal adquiriu a Estrada de Ferro Minas - Rio, resgatou-a à Companhia inglesa e administrou-a até 16 de setembro de 1902. Pelo decreto 4.521, de 28 de agosto de 1902 esta ferrovia foi arrendada, a título precário, a José de Oliveira Castro. Em 30 de julho de 1908, pelo decreto 7.050, foi rescindido esse contrato e a ferrovia voltou à administração federal, através da Repartição Federal de Fiscalização de Estradas de Ferro, em 02 de agosto de 1908. Em 27 de agosto desse ano a Estrada de Ferro Muzambinho foi incorporada a ela.

Estrada de Ferro Muzambinho

A Estrada de Ferro Muzambinho resultou do privilégio concedido em 30 de agosto de 1887 pelo Governo de Minas, através da Lei Provincial Mineira nº 3.420, para a construção de uma estrada entre Muzambinho, na divisa da província de Minas e São Paulo, até o município de Alfenas. Antes de ser iniciada sua construção, a Lei 3.754 de 16 de agosto de 1889, permitiu a construção também de um ramal entre São Sebastião do Paraíso e Garimpo das Canoas. Em 11 de outubro de 1890, pelo decreto 846, foram outorgados novos privilégios à Estrada de Ferro Muzambinho e a 15 de dezembro de 1891 foram unificados os contratos entre ela e o governo de Minas. Em 1894, sob hipoteca de suas linhas, exceto o ramal de Lambari, essa ferrovia conseguiu um financiamento do Estado de Minas que tinha sido autorizado a adquirir a Estrada de Ferro Muzambinho pela Lei nº 270 de 01 de setembro de 1889. Suas concessões foram transferidas ao Estado de Minas pelo decreto federal 6.690 de 23 de outubro de 1907. Em 27 de agosto de 1908, pelo decreto 7.094, ela foi incorporada à Estrada de Ferro Minas - Rio tendo sido comprada pela União nos termos do decreto 7.110 de 12 de setembro de 1908 e administrada pela Repartição Federal de Estradas de Ferro.

Viação Férrea Sapucaí

Em 05 de julho de 1886, o Governo de Minas, apoiado na Lei nº 3.384, outorgou privilégios para a construção de uma ferrovia, partindo de um ponto adequado da Estrada de Ferro Minas e Rio até o município de Ouro Fino na divisa com São Paulo.

Em 29 de março de 1887, autorizado pela Lei 3.419, o Governo Mineiro contratou com Carlos Euler Júnior e R. Castro Maia a construção dessa Estrada de Ferro que se iniciou na estação de Soledade de Minas na Estrada de Ferro Minas - Rio e terminou em Sapucaí. Seu último trecho de 270 Km foi inaugurado em 1897. Essa ferrovia foi chamada de Viação Férrea Sapucaí. Novas concessões a essa ferrovia permitiram ligar Soledade de Minas a Santa Rita do Jacutinga, na Estrada de Ferro Central do Brasil.

Em 02 de setembro de 1889, a Sapucaí adquiriu a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto, com 75 Km. de linhas em tráfego entre Barra do Piraí e Santa Isabel do Rio Preto. Conseguiu também a concessão da linha Santa Rita do Jacutinga/Lavras e comprou, em 19 de novembro desse mesmo ano, a Estrada de Ferro Santana, depois chamada ramal de Passa Três.

Em 31 de janeiro de 1899, por sentença judicial, foi feita a liquidação forçada da Viação Férrea de Sapucaí. O Governo de Minas, apoiado no decreto 1.256 de 16 de fevereiro do mesmo ano, declarou caducos os privilégios e garantias de juros. Após a assinatura da concordata com os credores, esses privilégios foram restabelecidos pelo Decreto 1.402 de 17 de agosto de 1900.

Autorizada pelo Decreto 7.704 de 02 de dezembro de 1909 a Cia Viação Férrea do Sapucaí arrendou a Estrada de Ferro Minas - Rio e a Estrada de Ferro Muzambinho em 02 de janeiro de 1910.

Em 07 de abril de 1910, pelo Decreto Federal 7.941, essas ferrovias foram transformadas na Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras - Rede Sul Mineira, com extensão de 963 Km de linhas em tráfego em seu total, mas, sua situação econômica foi-se agravando, principalmente durante a Primeira Guerra Mundial. Apesar disso, foram construídos os ramais de Machado, de Piranguinho a Paraisópolis, de Três Coações a Lavras e de Bondim a São Vicente com ligação com a

EFOM. Devido a precariedade de sua situação econômica, o prolongamento da estrada além de Monte Belo foi passado para a Cia Mogiana de Estradas de Ferro. Encontrava-se em estado precário e para salvá-la do colapso financeiro o estado de Minas recebeu-a em arrendamento. Assim conseguiu se estabilizar e ganhar credibilidade.

Em 31 de dezembro de 1920, apoiado no Decreto 14.598, o Governo Federal rescindiu o contrato da Cia Estrada de Ferro Federais Brasileiras - Rede Sul Mineira e suas linhas foram incorporadas à União, havendo sido transferidas ao Estado de Minas, por arrendamento por trinta anos, várias de suas linhas: de Cruzeiro a Juréia (ex Tuiti), os ramais de Campanha, Alfenas, Três Corações a Carmo da Cachoeira, ramal de Piranguinho a Paraisópolis, Passa Três à divisa de Minas com São Paulo (Estrada de Ferro Sapucaí). A Rede Sul Mineira foi dissolvida amigalvemente em 04 de abril de 1921 e suas ferrovias foram arrendadas pela União ao Estado de Minas, com base no Decreto 14.598A e contrato lavrado em 06 de abril de 1922 passando a chamar-se Rede de Viação Sul Mineira com 1.141.800 Km.

A Rede de Viação Sul Mineira passou a administrar tam**ém** as pequenas estradas: Machadense, Trespontana e São Gonçalo, a Linha Fluvial pertencente ao estado de Minas que percorria o Rio Sapucaí na extensão de 160 Km e mais duas companhias de navegação do mesmo rio.

A Estrada de Ferro Machadense era um trecho de 41 Km entre Alfenas e Machado construída com base no Decreto 3.897 de 13 de fevereiro de 1922 e adquirida pelo Governo de Minas, autorizado pelo Decreto 8.556 de 06 de julho de 1928. Em 1938 esta estrada foi adquirida pelo Governo Federal e arrendada ao Governo de Minas.

A Estrada de Ferro Trespontana era constituída de um trecho de 20 Km que tinha sido concedido pelo Decreto 5.886 de 07 de fevereiro de 1922 e foi inaugurado em 01 de fevereiro de 1927. Em 1928, foi adquirida pelo Governo de Minas; em 1938, pelo Governo Federal que a manteve sob administração do Governo de Minas.

A Estrada de Ferro São Gonçalo era um trecho de 31 Km entre Campanha e São Gonçalo do Sapucaí, construído pelo Governo de Minas e inaugurada em 26 de agosto de 1938 passou a pertencer ao Governo Federal, conservando porém sua administração pelo Governo de Minas, por arrendamento.

A Estrada de Ferro Paracatu

Esta ferrovia tinha sido planejada desde 1880 mas só surgiu em 1912 através de uma concessão do governo de Minas para construção de uma linha que se iniciasse na EFOM, passasse por Dores do Indaiá, Carmo do Paranaíba e Patos e chegasse até a confluência dos rios Preto e Paracatu. A empresa encarregada pela construção, a Cia Norte de Minas, deixou caducar esta concessão estabelecida pelo Decreto Estadual 4.654 de 04 de maio de 1916 e o Governo de Minas adquiriu o trecho de linha construído e ressarciu as despesas da companhia. Essa estrada só foi construída entre 1920 a 1925 e prolongou-se até Vila Formosa perto de Brasília.

Em 27 de janeiro de 1931, o Governo Federal comprou este trecho ferroviário e incorporou-o a Estrada de Ferro Oeste de Minas e à Rede Sul Mineira para formar a Rede Mineira de Viação.

Minas Gerais possuía, em 31 de dezembro de 1922, 6.880.603 Km de extensão em tráfego de estradas de ferro.

3 - A Rede Mineira de Viação - RMV

Formação

A Rede Mineira de Viação foi formada através de aglutinações, quando em 19 de janeiro de 1931 o Governo Federal, através do Decreto 19.602, autorizou o arrendamento ao governo de Minas, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, sendo-lhe incorporada a Estrada de Ferro Paracatu como ramal e reunida à extinta Rede Sul Mineira. Esse decreto também previa a anexação ao conjunto, da Estrada de Ferro Goiás, quando se fizesse sua conjugação com a EFOM, através da ligação Patrocínio/Ovidor. Com a unificação dessas estradas, a linha Angra dos Reis-Patrocínio, prolongada mais tarde até Goiandira, passou a ser a linha tronco. O contrato em cumprimento da legislação foi lavrado em 24 de janeiro de 1931. Minas Gerais nessa época era administrada pelo interventor Benedito Valadares.

A expansão das ferrovias em Minas não se deu no sentido de atender as necessidades econômicas das regiões e não havia um plano nacional ferroviário de expansão.

"na falta de um plano de viação, previamente organizado, cada qual agia ao sabor de interesses particulares ou regionais, tendo sido construídas dezenas de estradas sem objetivo econômico bem definido". (REDE... 1955, p. 9)

Logo muitas ferrovias construídas manifestavam sinais de que seus resultados econômicos não compensavam o esforço despendido pois mal davam para cobrir as despesas de manutenção e material. A saída era conseguir, através de políticos regionais a sua encampação pelo estado, que passava a arcar com o ônus de exploração. As rodovias foram abertas também dentro do mesmo critério político das ferrovias - atender os municípios, mesmo os de menor expressão e de forma improvisada, conforme analisado na REDE... (1955).

"No fim do século passado e mesmo no princípio deste (...) todos conduziam os seus empreendimentos, a sua campanha política ou a sua gestão governamental, tendo sempre em mira a implantação desse novo meio de transporte." (REDE... 1955, p. 9)

Faziam prevalecer seu prestígio e influência política junto ao governo para obter concessões ferroviárias e organizavam companhias em todo o país.

As linhas da RMV se estendiam principalmente para o sul e oeste de Minas Gerais até Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo e tinham sido construídas e esmo no território, por contingências da política e interesses locais. Em Minas, cortava as regiões do oeste, triângulo, sul e sudoeste; em São Paulo, chegava à cidade de Cruzeiro; em Goiás, até Goiandira e no Rio de Janeiro, até o porto de Angra dos Reis. A RMV cobria, portanto, 40% do território mineiro, estendendo-se sobre o planalto da Mantiqueira, chegando no alto do rio Paraná, na área dos rios Paranaíba e Grande e afluentes do rio São Francisco.

A área percorrida pela RMV iniciava-se no Porto de Angra dos Reis e sua extensão era de 3.989,099 Km. Destes, 3.259,990 Km eram de bitola de metro e 729.109 Km de bitola de 0,76 m. Em Minas Gerais estavam concentradas 91,7% dessa extensão, ou seja, 3.657,951 Km; no Rio de Janeiro 5,8% - 238,247 Km, em Goiás 1,9% - 68,701 Km e em São Paulo, 0,6% - 24,200 Km.

A linha tronco percorria de Angra dos Reis (RJ) até Goiandira (GO), ou seja, do porto fluminense até o planalto central e media 1.125,701 Km, cruzando em Barra Mansa o ramal de São Paulo no

vale do rio Paraíba, atingindo Rutilo, Lavras, Álvaro Botelho, Garças de Minas e Ibiã que eram entrôcamentos para outras ligações. Em Goiandira (GO), encontrava-se com a Estrada de Ferro Goiás. Ligava-se à Estrada de Ferro Central do Brasil pela bitola de metro, em Cruzeiro (SP), Barra Mansa, Barra do Piraí, Santa Rita do Jacutinga (RJ) e Belo Horizonte (MG). Fazia junção com a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro em Uberaba, Juréia e Sapucaí (MG)

As outras linha que compunham a RMV eram:

- Barra do Paraopeba/Divinópolis/Aureliano Mourão/ Antônio Carlos e o ramal de Ribeirão Vermelho. Era a ligação direta entre Belo Horizonte, o sul do Estado e o vale do rio Paraíba. Bitola de 0,76 m, com 601,800 Km.

De bitola de metro existiam:

- De Cruzeiro a Juréia, atravessando do Sul de Minas e ligando-se com o ramal de São Paulo da Estrada de Ferro Central do Brasil e com a Cia. Mogiana. Media 360,592 Km de extensão.

- Garças de Minas/Azurita/Belo Horizonte numa extensão de 297,862 Km. Fazia ligação com a Estrada de Ferro Central do Brasil e, através desta, com a Estrada de Ferro Vitória e Minas.

- De Azurita a Barra do Funchal, com 256,608 Km.

- De Ibiã a Uberaba, com 273,010 Km de extensão. Articulava-se com a Estrada de Ferro Mogiana, no Triângulo Mineiro.

- Barra do Piraí/Santa Rita do Jacutinga/Bom Jardim/Rutilo (onde cruzava com a linha tronco)/Soledade de Minas com 285,031 Km.

- De Soledade de Minas a Sapucaí, com 270 Km.

Também fazia parte da RMV os seguintes ramais de bitola de metro:

- Ramal Gaspar Lopes/Alfenas/Machado do sul de Minas com 48,340 Km.

- Ramal Três Corações a Lavras, com 95 Km.

- Ramal Freitas/Lambari/Cambuquira/Campanha/São Gonçalo do Sapucaí com 116,940 Km.

- Ramal Itajubá/Delfim Moreira com 35.700 Km.

- Ramal Piranguinho a Paraisópolis ao sul com 52 Km.

- Ramal de Pitangui a Água Suja com 3.286 Km.

- Ramal de Espera a Três Pontas com 20 Km.

- Ramal de Bernardo Monteiro a Contagem com 3.104 Km.

- Ramal de Volta Redonda a Barra Mansa com 4.440 Km.

Ramais de bitola de 0,76 m.

- Ramal de Aureliano Mourão a Álvaro Botelho com 43,445 Km.

- Ramal de Gonçalves Ferreira a Cláudio com 26.134 Km.

- Ramal de Gonçalves Ferreira a Itapecerica com 35.421 Km.

- Ramal de Chagas Dória a Águas Santas com 11,805 Km.
- Ramal de Compolide a Barbacena com 10,500 Km.

Em alguns trechos da bitola de metro havia um terceiro trilho para bitola de 0,76 m:

- De Lavras a Álvaro Botelho com 14,375 Km.
- De Velho do Taipa a Água Suja com 1,366 Km.
- De Água Suja a Pitangui com 3,608 Km.

Área Percorrida - Características econômicas

A RMV era considerada uma importante estrada por estabelecer ligação entre Belo Horizonte e Rio de Janeiro, com o planalto Central e entroncar-se com outras importantes estradas como a Mogiana e a Central do Brasil. Além disso era muito extensa e passava por importantes cidades mineiras como as cidades hidrominerais.

A região servida pela RMV é uma área agro-pastoril e de riquezas minerais. Possui uma subsolo rico em reservas minerais principalmente ferro, ouro, manganês, urânio, calcário, bauxita e grande força hidráulica, facilitando a instalação de indústrias extrativas e de metalurgias em Minas Gerais e Rio de Janeiro. As terras são consideradas fêrteis, apesar de já estarem muito trabalhadas. São áreas de terrenos mistos - montanhosos ou várzeas irrigadas. Sua produção atendia o consumo regional e o excedente era exportado, abastecendo de gêneros alimentícios Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. Além da agricultura, também era importante a criação de bovinos e suínos e as indústrias de fiação e tecelagem, laticínios, charque, banha, couros, usinas de álcool motor, engenho de beneficiamento de arroz e café, usinas de açúcar e de preparo de farinhas, exploração de madeiras, etc.

Nas áreas de Barra Mansa, Barra do Piraí, etc, era importante a produção de sal, carvão vegetal, lenha, queijo, manteiga, etc, uma região montanhosa, o que dificultava o transporte ferroviário, e com poucas estradas de rodagem naquela época. Cruzeiro (SP), numa área montanhosa, era um importante centro comercial e industrial, com fábricas de banha, usinas de laticínios, frigoríficos, fábrica de ladrilhos, móveis, massas alimentícias, etc.

A zona sul de Minas destacava-se como a área mais próspera servida pela RMV. Região do solo fértil, boas pastagens, agricultura desenvolvida, produzindo café, fumo, cana, milho e cereais, possuindo também indústrias de tecidos, lanha, doces, balas, açúcar, calçados, chapéus, bebidas, massas alimentícias. Além disso, a exploração das águas minerais de Caxambu, São Lourenço, Lambari, Cambuquira e a indústria de laticínios de São Lourenço, Itanhandu, Caxambu, Conceição do Rio Verde,

Fama, Baependi. A RMV atravessava nessa área, cidades importantes na indústria e comércio como Varginha, Pouso Alegre, Itajubá, Três Corações, Ouro Fino, Jacutinga, Santa Rita do Sapucaí, Campanha, Lavras, Pouso Alto, Brazópolis, Paraisópolis, São Gonçalo do Sapucaí, Itanhandu, Alfenas, Machado, Conceição do Rio Verde, Três Pontas, Baependi, São Ferraz e Maria da Fé. Considerada uma área bem servida de estradas de rodagem e rios navegáveis como Sapucaí e rio Grande.

A zona oeste de Minas, apesar de não ser tão rica quanto o sul, possuía produção variada e também exportava seus produtos. Possuindo boas terras de cultura e de pastagens, produzia café, milho, algodão, feijão, trigo, fumo, cana, fabricação de queijos, manteiga, charque, minérios, madeira, fabricação de móveis e criação do gado bovino e suíno. Área bem servida de rodovias e rios navegáveis como São Francisco, rio Grande, rio das Mortes, rio Itapeçerica, etc. As suas principais cidades eram: São João d'El Rei, Barbacena, Formiga, Campo Belo, Oliveira, Bom Sucesso, Itapeçerica, Bambuí, Santo Antônio do Monte, Ibiá, Patrocínio, Monte Carmelo, Campos Altos, Perdões, etc.

A zona centro-oeste de Minas, além do parque industrial de Belo Horizonte, destacava-se também pela sua produção de café, milho, manteiga, gado, algodão, tecidos, banha, álcool-motor, minérios, etc. Além de Belo Horizonte, as cidades que se destacavam era Itaúna, Divinópolis, Pará de Minas, Pitangui, Bom Despacho, Dolores do Indaiá, Abaeté, etc. Uma área que já possuía várias rodovias e rios como São Francisco, Paraopeba, Itapeçerica, etc.

A zona do triângulo destacava-se pela riqueza de sua pecuária, indústria, produção agrícola como arroz, milho, feijão e exportação de pedras preciosas e minerais, possuindo cidades importantes como Araxá (estância hidromineral), Uberaba, Uberlândia, etc. Região plana, de campinas extensas, bem servida de rodovias e rios como o das Velhas e Paranaíba.

O trecho goiano servido pela RMV era de fraco desenvolvimento. A sua maior produção era de gado bovino e produtos como o arroz, fumo, feijão, charque, etc. As principais cidades eram Ouvidor, Catalão, Goianira. Era uma área mal servida de rodovias sendo o rio Paranaíba o seu rio principal.

A RMV permitia o escoamento seguro e rápido dos produtos agrícolas, animais e minerais do interior de Minas além de transportar para lá máquinas e outros produtos industrializados de outras áreas.

Nos meados da década de 50, 30% do volume total transportado pela RMV era de gêneros alimentícios (arroz, sal, milho); 28% de matérias-primas minerais (calcário, ferro gusa, minério de ferro, etc); 15% do volume total em materiais de

construção: cimento, cal, madeira, tijolos e telhas. Em 1954 as principais mercadorias que ofereceram maiores rendas foram em ordem decrescente: pedra calcárea, ferro gusa, cimento, açúcar bruto, sal, arroz beneficiado, madeiras serradas, café beneficiado, milho, minério de ferro, cal, farinha de trigo, feijão, farelinho, dolomita, gasolina, trigo em grão. Apesar do transporte do calcáreo ter aumentado em relação aos anos anteriores ele não conseguia atender à demanda das usinas plenamente. Em 1954 a RMV transportou 16,9% de passageiros a mais que no ano anterior. (REDE... 1955).

4 - A Ferrovia em Divinópolis - MG

Divinópolis - primeiros tempos

A cidade de Divinópolis - MG, desenvolveu-se na região habitada pelos índios Candidés junto ao rio Itapecerica. Segundo GONTIJO... (1962), a origem dessa cidade está ligada à chegada aí de Manuel Fernandes de Teixeira, no final do séc. XVII ou início do séc. XVIII. Seu nome consta em uma escritura encontrada em Mariana - MG, em 1920 mas, não há precisão de datas ou fatos relacionados a ele. Era conhecido pela alcunha de Candidés. Acredita-se que fosse um português fugitivo da guerra dos emboabas ocorrida no início do séc. XVIII, que tenha se refugiado nas margens do rio Itapecerica com sua família, temendo perseguição política. Mandou construir em 1710 uma capela em homenagem ao seu padroeiro, o Divino Espírito Santo, para agradecer a anistia concedida pelo governador da capitania de Minas Gerais e São Paulo.

A capela tornou-se um foco de atração na localidade e aos poucos foi surgindo no lugar um pequeno povoado denominado do Divino Espírito Santo do Itapecerica.

Em 1770 Manuel Fernandes doou "*40 alqueires de terra e um lote de casas*" ao redor da Igreja do Divino Espírito Santo e São Francisco de Paula à Arquidiocese de Mariana, para que fosse criado o Curato, sendo a escritura de doação passada em Mariana. O Curato foi criado em 1830 e a Freguesia em 1834, pertencente à Comarca de Sabará - MG. Em 1839 o povoado foi elevado a Distrito do Espírito Santo do Itapecerica, pertencente à cidade de Itapecerica - MG. Sendo elevado à Vila do Espírito Santo e desmembrado do municípios de Itapecerica

em 1911. O nome Divinópolis foi dado à Vila em 1912, significando "*Cidade do Divino*". Em 1915, a Vila foi elevada à categoria de cidade, em 1922, foi criado o Termo Judiciário de Divinópolis, anexo à Comarca de Itapecerica, e, em 1935, foi criada a Comarca de Divinópolis.

As atividades agrícolas e pecuárias marcaram a vida da cidade entre os séculos XVIII e XIX, além de serviços comerciais, através de entrepostos de âmbito local e regional, sem grande importância.

Em 1890, um ano depois de sua construção, o ramal ferroviário "*bitolinha 76*" ligando Oliveira, Lavras, São João d'El Rei, foi estendido até ao Distrito do Espírito Santo do Itapecerica. É dito que Antônio Rocha, um influente comerciante português de São João d'El Rei, conseguiu a interferência do governo para o prolongamento da estrada até Barra do Paraopeba, passando por Divinópolis, mediante a transferência de uma empresa construtora, cuja concessão havia terminado na Zona da Mata. Neste ano, foi inaugurada a estação Henrique Galvão, nome pelo qual ficou conhecido o povoado do Espírito Santo que, a partir daí, passou a se desenvolver de modo acelerado.

A ferrovia representou, então, o primeiro impulso decisivo para o desenvolvimento do município, sendo, naquele momento, a primeira via de comunicação mecanizada do mesmo com o resto do país. Não existiam ainda estradas de rodagem e a primeira delas, ligando Divinópolis/Itapecerica, só foi construída muitos anos depois. Os transportes na região eram rudimentares, realizados principalmente através de veículos de tração animal ou lombo de burros. A ligação ferroviária até Belo Horizonte só se realizou em 1910.

O desenvolvimento do povoado acelerou-se ainda mais a partir da instalação aí, em 1914, de uma Oficina da EFOM com o objetivo de reparar as unidades que por ali trafegavam.

A Oficina

Segundo opiniões de ferroviários, a construção da oficina em Divinópolis, na época submetida politicamente a Itapecerica, deu-se por vários motivos, dentre eles, o fato dessa cidade ser local de entroncamento - São João d'El Rei, Divinó

polis, Barra do Paraopeba, de bitola 0,76 m e Belo Horizonte, Divinópolis, Garças de Minas. Além disso, devido a influência política de um senador de Itapecerica e possibilidades de utilização do potencial do rio Itapecerica. Ela deveria ter sido montada em Lavras, mas terminou ficando lá a fabricação e equiparação de vagões e carros de passageiros e em Divinópolis a equiparação de locomotivas e vagões. O principal Depósito de locomotivas da EFOM, bitola 0,76 m ficava em São João d'El Rei, além de uma oficina que fazia a reparação geral de locomotivas, carros e vagões da bitolinha 0,76 m. Mais tarde, essa oficina passou a executar apenas pequenos reparos e a reparação geral passou para as Oficinas de Divinópolis que foram implantadas próximas à Estação, onde foram também construídas casas para os primeiros agentes, foguistas, maquinistas, operários ferroviários de modo geral, na área chamada de "Estação Velha".

A Oficina funcionava em um barracão velho, na antiga estação, deveria ter sido construída perto da atual e para isso seria preciso que a câmara doasse o terreno. Antônio Olímpio de Moraes, na época Presidente da Câmara, concordou, desde que a energia elétrica produzida pela usina pertencente à Rede fosse estendida à cidade. Não houve acordo nesse sentido e a Empresa comprou um terreno na área que passou a ser chamada de Esplanada para a construção da Oficina e de casas para os trabalhadores. Na área onde hoje se encontram a Escola Estadual Engenheiro Pedro Magalhães e a locomotiva em exposição, existiam duas lagoas grandes que foram aterradas durante a construção. A Oficina, as casas e a usina foram construídas pela Empresa Sabóia do Rio de Janeiro, pertencente a um grupo português, a partir de 1914. Depois de construída, a Oficina foi transferida, em 1917, para as novas instalações no bairro Esplanada, onde se encontra até hoje, prestando serviços de reparação e manutenção de veículos, carros e vagões, para reposição da frota existente, cuidando do material rodante e de tração. Muitos de seus trabalhadores eram imigrantes portugueses. Esta Oficina foi considerada uma das maiores e mais bem equipadas da América Latina. Fazia a montagem, desmontagem e reparação de locomotivas a vapor de todas as estradas em Minas.

Em relação aos serviços prestados e produção industrial, no Relatório da RMV de 1954, consta que nas Oficinas existentes em Divinópolis, Lavras, São João d'El Rei, Barra Mansa foram feitas reparações do tipo grande, média e pequena

em 187 locomotivas (25 locomotivas a vapor de bitola 0,76 m, 129 locomotivas a vapor de bitola de um metro e 23 locomotivas elétricas). As despesas de reparações implicaram em gastos com mão-de-obra, materiais e outros. O custo médio de reparação das locomotivas à vapor nesse ano foi de Cr\$144.309,20 sendo que nas elétricas o custo médio foi de Cr\$ 48.215,80. Foram também feitos serviços de reparação do tipo grande, médio e pequeno em 195 carros das duas bitolas. O custo médio foi de Cr\$ 69.000,00. Neste ano não houve construção de vagões. Foram reparados 1.003 vagões das duas bitolas - 165 da bitola de 0,76 m e 838 da bitola de um metro. O custo médio da reparação foi de Cr\$ 17.284,00. Foram reparados 06 automóveis de linha. Além disso foram feitas 11 transformações em vagões: 05 fechados para mercadorias em fechados para inflamáveis, quatro gaiolas para animais em bagagens e coletor de animais, 02 isotérmicos em fechados para mercadorias. Sofreram ainda reparações: gaiolas, gôndolas, pranchas, vagões fechados, alojamento, carros de socorro, etc.

A produção industrial das Oficinas em 1954 de maior vulto foi de: aparelhos queimadores de óleo, aparelhos lubrificantes de frisco, bronze em peças, bronze calçado, bomba para elevação de óleo, carvão vegetal, cilindros de freio vácuo, coberturas de lona para hastes de cilindros de freio vácuo, discos exaustores, enchimento preparado, estrelas de zinco para pilhas de telégrafo com 5.946 estrelas, ferro fundido novo em obra, guaritas e abrigos, hastes de êmbolo para freio vácuo, limpa trilhos, metal patente e anti-fricção com gase de chumbo, madeira desdobradas, móveis diversos, armários, bancos, bilheterias, cadeiras, cabides, caixa para expediente e para papéis imprestáveis, estantes, fichários, pranchetas para desenho, poltronas, mesas, quadros para avisos, etc, parafusos diversos (80.454), parafusos diversos retocados (9.458) pinos diversos (5.135), pantógrafos, rodas de ferro fundido (457.123K), rebites diversos (44.550), selos de chumbo para lacramento, sobre-porta para cilindro de freio vácuo, tampas para tanques de óleo, utensílios diversos; carrinhos de bagagem, de descarga, de limpeza, lampiões, lanternas, de sinais, pinças para lacramento, bolsas para férias e expediente, locomotivas supridas de ferramentas e vasilhame, válvula, cilindro, freio vácuo. Para a via permanente e setor de construção foram feitos: aparelhos para mudança de via, agulhas parachaves, aparelhos de manobra, cruzamento, cancelas, corações para chave,

encosto de agulha, gasômetro, macacos para curvar trilhos, mancais para troles, mastros de sinais fixos, peças para britadores, peças para chaves de linha, porteira, sinais fixos, sinal de advertência, troles completos, rodeios para troles, reestruturação de vagonetes.

Além dessa produção industrial, as Oficinas também fizeram outros serviços em atendimento ao Departamento de Transportes - material de tração e rodante em tráfego relativo a eixos montados para locomotivas, carros e vagões e peças diversas para atender aos Depósitos - preparados ou reparados. O número de locomotivas existente não era suficiente para atender a demanda dos serviços e muitas delas estavam na Oficina em reparação geral diminuindo ainda mais as locomotivas em tráfego. Muitas locomotivas eram inúteis para o transporte. Permaneciam apagadas e encostadas no pátio de seu Depósito, outras eram aproveitadas em serviços leves como manobras, trens de abastecimento ao longo da linha e trens pagadores. Em decorrência, as locomotivas não tinham condições de receber uma adequada conservação. Circulavam precariamente com frisos de rodas gastos, folgas nas articulações das braçagens e peças de movimento, etc.

Segundo um estudo realizado em 1952 pelo Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico Econômicas sobre o estado de obsolência do parque de tração das estradas de ferro brasileiras, apresentado ao Ministério da Viação e Departamento Nacional de Estradas de Ferro e estradas de ferro a ele filiadas, 637 locomotivas, ou melhor, 20,3% do total das 3.132 máquinas existentes foram consideradas obsoletas e deveriam ser substituídas por locomotivas a vapor modernas ou outra forma de tração, 714 locomotivas ou 22,8% foram consideradas reajustáveis e 1.749 ou seja, 56,1% foram consideradas melhoráveis. Os serviços necessários poderiam ser feitos nas próprias oficinas das estradas de ferro e os custos desses serviços poderiam ser pagos pela economia de combustível que seria feita. As estradas de ferro nesse estudo foram classificadas em primeira, segunda e terceira categoria e divididas de acordo com a renda que proporcionavam. A RMV foi classificada como sendo uma estrada de primeira qualidade.

Segundo consta no relatório de 1954 da RMV o material rodante em serviço em 1952 era de 338 carros e 2.465 vagões, em 1953 era de 338 carros e 2.495 vagões, em 1954 era de 338 carros e 2.632 vagões. As locomotivas existentes na RMV eram: 51 locomotivas a vapor, bitola de 0,76 m; 216 locomotivas a vapor, bitola de um metro; 27 locomotivas elétricas, bitola de um metro; num total de 249 locomotivas.

Comparemos esses dados com a tabela abaixo:

Material Rodante e de Tração da RMV Reparado em 1954

Veículos	Bitola de 1 m.	Bitola de 0,76 m.
Locomotivas a vapor	129	25
Locomotivas elétricas	33	-
Carros	166	29
Vagões	838	165

Fonte: REDE... (1954, p. 96)

Podemos deduzir que a maior parte das locomotivas necessitaram de reparos em 1954. Segundo depoimentos dos ferroviários essa situação foi constante nos anos anteriores e posteriores.

As treze locomotivas elétricas do 1º Depósito sofreram, em 1954, 158 avarias, oitenta por cento delas voltaram ao Depósito rebocadas ou sem lotação. As principais causas apontadas para este fato foram: deficiência de potência do sistema gerador, resultando em quedas de tensão e maiores correntes nas armaduras dos motores de tração; deficiência de manutenção e conservação; deficiência das reparações gerais. A média foi de uma avaria de locomotiva de dois em dois dias. As 14 locomotivas do 10º Depósito sofreram 10 avarias em serviço em 1954. Destas, uma foi fatal - a locomotiva 907 foi inteiramente danificada pelo fogo. As locomotivas já estavam há mais de cinquenta anos em circulação, muitas eram compridas e pesadas. Nas curvas muito fechadas, a linha não as suportava e se abria provocando descarrilhamentos ou tombamentos.

Influências exercidas

A instalação da Oficina da Rede em Divinópolis, passou a atrair um grande contingente de mão-de-obra, provocando provavelmente a ativação do mercado de consumo urbano. Transferiram-se para essa cidade muitas famílias de ferroviários, já pertencentes aos quadros da Rede devido à abertura de novas vagas. Ao mesmo tempo me que a população crescia, foram-se ampliando os estabelecimentos comerciais atacadistas e varejistas. Serviços diversos se viram forçados a se estruturarem melhor diante da grande diversificação do mercado em crescimento e a grande demanda por bens e serviços produzidos na região ou importados. Por outro lado, a oferta desses serviços aumentou ainda mais o interesse de populações vizinhas se fixarem ali, dada a precariedade de oferta dos mesmos nos seus municípios de origem, o que também ajudava a dinamizar a economia local. Pelas tabelas abaixo podemos constatar o crescimento da população em Divinópolis e seu crescimento urbano durante as décadas de 1940 a 1960.

Brasil

Crescimento da População de Divinópolis em relação ao
da Micro-Região, do Estado e do País
1940 - 1968

Localização	População			
	1940	1950	1960	1968
Divinópolis	23.416	32.316	53.340	61.114
Micro-região	101.027	101.181	151.181	168.008
Minas Gerais	6.736.416	7.717.792	9.798.880	11.776.817
Brasil	41.236.315	51.944.397	70.967.185	89.574.412

FONTE: IBGE, Censos Demográficos de 1940, 1950 e 1960, e Anuário Estatístico do Brasil, 1969, para a população de 1968.

Divinópolis

Evolução da População Municipal Segundo a Zona Rural e Urbana
1940 - 1960

Distritos	Zonas	1940		1950		1960	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%
Divinópolis	urbana	9.593	41,0	19.701	60,9	41.544	77,9
	rural	7.624	32,6	7.003	21,6	6.719	12,6
Santo Antônio dos Campos	urbana	296	1,2	360	1,1	615	1,2
	rural	5.903	25,2	5.297	16,4	4.426	8,3
Total		23.416	100,0	32.361	100,0	53.340	100,0

FONTE: dos dados brutos: CEMIG, "Evolução do consumo de energia elétrica em Divinópolis, s/d".

Brasil

Graus de Urbanização

(Em porcentagens)

Localização	Zona Urbana			Zona Rural		
	1940	1950	1960	1940	1950	1960
Divinópolis	42,2	62,0	79,1	57,8	38,0	20,9
Micro-região	29,6	42,6	63,8	70,4	57,4	36,2
Minas Gerais	25,1	30,1	40,2	74,9	69,9	59,8
Brasil	31,2	36,2	45,1	68,8	63,8	54,9

FONTE: dos dados brutos: IBGE, Censos Demográficos de 1940, 1950 e 1960.

Observando os dados anteriores, podemos perceber que houve um aumento expressivo da população de Divinópolis, no período de 1940, com 23.416 habitantes para 53.340 habitantes em 1950. E como nesse mesmo período não houve uma relevante diminuição de sua população rural, podemos deduzir que este aumento resultou do processo de migração oriundo de outras cidades ou regiões para aquela. A população urbana tornou-se maior que a população rural no município e a cidade transformou-se num expressivo pólo comercial de influência na região. Porém, este desenvolvimento estava ainda em estreita dependência em relação à Rede Ferroviária.

A estação constituía a atração maior da cidade principalmente no momentos de chegada e partida da bitolinha. Era o ponto de encontro da população e onde se localizava o melhor restaurante. Os cidadãos mais prestigiados eram os que ocupavam cargos importantes na Rede. Eram os ferroviários que abasteciam os cofres do comércio e durante os atrasos de pagamento toda a cidade tendia a pagar.

O Bairro Esplanada cresceu e melhorou em decorrência da pressão dos ferroviários e dos interesses dos políticos da cidade. O fornecimento de energia nesta época para as casas, a oficina, estação, telégrafo e indústrias nascentes era feito através da Usina de São José, perto de Carmo da Cajuru, no rio Pará. Só em 1959 a CEMIG -- Centrais Elétricas de Minas Gerais assumiu a responsabilidade da distribuição de energia elétrica na cidade.

Muitos funcionários da Oficina, ao se desligarem da Rede, criavam sua própria fundição ou indústria para fabricação de gusa, ou outras atividades. A utilização do potencial hidroelétrico dos rios Itapecerica e Pará, que banham a cidade, permitiu o surgimento de indústrias têxtis, siderúrgicas e mecânicas, expandindo e diversificando a economia local. Aos poucos, a produção agrícola foi ultrapassada pela indústria de serviços variados, tornando, deste então, a contribuição do campo relativamente pequena.

O desenvolvimento industrial da cidade baseou-se na produção de bens de consumo final e intermediário. A Oficina, ao demandar produtos metalúrgicos, estimulou o surgimento de pequenas metalurgias na região. Os lucros obtidos nas primeiras indústrias estimularam várias pessoas a investirem no setor. Foi instalado então um grande número de alto-fornos e a

atividade industrial tornou-se a atividade básica da economia local. Em 1940 foi construído o primeiro alto forno da cidade e em 1954 implantou-se no município a "*Companhia Laminação e Cimento Portland Pains*". Desenvolveram-se também outros setores industriais como o de couros, bebidas, material elétrico, mármore, móveis, calçados, etc. Na década de 1950, impulsionada pela expansão industrial automobilística nacional, a atividade metalúrgica cresceu muito em Divinópolis, para atender também à nova demanda de ferro e aço. Este é o chamado ciclo do gusa no processo de desenvolvimento da cidade, trazendo repercussões profundas no setor terciário. Baseando-se nessas informações, podemos afirmar que os elementos básicos na formação da cidade foram a estação ferroviária e a Oficina da antiga estrada de ferro Oeste de Minas, e que esta cidade foi um expressivo centro operário em Minas Gerais nos meados do séc. XX.

A Ferrovia, naquele momento, impregnou e condicionou a vida da cidade em seus aspectos econômico, político e cultural, apesar de que, em relação a este último, é importante ressaltar também a vinda, em 1924, dos padres franciscanos que influenciaram decisivamente a formação cultural e espiritual do povo. O funcionamento das relações de trabalho na empresa ferroviária e os problemas daí decorrentes tais como atraso de pagamento, condições precárias de trabalho, capacidade de absorção de mão-de-obra, etc, repercutiam e envolviam toda a vida da cidade. Daí se entende o apoio manifesto de políticos, comerciantes e intelectuais locais aos movimentos reivindicatórios dos ferroviários e em sua organização como grupo de pressão.

No início da década de 1970, trabalhava na Oficina em Divinópolis um efetivo de cerca de 850 operários, e estava dotada de uma mão-de-obra especializada que ela mesma tinha formado. O esforço de produção estava concentrado na indústria de veículos de todos os tipos para suprir a demanda da RFFSA que estava substituindo os vagões de madeira por unidades novas e, além disso, estava fazendo a reparação de modernas locomotivas diesel-elétricas e elétricas. No processo de fabricação de rodas fundidas, os técnicos da Oficina criaram um "*Know-how*" que está sendo utilizado por outras empresas especializadas no setor, devido ao seu grande poder de resistência. São técnicas que foram aperfeiçoadas por eles. Os métodos e aparelhagem foram modernizados e a mão-de-obra diversi-

ficou-se, especializou-se e pôde ser diminuída. A Oficina, que chegou a ter cerca de mil operários, em 1979 possuía apenas quatrocentos.

Divinópolis é pólo da região 186 em Minas Gerais mas sua influência ultrapassa os limites dessa área, atingindo 103 municípios na região centro-oeste do estado.

O desenvolvimento industrial local verificado e sua diversificação, a expansão e consolidação do setor terciário e a política nacional de incentivos maiores ao transporte rodoviário possibilitaram a Divinópolis, principalmente a partir da década de 1960, o rompimento da dependência de seu dinamismo em relação à Rede Ferroviária, apesar dela conservar ainda sua importância.

Influências nas atividades políticas

Durante a primeira metade do século XX, particularmente no período anterior à década de quarenta, partidos políticos amplos a nível do país ou do estado de Minas possuíam uma configuração e nomes específicos em Divinópolis, onde existiam o Partido dos Machos e o Partido das Fêmeas. Este fenômeno, ao que parece, ocorria também em outras cidades de Minas. Em Itapeçerica existiam os partidos Tareco e Papiata e em Martinho Campos (Abadia) existiam Caruncho e Marimbondo.

Com base em informações orais vagas e gerais sobre esse assunto pudemos constatar, nos depoimentos, a relação entre o Partido dos Machos e Partido Republicano Mineiro e o Partido das Fêmeas e a Aliança Liberal.

O Partido das Fêmeas era constituído principalmente pela ala católica da cidade. Participavam dele muitas pessoas ligadas à Igreja, com apoio de padres e moradores do largo da matriz e regiões vizinhas. Seus chefes políticos eram basicamente Antônio Olímpio de Moraes que administrou Divinópolis no período de 1912/1916, Fidélis Ferreira, Elpídio Ferreira, Raimundo Ferreira. Transformou-se mais tarde em Liga Eleitoral Católica formada por Dom Antônio Cabral. Antônio Olímpio de Moraes foi o primeiro presidente da Câmara de Henri

que Galvão e foi quem mudou o nome da localidade para Divinópolis, em 1912.

A Maçonaria e o Protestantismo foram incrementados em Divinópolis, após a vinda para esta cidade do Sr. Antônio Rangel da Força Evangélica. Ele era de Ribeirão Vermelho, era maçon e tinha sido designado chefe da Oficina. Segundo consta, os católicos eram perseguidos na Oficina e muitos, para evitarem as perseguições, adotaram o protestantismo. Foi a partir daí que teve início a briga política com os padres da religião católica.

O Partido dos Machos era ligado à Maçonaria e buscava seu apoio na parte de baixo da cidade, habitada pelos ferroviários. Foi chefiado muito tempo por Pedro X Gontijo que administrou Divinópolis no período de 1930/1934, Walter Gontijo e Jovelino Rabelo, que também administrou a cidade no período de 1947/1950. Os ferroviários geralmente votavam no Partido dos Machos para não serem perseguidos, pois seus chefes, em sua maioria, pertenciam a esse Partido. Segundo os depoimentos, os ferroviários que votavam no Partido das Fêmeas corriam o risco de não terem promoções, de serem transferidos para outros Depósitos onde não existia horário definido de trabalho, o maquinista podia receber uma locomotiva pior para dirigir, etc.

Nas eleições, as cédulas dos eleitores do Partido dos Machos eram colocadas em um envelope azul e as do Partido das Fêmeas em um envelope rosa. Na tradição popular, a cor azul é ligada ao homem e a cor rosa, à mulher.

Segundo os depoimentos, quando o Bispo Dom Silvério vinha a Divinópolis fazer a crisma, os machos barrilhavam todo a igreja. No período da Revolução (1930-1932), os não getulistas eram perseguidos e às vezes expulsos da cidade, Pedro X Gontijo, Capitão Silva, Otaviano Caldas, Jovelino Rabelo, do Partido dos Machos organizaram o movimento em Divinópolis, requisitando homens para a revolução e mulheres para enfermeiras. Um dos entrevistados, Sr. Tônico Torres, foi detido por entregar armas que Agenor Pacheco, chefe da Rede em Belo Horizonte, incumbira-o de dar aos chefes da Oficina, para proteger-la.

Esse é um tema rico, a merecer tratamento em separado, o que ainda pretendemos realizar, em outra oportunidade.

5 - O Processo de Funcionamento da RMV

Dificuldades enfrentadas

O sistema ferroviário brasileiro após a Segunda Guerra Mundial, atravessou uma crise generalizada em decorrência de várias circunstâncias que fizeram com que ele entrasse em declínio operacional. Nesse momento, houve no Brasil, a implantação de refinarias de petróleo, trazendo profundas mudanças na economia nacional. A administração pública passou a estimular o transporte rodoviário, subvencionando-o construindo e pavimentando estradas de rodagem e estimulando as indústrias automobilísticas e a de auto peças. Além desses fatores, a administração ferroviária estava condicionada pela intervenção política e surto de empreguismo.

O ministro da Viação e Obras Públicas Sr. Marcondes Ferraz a esse respeito dizia que

"o problema (dos transportes) não foi estudado e encarado no seu aspecto panorâmico e geral como teria sido de desejar que o fosse. Tratou mais de questões locais e mesmo nestas os problemas não foram tratados como a objetividade e a isenção necessárias à resolução de problemas técnico-econômicos." (REDE... 1955, p. 10)

Dizia ainda que no Brasil temos rodovias paralelas às ferrovias, atraindo para si o melhor de seu frete. Segundo esse ministro, existia no Brasil a idéia de que a ferrovia tinha se tornado um sistema obsoleto, sendo desperdício investir dinheiro nele o que contribuiu ainda mais para levar a Rede Ferroviária a entrar em colapso. Não havia nessa época legislação especial para delimitar o campo de atuação do transporte ferroviário e rodoviário. O tráfego que o transporte rodoviário roubava à ferrovia trazia perda de receita, mas não diminuição nas despesas do transporte ferroviário e em decorrência provocava aumento de seu custo e do próprio custo de vida.

Segundo o Engenheiro Alberto Gonçalves Gomes (REDE... 1955) a solução seria existir uma coordenação de transportes. Trechos ferroviários onerosos e deficientes teriam que ser substituídos pelo sistema rodoviário. Não adiantaria remodelar, reequipar e modernizar a Empresa Ferroviária se a concorrência não fosse eliminada. Para diminuir esses problemas a RMV em 1949, criou um serviço rodoviário com o objetivo de recuperar para a ferrovia algumas áreas já dominadas pelo sistema de transporte rodoviário. Entretanto, devido ao fato da frota de caminhões ser constituída de apenas doze caminhões, o problema da competição não foi superado. Segundo o relatório da REDE... (1954) o orçamento financeiro da RMV aprovado pelo Governo Federal estava assim discriminado:

Receita prevista	Cr\$ 213.000,00
Despesa orçada	Cr\$ 622.000,00
Déficit previsto	Cr\$ 409.000,00

Após cômputo da receita geral e a despesa geral, o relatório apresenta um déficit de Cr\$ 300.738.603,00. Para cobertura desse déficit a Rede recebeu do Governo Federal a subvenção de Cr\$ 408.999.999,00. No relatório citado há o reconhecimento de que:

"a exploração da Rede estava tendo déficits sucessivos, atribuídos pelos técnicos que constituíram a comissão mista Brasil/Estados Unidos às razões seguintes:

- crescente incapacidade da ferrovia em atender a demanda do tráfego da região por ela servida em virtude da elevada taxa de desgaste de seu material, já por si antiquado e apenas renovado em escala insuficiente;
- grande concorrência do transporte rodoviário;

- alta dos preços de todos os materiais de consumo e reajustamento de salários dos empregados da estrada, determinados pela conjuntura inflacionária." (REDE... 1954, INTRODUÇÃO)

E ainda:

"Minas Gerais é grande detentor de jazidas de minério de ferro. E no entanto, não há no estado um atendimento eficaz no transporte do minério até os portos de mar. O volume transportado não é suficiente para atender a demanda. O escoamento do minério fica prejudicado devido à deficiência dos meios de transporte. Uma maior expansão da exploração do minério de ferro depende de uma nova orientação da política ferroviária no Brasil."
(REDE... 1955, p.20,21)

A receita da RMV decorrente do transporte de mercadorias, encomendas, bagagens, venda de passagens, etc, veio aumentando no período de 1945/1954, mas as despesas subiram em ritmo maior:

RMV - Dados Comparativos - Receita e Despesa - Cr\$ milhões

Ano	D E S P E S A				Receita
	Pessoal	Material	Diversos	Total	
1945	69	48	09	126	110
1946	105	61	16	182	143
1947	122	71	18	211	138
1948	120	71	19	210	130
1949	155	67	27	249	136
1950	155	71	35	261	136
1951	154	81	43	278	174
1952	191	110	40	341	151
1953	287	116	44	447	182
1954	448	168	46	652	208

FONTE: Serviço de Estudos Econômicos da RMV. Separata do "O Observador Econômico e Financeiro" nº 235, setembro de 1955, Ano XX página 6.

Comparando os dados acima podemos perceber a grande defasagem entre a receita e a despesa na RMV a partir de 1947 e principalmente nos anos 1952, 1953 e 1954. Além disso, a receita da Empresa não era suficiente para cobrir nem as despesas de pessoal, desde o ano de 1949.

Segundo análise feita nesta fonte, a causa da elevação constante do déficit da RMV devia-se ao fato de no Brasil os serviços públicos serem considerados como tendo apenas a finalidade de atender as necessidades da comunidade. Os gastos com material e pessoal cresciam, aumentando também o déficit da Empresa Ferroviária. Por outro lado as receitas não aumentavam no mesmo ritmo que as despesas porque as tarifas não eram aumentadas com base nos mesmos critérios que a elevação dos custos. O aumento das tarifas dependia de aprovação do Ministério de Viação e Obras Públicas. Desde 1º de fevereiro de 1953, a Rede vinha mantendo inalterado o seu regime tarifário e em janeiro de 1954 devido a perturbações econômicas-financeiras, que decorriam dos efeitos do processo inflacionário nacional, ela apresentou ao Ministério de Viação e Obras Públicas, um novo plano tarifário para aumentar a receita em 100.000.000,00 e minorar o desequilíbrio financeiro da autarquia. O aumento proposto foi feito nos termos do que foi concedido pelo governo à Central do Brasil. A análise feita prossegue afirmando que o problema dos déficits de operação da RMV era igual ao das outras ferrovias brasileiras e de que os prejuízos decorriam muitas vezes de fatores fora do controle de suas administrações. Para evitar os déficits seria necessário um reaparelhamento substancial das ferrovias e o problema acabou tornando-se crônico e um círculo vicioso: a Empresa não tinha renda suficiente por falta de locomotivas, trilhos e vagões e não dispunha desses elementos fundamentais para o seu trabalho por falta de receita.

A aquisição de locomotivas no Brasil era feita considerando fatores como custo unitário, forma de pagamento, tempo para entrega, etc, e não a melhor técnica do momento. Os maiores mercados fornecedores de locomotivas eram os Estados Unidos, Inglaterra e Alemanha e, de 1900 até 1936, havia grande diversidade técnica entre elas, na produção de locomotivas. As locomotivas adquiridas tinham marcas como Mikado, Pacific, Consolidation, Ten-Wheel, Prairie, Americano, Santa-Fé, Mountain, Ten-Coupled, etc. As peças e partes da locomotivas vinham encaixotadas do exterior e eram montadas nas Oficinas da Rede.

Despesa com "custeio" e "custeio pessoal" da RMV - comparação

Exercícios	Importâncias		Proporções em relação à despesa total de custeio
	Custeio Geral	Custeio Pessoal	
1947	203.782.388,50	121.504.546,70	59,62%
1948	201.819.363,80	119.518.756,10	59,22%
1949	248.880.402,70	155.327.105,80	62,41%
1950	261.211.731,10	155.100.262,90	59,13%
1951	278.359.423,00	154.392.935,40	55,46%
1952	340.464.856,80	191.158.484,20	56,14%
1953 (incluindo abono de emergência)	445.931.030,30	286.771.438,20	64,30%
1954	652.340.416,20	312.844.546,00	-

FONTE: REDE... (1954, p. 25)

Observação: não foram acrescentados os dados referentes à despesa com abono de emergência e adicional por tempo de serviço.

Devido às precárias condições tecnológicas da empresa ferroviária, impunha-se a necessidade de um grande número de funcionários para a realização das tarefas produtivas o que resultava em pesados gastos com o pessoal.

Analisando os dados anteriores, constatamos que houve uma constante diminuição do custeio pessoal no conjunto do custeio geral da Empresa principalmente em 1948, 1950, 1951, 1954, apesar de aparentemente ter havido o crescimento do custeio pessoal. Considerando o processo inflacionário em curso, daquele momento, podemos dizer que houve, na verdade foi, uma constante diminuição do poder de compra dos salários recebidos pelos ferroviários. Em contrapartida esse momento foi marcado por inúmeras greves dos mesmos contra a sua situação econômica. Estava assim discriminada a despesa "pessoal" da RMV em 1953 e 1954.

Despesa "pessoal" da RMV

	1953	1954
Vencimentos ordinários	188.913.987,10	235.684.060,10
Licença para tratamento de saúde	3.615.545,60	3.185.278,80
Licença por acidente de trabalho	603.993,70	440.170,60
Gratificações regulamentares	7.764.718,40	9.842.748,80
Diárias de viagem	12.110.152,90	11.821.008,90
Extraordinários	6.039.387,70	5.263.759,70
Abono de família	39.779.458,00	46.607.519,10
Total	258.827.243,40	312.844.546,00

FONTE: REDE... (1954, p. 22)

Comparando os dados anteriores podemos constatar que apesar de ter havido um certo aumento das despesas com os vencimentos ordinários do empregados da RMV nos anos de 1953 e 1954, resultado ao que parece, do processo inflacionário em curso no momento, houve uma significativa queda nas despesas com as licenças para tratamento de saúde e por acidente de trabalho. Caíram também as despesas com gratificações, diárias de viagem e extraordinários. Acreditamos que essa diminuição de despesa tenha resultado de medidas de contenção adotadas pela empresa, principalmente, em relação aos direitos dos trabalhadores. Isso pode ter contribuído para piorar as condições de trabalho e aumentar a animosidade entre os trabalhadores ferroviários.

No relatório de 1954 da RMV consta que na renda in

industrial da RMV incluía-se a renda advinda de viajantes, bagagens, encomendas, animais, mercadorias, etc. Entre 1943 e 1954 a renda de mercadorias esteve sempre acima da renda advinda de passageiros, que permaneceu com pequenas oscilações. Os materiais destinados a custeio eram: dormentes, madeira, carvão, lubrificantes, lenha, móveis e utensílios, óleo combustível. Em 1954 os resultados industriais de exploração por quilômetro de linha trafegada foram:

Extensão em tráfego	3.988.989 Km
Renda industrial	Cr\$ 88.143,00
Custeio industrial	Cr\$ 163.535,20
Déficit industrial	Cr\$ 75.391,90

No período de 1943 a 1954 a renda de RMV advinda de passageiros e mercadorias foi:

Renda de passageiros e mercadorias da RMV

	Mercadorias Cr\$	Passageiros Cr\$
1943	57.685.061,90	22.803.495,20
1944	59.771.170,70	29.422.935,70
1945	63.108.237,90	31.657.824,80
1946	86.204.367,60	36.647.087,10
1947	82.493.636,20	37.204.241,80
1948	74.439.900,30	37.168.406,00
1949	82.582.251,40	33.482.092,40
1950	82.915.608,00	33.009.715,90
1951	99.092.782,10	35.765.716,60
1952	108.689.308,60	35.606.170,80
1953	111.195.824,30	39.819.045,10
1954	120.307.658,50	44.822.909,00
Total	1.028.485.807,50	417.409.640,40

FONTE: REDE... (1954, p. 20)

Através dos dados anteriores podemos constatar que no período de 1943 a 1954 a renda gerada pelos passageiros era relativamente pequena em comparação com aquela gerada pelo transporte de mercadorias. A tendência, portanto, nesse período

do foi de crescimento do transporte de mercadorias da RMV.

Além de todas essas dificuldades e problemas, devemos acrescentar, ainda, o precário sistema de manutenção dos freios das locomotivas. Na RMV existiam três sistemas de freio automático: a ar comprimido, a vácuo e a vapor e um manual. O freio a ar comprimido era usado somente na bitolinha de 0,76 m. Devido à falta de material para conservação do freio a ar, com a crise financeira da Rede, os freios funcionavam precariamente. Os resultados eram frequentes disparadas de trens pelas serras, atropelamento de pessoas ao atravessar a via férrea, transformação de descarrilhamento em tombamento, percorrendo longa extensão descarrilhado. O freio a vácuo usado na bitola de um metro era muito mais lento do que o freio a ar e funcionava bem se tivesse boa conservação. A conservação dos equipamentos deste freio era péssima sob a alegação de falta de material. O freio a vapor só existia em algumas locomotivas inglesas de pequeno porte, especializadas para o serviço de manobra no pátio das grandes estações recompositoras de trem de carga no 8º Depósito de Três Corações (MG). O freio a vapor era também chamado vulgarmente pelo pessoal da tração de "miu dínho", porque quase não fazia barulho com o seu funcionamento. Seu uso, porém, não se generalizou devido à dificuldade de propagação nos vagões. A água quente é corrosiva, enferrugava os encanamentos de ferro e os corroía dentro de pouco tempo, além disso, cozinhava as mangueiras de borracha de transmissão do vapor de um vagão para outro, provocando muitos prejuízos com substituição de material.

O freio manual era aplicado pelo guarda-freios, auxiliando o freio automático, quando este não funcionava. A princípio, viajavam dois guarda-freios em cada trem.

Havia muita dificuldade para manter a circulação de vagões na bitola de metro devido à diferença do sistema de freio automático. No caso de um vagão de freio a ar ter que trafegar em outra composição cujo freio fosse a vácuo, este vagão teria que circular na cauda do trem, desligado do freio automático e acompanhado por um guarda-freios manual que oferecia pouca segurança. Mais tarde, por volta de 1954, foi feita a conversão de freios em todas as estradas de ferro, extinguindo o freio a vácuo.

Apesar de todas as dificuldades a RMV foi sendo remodelada. A competição do transporte rodoviário ajudou a estimu

lar a realização de obras no sentido de melhorar a ferrovia, como por exemplo, mudança de trilhos, substituição da bitola de 0,76 m para a bitola de um metro e eletrificação de alguns ramais.

Em um estudo sobre o tráfego da RMV (REDE... 1955) , feito por uma comissão mista Brasil-Estados Unidos, foi considerado que esta empresa possuía perspectivas de tráfego promissoras, já que se encontrava numa região com capacidade de expansão: transporte de calcáreo e minérios para consumo das indústrias de aço, desenvolvimento das atividades agrícolas e pecuárias. Essa comissão apresentou um relatório de mudanças para a RMV que constava de troca de trilhos velhos por novos, substituição de dormentes, reforma de lastramento da via permanente e de pontes, instalação de pedreiras, aquisição de vagões e de locomotivas diesel-elétricas, melhoramento de tração elétrica. Esses melhoramentos custariam na época Cr\$ 703.125.807,00 e estimulariam o desenvolvimento dessa região agrícola e de criação, contribuindo para aumentar o suprimento de gêneros de primeira necessidade a importantes centros consumidores do país. Fomentariam a exploração de minérios de ferro, manganês, bauxita, calcáreo, etc. necessários às indústrias siderúrgicas e manufaturas de concentrados em Belo Horizonte, Volta Redonda, São Paulo e Rio de Janeiro.

A remodelação das linhas da RMV se deu no sentido de sua eletrificação.

A eletrificação tinha sido iniciada no governo Arthur Bernardes, no trecho Barra Mansa/Augusto Pestana, de 73 Km e concluída em 1928. No trecho entre Augusto Pestana e Minduri de 108 Km a eletrificação foi concluída em 1937. Em 1949, foi iniciada a eletrificação da linha entre Divinópolis e Belo Horizonte, de 152 Km, concluída em 1953. Nos meados da década de cinquenta, encontrava-se em execução a eletrificação do trecho entre Angra dos Reis/Barra Mansa, de 108 Km e entre Minduri/Ribeirão Vermelho de 114 Km, (REDE... 1955)

Nessa época, para a extensão de quase quatro mil quilômetros, existiam 26 locomotivas elétricas, 215 locomotivas a vapor, mas nem todas em condições de atender à demanda pois, 5 locomotivas estavam com mais de setenta anos, 18 com mais de sessenta anos, 9 com mais de cinquenta anos, 40 eram do começo do século e 69 com mais de trinta anos. O setor da tração estava sofrendo muitas dificuldades nesse momento, princí

palmente no que se refere a combustível e material de tração. A longo prazo estava em andamento a eletrificação da RMV e devido ao fato da lenha e carvão terem um custo elevado as locomotivas estavam sendo adaptadas com aparelhos queimadores de óleo. Mas, 228 locomotivas a vapor em 1954 não o possuíam ainda. Uma das tarefas da Oficina de Divinópolis naquele momento era o de transformar as locomotivas consumidoras de carvão vegetal e lenha em consumidoras de óleo combustível, sendo que em 1955, 46 locomotivas já estavam prontas. A Oficina de Divinópolis foi comparada a uma "casa dos milagres" devido ao esforço que fazia para colocar as locomotivas em condições de uso. (REDE... 1955)

Abaixo podemos constatar as despesas da RMV com combustível no período de 1952/1954.

Consumo de combustível no triênio 1952/1954 - RMV

	1952	1953	1954
Lenha m ³	1.160.063,0	1.093.949,0	816.751,5
Carvão Nacional Kg.	16.403.500	15.523.800	34.344.800
Carvão Estrangeiro Kg.	20.481.900	21.401.900	22.382.500
Óleo Kg.	6.109.200	12.365.000	20.639.200

FONTE: REDE... (1954, p. 11)

O Departamento de Eletrificação da RMV realizou trabalhos de eletrificação e operação das instalações fixas de produção, transformação, transmissão, retificação e alimentação dos trens. Em 1954 já haviam 333 Km eletrificados em funcionamento. Existiam dez subestações, usina hidrelétrica de Carlos Euler e dois postos transformadores. A Usina de Minduri, de funcionamento precário, foi paralisada devido à falta de peças. Eram dois distritos eletrificados. As usinas da Rede, entretanto, não produziam toda energia necessária, sendo preciso comprar cerca da metade dela de terceiros. Estavam em andamento muitas obras financiadas pela verba de aparelhamento, pelo Fundo de Melhoramentos e pelo Fundo de Renovação Patrimonial. (REDE... 1954)

O Fundo de Melhoramentos era obtido através da co

brança de uma taxa adicional de 10% sobre as tarifas. Em 1954 esse fundo contava com 17.454.743,50. Nesse mesmo ano, as despesas em melhoramentos e serviços por conta do referido Fundo foi no valor de Cr\$ 2.145.719,40 (com conservações diversas, remodelações várias, obras diversas e aquisições).

O Fundo de Renovação Patrimonial das Estradas de Ferro foi criado pelo Governo Federal - Decreto Lei nº 7.632 de 12 de junho de 1945. Era uma taxa de 10% sobre as tarifas, destinadas à substituição dos bens patrimoniais que se desgastavam pelo uso. A sua finalidade era manter a integridade do capital fixo das empresas ferroviárias. A cobrança desse adicional pela RMV teve início em março de 1946 e seu emprego era feito de acordo com as instruções do Ministro de Viação e Obras Públicas (Portaria nº 684 de 20/08/1945). De 1946 até 1954 o produto da referida taxa foi de Cr\$ 126.466.573,50.

Segundo o relatório de 1954 da RMV, neste ano, estiveram em serviço 26 locomotivas elétricas nos dois distritos eletrificados que correspondiam aos trechos de Barra Mansa/Minduri e Belo Horizonte/Divinópolis.

Outras mudanças estavam sendo encaminhadas pela RMV como a aquisição de locomotivas diesel elétricas, de trilhos, de máquinas para as Oficinas de Divinópolis, de gôndolas metálicas para o transporte de calcário, construção de casas para moradia do pessoal, de carros de passageiros, reforma de trechos eletrificados e de locomotivas elétricas, perfuração de poços artesianos, melhoramento da linha de Angra dos Reis e serviço de assistência aos operários e família. A troca de trilhos visava substituir os trilhos de peso inferior - 24,8 Kg por metro, em certos trechos, por trilhos de 37,1 Kg por metro. Já tinham sido substituídos no período de 1949 a 1954.

1949	48.298 m.
1950	32.141 m.
1951	16.228 m.
1952	23.998 m.
1953	58.718 m.
1954	<u>16.397 m.</u>
Total	196.780 m.

Nesse mesmo ano foi iniciada a troca de trilhos deformados e desgastados por trilhos mais pesados de 37.200 Km da CNS (Companhia Siderúrgica Nacional), na 3ª Residência, 7ª se

ção, a partir de Perdões. Essa troca, entretanto, era feita lentamente aproveitando a verba anual de Cr\$ 40.000.000,00 a ela destinada pelo Governo Federal. Na 2^a e 3^a Residências estavam sendo substituídas em 1954, os trilhos desgastados entre Ribeirão Vermelho e Itumirim e entre Bugios e Formiga. Além disso, os trilhos em melhores condições, de 24.800 Kg. e 25.000 Kg. por m/1 (metro por linha), estavam sendo recuperados em Lavras, onde haviam sido instalados duas máquinas que serravam as extremidades deformadas e abriam furos. Entretanto, afirma o relatório citado que os trilhos recuperados não foram aplicados por não terem sido adquiridos as talas necessárias. Foram também substituídos os trilhos usados de menor peso por outro do tipo 30.833 Kg. na linha tronco - 4^a Residência. Foram 7.850 m de trilhos. O programa de substituição de trilhos se desenvolvia com os recursos provenientes da Lei número 272 de 10 de abril de 1948. - quota de aparelhamento. Até 1953 foram substituídos 196.780 Km de linha de trilhos velhos por novos.

O Departamento de Material em 1954 (REDE... 1954) teve dificuldade em adquirir materiais de produção estrangeiros devido à falta de divisas, principalmente: aros, eixos e molas necessárias aos serviços de reparação de locomotivas e vagões. O orçamento desse departamento para 1954 foi na ordem de cento e noventa milhões de cruzeiros para custeio. O material em estoque até o final de 1953 era na ordem de Cr\$ 21.225.465,00. A verba de custeio citada estava dividida para a compra de: carvão nacional e estrangeiro, lenha, óleo combustível, diesel, dormentes, madeira, lubrificantes, materiais de escritório. No entanto, as encomendas atingiram o total de Cr\$ 225.590.409,30. De modo geral, foi necessário mais verba além da prevista para cada material, principalmente, para o carvão.

Um serviço constante na ferrovia era o de lastramento da linha com pedra britada ou reforço do lastramento. Entre 1947 e 1954 cerca de 520.000 unidades foi a média de dormentes substituídos. O relatório da RMV referente ao ano de 1954 reconhece que o material da mesma, além de ser antiquado, estava desgastado e sofria uma renovação insuficiente. A RMV deveria ser reaparelhada para que ela pudesse cumprir sua finalidade de servir à extensa região composta de áreas dos estados de Minas, Goiás, São Paulo e Rio de Janeiro. A estabilidade da linha dependia, de modo significativo, da substituição constante

dos dormentes velhos por dormentes novos de boa qualidade. Esta substituição era feita pelos trabalhadores de linha. O relatório citado afirma que na RMV a necessidade de dormentes era na ordem de 800.000 e que nos últimos anos esse fornecimento tinha sido sempre deficitário, como se pode constatar na tabela seguinte:

Fornecimento de dormentes na RMV

Ano	Dormentes fornecidos
1943	623.667
1944	517.852
1945	486.584
1946	691.557
1947	376.625
1948	576.808
1949	576.808
1950	576.304
1951	585.234
1953	465.179
1954	624.841

FONTE: REDE... (1954, p. 111)

Este déficit no fornecimento de dormentes era distribuído entre os 3.989.099 Km que constituíam as dezesseis Residências da conserva da RMV e contribuía para manter fracos alguns pontos da linha. Na época de chuva acentuava a ocorrência e provocava impontualidade de horários, demora na circulação de mercadorias, perda de mercadorias, estrago dos veículos. Os dormentes eram classificados em primeira, segunda e terceira qualidade. Foram empregados em 1954:

Qualidade dos dormentes empregados na RMV em 1954

Qualidade	Bitola de 1 metro	Bitola de 0,76 m
Primeira	293.393	38,653
Segunda	105.633	23.411
Terceira	45.881	11.142
Total	444.907	75.206

FONTE: Relatório da REDE... (1954, p. 112)

Havia, também, dormentes especiais de 2.50 m para postes, chaves e desvios mistos. Em 1954, foram usados 2.137 dormentes especiais. Pelo relatório citado, até 1946, o fornecimento e emprego predominante era de dormentes de qualidade inferior, ou seja, de terceira. A partir dessa data, melhorou aos poucos a qualidade dos dormentes, mas só em 1953 é que essa melhora foi significativa.

Os dormentes eram comprados dos fazendeiros pela Rede através de um "marcador". O marcador era o funcionário habilitado para selecionar os dormentes em categorias de qualidade: primeira, segunda e terceira. Os fazendeiros lavravam a madeira e levavam para a estação onde eram vendidos. O fim da linha em Paraopeba, Martinho Campos, Três Marias, Lagoa da Prata, etc, eram importantes áreas de marcação de dormentes. O relatório também afirma que o fornecimento de grampos para a fixação de dormentes novos não foi suficiente. Foram empregados quase 60 toneladas de parafusos, 196.400 toneladas de pregos de linha e 16.270 toneladas de tireponds. As despesas com a conservação da via permanente, inclusive os desvios, eram distribuídos em mão-de-obra, materiais e despesas diversas. O custo médio por quilômetro de linha conservada foi de Cr\$ 27.434,70 em 1954. A Rede explorava pedreiras para obter pedras que eram usadas no lastramento e reforma do lastramento ou empedramento. Através da tabela abaixo podemos verificar as obras de lastramento da RMV no período de 1951/1954.

Lastramento e reforma de lastramento da RMV em Km

Ano	Lastramento	Reforma de Lastramento
1951	9.449 m	24.566 m
1952	10.438 m	51.738 m
1953	7.330 m	83.546 m
1954	5.697 m	75.291 m*

FONTE: Relatório da REDE... (1954, p. 117, 119)

* a queda foi devida a falta de transporte de pedra britada.

Nessa fonte consta que houve falhas na previsão de materiais necessários à conserva, que os recursos fornecidos foram limitados e devido ao retardamento das concorrências, alguns materiais só chegaram às turmas com atraso (pregos e enxadas). Apesar disso, todas ãs operações de rotina da conserva foram executadas nas épocas pré-estabelecidas. Outras obras feitas foram construção de postos telegráficos, caixas d'água de concreto, desvios, reservatórios de óleo para locomotivas, construção de pontes, etc.

O alargamento para bitola de metro na linha entre Divinópolis/Lavras teve início em 1947. Os trabalhos foram interrompidos nesse mesmo ano e reiniciados em ritmo lento, em 1951, devido à escassez de recursos financeiros. Em 1959, depois da criação da RFFSA, é que a obra foi intensificada. A nova linha exigiu trabalhos de terraplanagem na ordem de 12 milhões de m³, atravessando 13 pontes e 03 túneis. O seu percurso foi diminuído de 357,065 Km passando por Garças de Minas, para 180,513 Km. Essa redução diminuiu também a distância entre Belo Horizonte ao porto de Angra dos Reis, ponto inicial da estrada. Em 1954 foram feitos trabalhos de locação, de preparação (roçado, destocamento) e de escavação. Esses trabalhos estavam sendo realizados com recursos do Plano Salte (Lei nº 1.102 de 18/15/1950). Essa obra era considerada importante porque encurtava distâncias podendo diminuir os déficits da estrada.

Foram ainda construídos três reservatórios para óleo de 200.000 litros em Divinópolis, Garças de Minas e Ibiá com verbas de aparelhamento, Fundo de Melhoramento e Renovação Patrimonial, e reconstrução de uma ponte no Km 198 da linha de Soledade de Minas a Barra do Piraí.

Em 1954 por conta do Fundo de Renovação Patrimonial das Estradas de Ferro foram realizadas pela Rede despesas na importância de Cr\$ 5.715.923,70 com lastramento, construções diversas, obras diversas e aquisições, remodelações variadas. Nesse mesmo ano foram arrecadados para esse fundo Cr\$ 17.454.743,50.

A Divisão de Reflorestamento continuou a execução do programa aprovado pela Portaria Ministerial nº 113 de 28 de setembro de 1942, limitado, no entanto, pelos recursos disponíveis. Foi feita a plantação de 14 milhões de árvores em cinco anos, plantação de eucaliptos e formação de sementeiras. Esses eucaliptos eram derrubados para a produção de lenha.

Em 1954 a Estrada continuou a manter sob a orientação do Departamento Regional do SENAI, duas Escolas Profissionais localizadas em Divinópolis e Lavras, onde funcionavam os cursos de formação de artífices e de pessoal de Estação na segunda. Essas Escolas estavam, naquele momento, subordinadas ao Departamento de Mecânica. O serviço de Assistência, desde 1946 e de acordo com o artigo 138 do Regulamento vinha concedendo bolsas de estudo a dez filhos de empregados da Rede em escola da capital e interior.

Estrutura de Trabalho

O chefe principal da administração da RMV era o Diretor Geral, auxiliado por assessores, como o chefe do Departamento de Transportes que coordenava as atividades de transportes.

Existiam três Divisões Administrativas na RMV. A 1ª Divisão, com sede em Belo Horizonte, em princípio abrangia os seguintes trechos - de Belo Horizonte a Uberaba, de Ibiá a Goiandira (GO), de Fernando Monteiro a Contagem das Abóboras, de Azurita a Barra do Rio Funchal, de Sítio a Barra do Paraopeba, e os ramais de Lavras, Itapeçerica, Cláudio, Águas Santas, Velho do Taipa a Pitangui, Compolide a Barbacena. A sede

administrativa da 2^a Divisão localizava-se na cidade de Lavras, envolvendo os trechos de estrada de Angra dos Reis à Garças de Minas e os ramais de Bananal e Bom Jardim. Possuía ainda um trecho de navegação fluvial da estação de Ribeirão Vermelho a Capetinga do Rio Grande. Essas duas divisões eram oriundas da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas. A 3^a Divisão, oriunda da Rede Sul Mineira, estava sediada em Três Corações, no sul de Minas Gerais e envolvia os trechos de Cruzeiro (SP) a Tuiuti, hoje Juréia, de Santa Rita a Barra do Piraí, os ramais de Paraisópolis, Delfim Moreira, Machado, São Gonçalo do Sapucaí, todos extintos, e o ramal de Três Corações a Lavras.

Em 1948, a 1^a Divisão foi reduzida com a criação da 4^a Divisão, com sede em Araxá, envolvendo os trechos de Garças de Minas a Uberaba e de Ibiá até Goiandira.

Cada Divisão possuía seus Depósitos de locomotivas e pessoal para os serviços da tração e transportes. A 1^a Divisão possuía três Depósitos e três Destacamentos: o 9º Depósito em São João d'El Rei, o 10º em Divinópolis, o 3º em Ibiá. Um destacamento em Belo Horizonte, um em Bom Despacho e o outro em Garças de Minas. A 2^a Divisão possuía dois Depósitos, em Barra Mansa e em Ribeirão Vermelho. A 3^a Divisão possuía o 4º Depósito em Passa Quatro, o 5º em Soledade, o 6º em Barra do Piraí, o 7º em Itajubá e o 8º em Três Corações. Além disso, um Destacamento em Cruzeiro. Os destacamentos de tração eram pequenos Depósitos situados em cidades de maior movimento de transportes.

Cada depósito situado em cidade maior porte possuía um chefe, um escalador de pessoal, maquinistas, foguistas, guarda-freios, fiscais, etc. Possuía locomotivas que nem sempre eram suficientes para atender a circulação dos trens requisitados pelo chefe do movimento no período de vinte e quatro horas. Ali ficava depositado grande estoque de lenha e carvão mineral para abastecimento das locomotivas e era onde se fazia o controle de pessoal e de gastos com lenha e carvão. No Depósito eram feitos pequenos consertos nas locomotivas para conservá-las em funcionamento. Para isso possuía uma pequena oficina em seu recinto, chamada pelos trabalhadores de "meia-sola". Essa pequena oficina possuía várias seções tais como a de ferraria, carpintaria, torno, acessórios, freios, caldearia, eletricidade, encanamento, etc. No pátio ficavam os le

nheiros para abastecer as locomotivas de lenha, carvão mineral e água e funcionários para abastecer os areieiros com areia. Essa areia era importante nas subidas de serra, pois, ao cair nos trilhos molhados ou sujos de capim, evitava que as rodas deslizassem, firmando-as. Além desses funcionários haviam os lavadores de caldeira e os acendedores de locomotivas. Cada locomotiva deveria ser lavada uma vez por mês, momento em que, a água suja da caldeira era descarregada e trocada por água limpa. Os acendedores de locomotivas, eram geralmente da confiança do chefe do Depósito, deveriam conservar acesas as locomotivas escaladas para o serviço e com água e vapor suficientes para o caso de alguma emergência. Existiam, ainda, a turma de socorro, os rondantes e os chamadores de equipagem. A turma de socorro se reunia quando chamada para socorrer algum acidente ao longo da linha. Para isso havia uma : composição constituída de vagões e ferramentas , dormitório e copa-cozinha. Os chamadores de equipagem se encarregavam de chamar em suas casas os maquinistas e foguistas para cumprirem os horários para os quais tinham sido escalados.

Cada Depósito, possuía ainda o seu posto de conservade carros de passageiros e vagões de carga, situado no pátio da estação. O posto possuía um encarregado da confiança do chefe do Depósito e sua finalidade era a de conservar os veículos em circulação em boas condições. Para isso, o posto possuía um quadro de pessoal habilitado que fazia a revista dos trens que chegavam e saíam, reparando as avarias encontradas. Se a avaria fosse impossível de ser reparada por eles o veículo era requisitado, retirado do trem e levado para o Depósito.

A Via Permanente da RMV era dividida em dezesseis Resiidências administradas por engenheiros de linha. Aproximadamente cada 200 m de estrada de bitola de 0,76 m e 220 Km de estrada de bitola de metro formava uma Residência. O engeneiro de linha morava na cidade maior, mais próxima e tinha que supervisionar os trabalhos na linha sob sua responsabilidade. Era ele quem mantinha contato com o chefe de linha em Belo Horizonte, por sua vez subordinado à Diretoria da RMV. A Residência dividia-se em três ou quatro seções sob coordenação de um mestre de linha que administrava cerca de 70 Km de estrada. Cada mestre de linha possuía um escritório no final de sua seção, na estação ou em sua própria casa. Nas seções existiam várias turmas de trabalhadores que cuidavam da manutenção de 10 Km de linha cada um. Essas turmas eram formadas

por um feitor e quatro trabalhadores braçais.

De acordo com o relatório de 1954 da RMV, através da aprovação de seu regulamento pelo Decreto nº 36.385 de 25 de outubro de 1954 ficou com a seguinte organização geral - Gabinete do administrador geral - o Diretor, Conselho de Administração e os Departamentos:

Departamento de Transportes - de acordo com a portaria nº 1.036 de 04 de novembro de 1954 do Ministro da Viação, as ajudâncias do movimento, do tráfego e da tração que existiam nesse Departamento passaram a denominar-se Divisão da Tração, Divisão do Tráfego e Divisão do Movimento, chefiadas por engenheiros. A Divisão da Tração compreendia os serviços de tração, de material rodante e de combustíveis e lubrificantes. Possuía, dez Depósitos de tração, quatro destacamentos, depósitos de lenha, reservatórios para óleo combustível e fazia a fiscalização dos serviços de tração em geral. A Divisão do Tráfego integrava o serviço de reclamações, de telecomunicações, telégrafo, telefone, rádio transmissão e cronometria de orientação e fiscalização executados por fiscais de transportes que percorriam a estrada- Haviam estações radiotelegráficas em Barra Mansa, Belo Horizonte, Divinópolis, Três Corações, Ibiá, Lavras, São João d'El Rei, Araxá.

Cada uma das antigas divisões do Departamento de Transportes passou a corresponder uma Superintendência Regional dos Transportes: uma com sede em Belo Horizonte (9º e 10º Depósitos), outras com sede em Lavras (1º, 2º e 4º Depósitos), outra com sede em Três Corações (5º, 6º, 7º e 8º Depósitos), e outra com sede em Araxá (3º Depósito). Em cada superintendência havia uma superintendente (engenheiro), um inspetor de tração, chefe do Escritório (escriturário), chefe de seção de movimento, chefes de Depósito, Auxiliar de Tração (em algumas exercidos por ajudantes ferroviários), auxiliar ferroviário, auxiliar ferroviário, ajudante de artífice.

Departamento de Mecânica - seus principais setores eram, a seção administrativa e as Oficinas em Divinópolis, Lavras, São João d'El Rei e Barra Mansa, chefiadas por engenheiros.

Departamento da Linha e Obras - estava subdividido em diferentes setores. A Ajudância Técnica era chefiada por um

engenheiro. Sob sua orientação estavam engenheiros, auxiliares técnicos, desenhistas, etc. Faziam cálculos, projetos, orçamentos, desenhos de obras variadas: pontes, pontilhões, túneis, posto telegráfico, estações, armazéns, alojamentos, Oficinas, casas, depósitos, reservatórios de óleo, caixa d'água, bueiros, plataforma de embarque, etc, levantamento e desenhos de terrenos, gráfico de lastramento e empedramento, padronização de desenhos de ferramentas e acessórios de linha, etc. A Ajudância de Obras Novas ficava sob orientação de um engenheiro e cuidava da movimentação de obras e melhoramentos. A Ajudância da Via Permanente estava sob orientação de um engenheiro, cuidava da manutenção da Via Permanente.

Departamento de Eletrificação - fazia serviços de produção e conservação, serviços de projetos e cadastro.

Departamento do Material - possuía os recebedores de madeira e dormente, encarregado de compras, escritório central e almoxarifado. Passou a se organizar em seção administrativa, Divisão de Controle e Compras, almoxarifado (oficina gráfica e armazéns regionais), Divisão de Reflorestamento.

Departamento Comercial - o regulamento estabeleceu que a esse Departamento competia o incremento da receita da estrada, o estudo das tarifas e da legislação referente, a promoção do aumento de produtividade dos diferentes órgãos da Rede e a realização de estudos sobre a economia das regiões servidas por ela. Sua organização passou a ser: chefia, seção administrativa, serviço de tarifas, serviço de estudos econômicos, serviço de produtividade, Divisão Rodoviária, chefia da Divisão, seção administrativa, seção de transportes, seção comercial, subcontadoria. No serviço de tarifas, trabalhavam agentes comerciais que faziam viagens ao longo da linha, entrando em contato com clientes, dando esclarecimentos tarifários, solucionando processos, colhendo dados e observando o escoamento de certos produtos. O serviço de estudos econômicos fazia estudo das condições econômicas das regiões servidas pela Rede para fins de estabelecimento de estações ou paradas. Fazia também estudos sobre densidade e tráfego nas linhas, gráficos, estudos estatísticos, etc.

Departamento Financeiro - a ele competia apurar, fis

calizar a arredação e recolher a receita da Rede; apurar, fiscalizar o processamento e pagar as despesas, organizar a proposta orçamentária anual, acompanhar a execução do orçamento, orientar e centralizar os serviços de contabilidade, preparar estatísticas atinentes ao funcionamento da Rede. A subdivisão de serviços desse Departamento passou a ser: seção administrativa, Divisão de Contabilidade, serviço da receita ferroviária, serviço de despesa, serviço de centralização, tesouraria, serviço de estatística.

Departamento de Serviços Gerais - sua criação resultou da fusão de vários serviços pertencentes ao extinto Departamento de Pessoal, inclusão de outros serviços e criação do serviço de comunicações. Suas atribuições eram executar, orientar ou promover a execução de atividades referentes a direitos, deveres, movimentação, controle, pagamento, bem estar físico e espiritual dos empregados, comunicações e administração do edifício sede da Rede. Estava subdividido em seção administrativa, Divisão do Pessoal (antigo serviço de folha de pagamento), Divisão de Saúde (antigo serviço sanitário), Biblioteca, Serviço Social, Serviço de comunicações, Zeladoria, Divisão de Subsistência Reembolsável. Este último prestava serviços como armazém, farmácia, serviços odontológicos, seguro coletivo, empréstimos e auxílios para funeral, pensões, pecúlios, ambulatórios, etc. Os serviços de construção eram feitos por empresas empreiteiras através de concorrência - túneis, pontes, travessias, assentamento da linha.

Além desses Departamentos havia ainda a Divisão Jurídica e a Representação no Distrito Federal.

A Extinção da RMV

A pedido do Governo Mineiro, o Governo Federal rescindiu, em 03 de agosto de 1953, o contrato da RMV, através da Lei Federal nº 1.812 de 04 de fevereiro de 1953, da Lei Estadual nº 845 de 07 de dezembro de 1951 e do Decreto do Executivo Federal nº 32.528 de 04 de abril de 1953. Esta estrada foi então transformada em autarquia federal subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas. As tarifas cobradas pela RMV eram consideradas baixas obrigando-a a contar com auxílios do

orçamento estadual para se manter. Aliás, essa situação deficitária, ao que parece, era comum no sistema ferroviário brasileiro daquela época.

A busca de saída dessa situação deficitária se deu através da subordinação de todas as ferrovias do Brasil a um único órgão do governo. Em 1955 foi apresentado ao Congresso Nacional o projeto de criação da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA - que significou uma nova orientação legal para as ferrovias nacionais. A RFFSA foi criada pela Lei nº 3.115 sancionada em 16 de março de 1957 e publicada no "Diário Oficial" em 20 de março de 1957. Seus Estatutos e Atos Constitutivos foram aprovados pelo Decreto nº 42.381 de 30 de setembro de 1957. Nessa data ela foi constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas.

(A RFFSA) "assemelhava-se a um caminho novo, o inverso do adotado pelo espírito da livre iniciativa que, mal orientada, levou o país para esta realidade contundente: o de não estar preparado a transportar o que produz". (REDE... 1955, p. 10)

A Rede Mineira de Viação foi considerada rede regional segundo a Resolução nº 11, da Diretoria da RFFSA em reunião em 07 de janeiro de 1958, tendo sido designada sua primeira Diretoria: um diretor superintendente e seus assistentes: um diretor administrativo e um diretor de operações.

Em 1º de março de 1965, a RFFSA anexou num só conjunto, denominado Viação Férrea Centro Oeste, a Rede Mineira de Viação, a Estrada de Ferro Goiás e a Estrada de Ferro Bahia-Minas, numa extensão de cerca de 4.200 Km. com sede em Belo Horizonte. Essa incorporação foi feita sob a alegação da necessidade de buscar unidade de comando e direção única de trabalho numa mesma região geo-econômica. Com a criação desses sistemas regionais, através da fusão de ferrovias, a RFFSA objetivava a uniformização e a racionalização dos métodos administrativas e operacionais, diminuição de despesas e melhor atividade funcional da Empresa.

A VIFECO (Viação Férrea Centro Oeste) era a mais extensa unidade de operação da RFFSA, cobrindo quase todo o estado de Minas e servindo ainda áreas do Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás e Bahia. Na sua zona de influência se encontra

vam as estâncias hidrominerais, jazidas de minério de ferro, manganês, bauxita, zircônio, urânio, apatita e calcáreo. Possuía grande importância no escoamento das safras de arroz e no transporte do gado do planalto goiano e do triângulo mineiro. Servia também a usina siderúrgica e metalúrgica, têxteis, etc, como Barra Mansa, Divinópolis, Itaúna, Belo Horizonte, etc e transportava para Brasília um grande volume de mercadorias.

Devido à substituição das máquinas a vapor pelas máquinas diesel elétricas, principalmente, a partir de 1962, as ferrovias começaram a ser modernizadas. Em 1958 a VIFECO possuía cerca de 262 locomotivas a vapor; em 1960 possuía 219 e em 1963 possuía 175 ao mesmo tempo em que foi sendo aumentado o processo de dieselização de suas locomotivas. Quando as primeiras eletrodiesels da General Motors e General Electric foram introduzidas, a tração a vapor foi gradativamente sendo eliminada e com ela, a eliminação também dos depósitos de lenha, de carvão mineral e de óleo bruto, sendo feito também o alargamento da bitola de 0,76 m para um metro.

Em Divinópolis, atualmente, localiza-se um dos mais importantes entroncamentos de estradas da RFFSA que se ramificam na região centro-oeste, com bitolas de um metro ligando a cidade aos principais centros desenvolvidos do país: ramal sul - Lavras, sul de Minas, São Paulo ramal leste - Itaúna, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Vitória (eletrificado); ramal oeste - Santo Antônio do Monte, Lagoa da Prata, Garças de Minas, região do triângulo Mineiro, Brasília.

A superintendência Regional 2 da RFFSA, sediada em Belo Horizonte (SR 2) possui sob sua coordenação, atualmente, 4.331 Km de extensão servindo a quatro estados da Federação - Minas, Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo - e faz conexões importantes com linhas de outras regionais como a SR 7 (Salvador), SR 3 (Juiz de Fora), FEPASA (Ferrovias Paulistas S/A) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas.

CAPÍTULO II

ENTRANDO NA LINHA - FORMAÇÃO E CONFORMAÇÃO DO TRABALHADOR FERROVIÁRIO

Os processos de formação e conformação do trabalhador existentes nas relações de trabalho não nascem prontos. Eles se desenvolvem no cotidiano do trabalho, nas lutas e na organização do trabalhador que, ainda que de forma difusa, tem consciência de que está inserido nesses processos e de que está se transformando.

Acreditamos que a formação e a conformação do trabalhador ferroviário, existentes nas relações de trabalho instituídas pela empresa ferroviária, no centro-oeste mineiro, se reveste de importância especial, devido ao fato de ter se dado ali, através dessas novas relações de trabalho, a formação do trabalhador moderno, transformando-o num sujeito de direito e integrante de uma classe social emergente na região.

Optamos por reconstruir esses processos a partir de depoimentos dos próprios trabalhadores, respeitando a representação que fazem dos mesmos. (1)

1 - Processos Básicos - Depoimentos

Admissão e carreira

"Sou ferroviário aposentado. Aposentei-me em 1975 com trinta e quatro anos de serviço. Entrei para a Rede com vinte e três anos como servente de pedreiro, mas dentro de pouco tempo de serviço, devido a minha facilidade de aprender as coisas fui levado para a marcenaria e foi lá que trabalhei durante mais de trinta anos, como marceneiro. Trabalhei só na

(1) Este capítulo sobre a formação e conformação do trabalhador ferroviário foi montado em torno de alguns grupos temáticos. Cada um deles foi composto através de trechos considerados pertinentes para a caracterização do mesmo. Optamos por acrescentar após cada trecho a função e a idade do entrevistado no momento da entrevista. As entrevistas foram realizadas em 1987.

oficina. Trabalhei em Belo Horizonte porque quando aparecia um serviço eu ia lá trabalhar". (marceneiro, 69 anos)

"A minha idade é setenta e oito anos, sou de 1909. Entrei para a Rede com dezenove anos, em 04 de janeiro de 1929, em Djalma Dutra na função de guarda-chaves. Não havia concurso. Entrei a mando da administração. Não foi difícil conseguir o emprego. Meu pai era muito amigo dos chefes. A primeira estação que trabalhei foi em Djalma Dutra, como guarda-chaves. Aposentei-me em 19 de agosto de 1965, com trinta e seis anos de serviço.

Não estudei. Fiquei na escola seis meses, mas sei ler e escrever. Meu pai não era ferroviário, ele era fazendeiro. Na minha família não tem estrangeiro não.

Fiquei sete anos trabalhando como guarda-chaves. Depois fiz o concurso para conferente e passei. Trabalhei vinte e oito anos nessa função. Fui nomeado telegrafista e aposentei. Nunca trabalhei como telegrafista, fui nomeado telegrafista porque não tinha vaga como agente e então eles me nomearam telegrafista, mas trabalhei sempre como conferente e chefe de estação. Ajudei o agente aqui durante muitos anos, como ajudante.

Vim para Divinópolis em 17 de outubro de 1936. Saí daqui só para substituição. Nas estações intermediárias, se faltava alguém a gente tinha que ir substituir". (conferente, 78 anos)

"Nasci em 1920 e tenho sessenta e sete anos. Entrei para a Rede em 1937 com dezessete anos. Naquele tempo a gente entrava de qualquer jeito. Aposentei-me em 1973 com trinta e seis anos e vinte e nove dias de serviço. Meu pai era ferroviário. O meu pai era o Redovino Cadavid, ele era pedreiro das Residências. Tenho filhos também, tenho dois filhos na Rede, um que é supervisor e um que trabalha num torno aqui dentro da Oficina.

Meu pai era espanhol e a minha mãe era brasileira. Ele veio para cá, começou a trabalhar particular e casou com a minha mãe lá no Capivarã, município de Santo Antônio do Monte. Ele era pedreiro, depois acabou entrando para a Rede e ficou até morrer, aposentou e depois morreu.

Entre para a Rede em Marilândia como trabalhador de

linha. Entrei sem certificado de reservista. Não tinha nada. Fiz uma inspeção médica e ele topou. Depois que já estava na Rede, no ano de 1938, eu saí sorteado, me chamaram e me deram o certificado de terceira para que eu não precisasse nem ir lá servir, mas nem documento daquela época eu não tinha, não se usava documento.

Depois fui para Alvimar Mourão quando estava sendo construído uma estação lá, fui para lá em 1938. Lá eu trabalhei até 1939 como servente de pedreiro, mas pertencia a linha. Em 39 fui devolvido aqui para Divinópolis, para a linha.

Em 1940, dia 1º de janeiro de 1940, me apresentei na tração em Divinópolis. Troquei com um trabalhador de linha. Ele foi para a turma e eu fui para a tração trabalhar de lenheiro. Aquele que trabalhava de lenheiro dentro da máquina é que ia continuar na carreira de foguista. Ai fiquei até 1942, depois fui transferido para Garças. Lá entrei como foguista, trabalhei como foguista em 43, 44 e em 45 vim para Santo Antônio do Monte trabalhar como foguista e de lá vim para Divinópolis em 1946. De foguista fui a maquinista por meio de concurso.

Em 1954 fui removido para Lavras. O Depósito de lá pertencia a Barra Mansa. Lá trabalhei até 1958. Em 1958 tornei a ser removido para Divinópolis.

Fui a maquinista em 1958. Depois de maquinista, viajei muito como maquinista, vim para o Depósito. Fui para o Depósito e lá fui escalador. Como escalador fiquei até 1973, até quando aposentei. Aposentei-me como supervisor escalador. Tenho nove filhos vivos.

Aqui em Divinópolis me lembro de muito português, tinha demais, espanhol além do meu pai conhecia pelo menos dois. Em me lembro que aqui tinha turco, mas italiano não sei não.

Apenas tenho o quarto ano de grupo. Tirei o quarto ano primário e não tive mais nenhum estudo". (maquinista, 67 anos)

"Tenho setenta e seis anos, nasci em 1911. Entrei para a Rede no dia 05 de novembro de 1928 em Belo Horizonte. Trabalhei dois anos em Belo Horizonte na conserva de vagões. Depois vim para a conserva local aqui em Divinópolis onde trabalhei vinte e dois anos. Depois fui para a fiscalização. Tive na fiscalização dois anos também, fiscal de material rodante. Viajava muito. Depois o resto do meu tempo foi nas oficinas co

no mestre de oficina, na seção de vagões em Divinópolis. Também trabalhei na turma de socorro, era chefe da turma de socorro.

Aposentei-me no dia primeiro de setembro de 1975 com trinta e seis anos e nove meses de serviço na função de mestre de seção. No dia que me aposentei foi que passei a chave para outro que ia ser o mestre da seção.

Estudei até o segundo ano do grupo quando era jovem. Na família dos meus pais são eu e depois mais tarde um irmão que trabalhou na Rede e depois morreu. Nasci e fui criado aqui em Divinópolis. Tenho dois filhos adotivos". (Trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Tenho oitenta e dois anos, nasci em 1905. Entrei para a Rede em 19 de outubro de 1916 com doze anos, como aprendiz.

No primário aprendi muito pouco, quase nada, comecei a trabalhar com doze anos e naqueles anos a Oficina começou a funcionar. Então quando a Oficina começou a trabalhar veio para cá um chefe chamado Antônio Magela e ele trouxe sua mulher para a Oficina, ela era professora e foi ela que abriu a escola. Nós era obrigados a ficar das sete às dez horas na escola e das onze até as quatro horas, nós trabalhava. Trabalhava gratuitamente, nós não ganhava nada. Eu trabalhei oito meses sem ganhar nada.

Aposentei como mestre de oficina em 1965. Tinha quarenta e nove anos de serviço e fui desligado em 19 de outubro de 1965.

Trabalhei quatorze anos à toa porque eu não ganhava mais nada, pela lei é trinta e cinco anos, mas se você aposenta, o INPS, naquela época não era o INPS, mas eu não sei o nome, passava três ou quatro meses sem pagar a gente e como é que nós ia viver, não tinha jeito. Então fui levando, por fim os chefes falavam assim:

- Você precisa cair fora, você está velho demais.

Eles falavam assim para poder colocar outro no lugar, ficava aquela meia perseguição, engenheiro que vinha para cá. Então quando foi em 1965 eu tinha um primo que trabalhava na CAFET, lá em Belo Horizonte. Ele passou aqui em casa, ele era de Itapecerica e trabalhava nesse setor e falou comigo:

- Tônico, por que você não aposenta?

- Eu vou aposentar para ficar com três meses atrasados?

- Não, vou fazer um requerimento, você vai lá em Belo Horizonte, faço um requerimento e não vai atrasar nem um dia.

- Mas como é que você vai fazer?

- Vai lá em Belo Horizonte.

Aí fui lá em Belo Horizonte e aposentei no dia 1º de outubro e no dia 28 do mesmo mês eu recebi um telegrama dele:

- Para receber seu pagamento favor comparecer na tesouraria.

Veio até adiantado e aí todo mês eu tinha que ir a Belo Horizonte receber o pagamento daquela data em diante. Eu e Mário Ribeiro". (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Tenho cinquente e três anos, nasci em 1934. Entrei para a Rede com dezessete anos em 1951, em Amadeu Lacerda. Depois fui para Santo Antônio do Monte e fiquei lá seis meses e com isto terminou meu tempo de contrato, depois fui trabalhar na roça, não queria estrada de ferro, mas o meu pai, por ser um ferroviário há muitos anos, trinta e três anos, então ele já sabia como que era, ele falava comigo:

- Você tem a caligrafia boa, você é inteligente e por que você não larga esse problema de roça e vem trabalhar na Rede?

Então falei:

- Meu pai eu não vou querer não, a gente ganha pouco e tem a ronda noturna, não vou querer não.

Aí então o outro feitor me deu muito conselho, foi o meu pai que pediu para ele me dar esses conselhos, então aceitei, mas queria trabalhar de guarda-chaves, mas como não existia vaga o mestre de linha, que era chefe imediato do meu pai falou:

- Não, o Divino tem que trabalhar é na torre de conserto, ele é inteligente, escreve bem e vai ser muito bom para ele trabalhar na Rede.

Então aceitei e entrei no ano de 1951, parece que foi no dia 21 de julho de 1951. Trabalhei um ano contratado, depois venceu esse tempo, tinha que fazer um prazo de seis meses para depois me efetivar. Fiz, passei na inspeção médica, estava todo empelotado de varicela, então fui no médico para fazer exame para poder trabalhar, pensando até que não iam me deixar trabalhar, pensando que não estava apto para o serviço, porque da maneira que eu estava...então o Dr. Zózimo Ramos

Couto que era o meu médico, eu cheguei lá ele me olhou assim e falei:

- Dr., vim fazer exame para efetivar na Rede e como vai ser, estou desse jeito.

Ele me disse:

- Não, isso é bom, é bom mesmo, desse jeito você está igual uma poçoca mesmo.

Mas então ele disse que eu estava apto a trabalhar, você está bom mesmo, e em março de 1965 foi que eu efetivei.

Imediatamente assumi a turma. Foi em Francisco Brás a primeira turma que assumi como feitor. Mas ainda era trabalhador, existia aqui em Itaúna um engenheiro residente, era o Dr. Hilton, um homem de classe, foi ele que me levou para Francisco Brás onde fui para trabalhar trinta dias e fiquei cinco anos. De lá saí feitor na letra C.

Vim para Amadeu Lacerda como feitor para uma permuta com outro feitor, fiquei aqui três meses e voltei para trás, para Francisco Brás. Lá fiquei mais quatro meses sozinho sem a família. Minha família ficou em Amadeu Lacerda onde residia meu pai e minha mãe. Em Amadeu Lacerda fiquei mais nove anos. Onde nessa turma prestei prova, fiz concurso para supervisor e passei.

Consegui aposentar felizmente perfeito sem nem um minuto de acidente. Apenas cinco dias de licença para acompanhar tratamento da minha família, da minha saúde não. Então cheguei a dar esse exemplo. Mas no princípio foi terrível, meu pai ia para a beira dos córregos, dos rios para deixar as varas de espera para pegar peixe para a gente comer no outro dia, porque o ordenado era pequeno, tanto o dele como o meu. Naquela ocasião o pagamento atrasava. Então foi muito difícil, trabalhei descalço para ajudar meu pai, chapéu de palha, camisa rasgada, tantas vezes o pagamento chegava, nessa época vinha a locomotiva com o carro pagador pagando todo mundo. Então me lembro que eu descalço entrava no carro pagador para receber. Meu pai que segurava meu chapéu e quando eu descia com o envelope na mão, entregava para ele.

Meu pai era feitor, ele trabalhou trinta e sete anos e seis meses. Começou lá em Velho da Taípa.

Tenho o terceiro ano de grupo. Depois parei, mas me valeu. Arrumei quatro filhos. A gente não esperava que ia trabalhar tantos anos como a gente trabalhou. Aposentei-me com trinta e dois anos e não posso me queixar". (mestre de linha, 53 anos)

"Nasci em 1915, tenho setenta e dois anos. Entrei para a Rede com dezenove anos, em Dores do Indaiã e saí com cinquenta e seis anos. Com quase trinta e sete anos de serviço. Eu fiz só até o quarto ano de grupo. Aprendi mesmo na prática. Eu morava na roça e vim para a cidade para começar a praticar o serviço. Naquele tempo praticava sem ganhar nada. Entrei como praticante geral em dezembro de 1933 sem ganhar nada. Tinha que cumprir o horário determinado pela escala. Tinha que obedecer o horário que era das seis até às dezoito horas. Praticava serviços gerais na estação, sempre trabalhei na estação.

Aprendi o serviço todo, inclusive telégrafo, o telégrafo era primordial porque naquela época a estrada era administrada quase só por meio de telegrama. Submeteram-me a um exame preliminar, as quatro operações e um ditado qualquer para ver se o sujeito não era analfabeto. Depois elas autorizavam o sujeito a praticar, tinha o regulamento. Depois de tantos anos é que passava a conferente de segunda classe. Como praticante geral fiquei uns quatro ou cinco anos.

Como conferente fiquei uns dois anos porque era promovido de conformidade com as vagas que iam surgindo e fui seguindo carreira. Pratiquei lã em Dores do Indaiã e quando às vezes tinha substituição para ser feita você ficava aguardando ordens, ia todo dia na estação e ficava aguardando ordens de ser chamado para aquele lugar ou substituir aqui ou acolá. Substituir outro colega que entrasse de férias ou de licença.

Nesse meio tempo fiquei uns quatro meses aguardando ordens, depois minha família mudou para Belo Horizonte e quando formou a primeira turma de grafistas fiz parte dessa turma. É um gráfico de estanho, que servia para orientar o serviço de movimento. A estrada era dividida em tração, trãfego, contadoria, serviço de reclamações, estava tudo lã dentro. Eu era do trãfego, correspondente ao pessoal da estação, então trabalhei uns três anos no trãfego, lã em Belo Horizonte. Depois precisava de telegrafista aqui em Divinópolis, isso em 1936, vim substituir porque nessa época dava maleita aqui em Divinópolis. Tinha maleita a tinha três colegas afastados então vim substituir e recebi férias primeiro como telegrafista porque aprendi rápido o serviço e substituí aqui, mas como praticante geral. Naquele época ganhava sessenta e poucos mil réis.

Meu pai era ferroviário, ele foi pagador no tempo da Rede Mineira de Viação. Ele era pagador, ele pagava os funcio

nários. Sempre tinha um especial na linha, ela pagava todo mundo. Funcionário de confiança da Rede. Ele trabalhou muito tempo, até morrer, ele trabalhou muitos anos. Naquela época não existia pagamento através de banco, o trem pagador ia pagando ao longo da linha. Pagamento envelopado.

Na minha família é tudo brasileiro mesmo, mas na época que a estrada estava sendo construída vieram muitos estrangeiros para cá. Veio alemão, veio espanhol, português. Lá em Ribeirão Vermelho era até chamado "Pedacinho de Portugal" de tanto português que tinha lá. Tinha a navegação do Rio Grande, meu sogro era mestre de lancha, o avô dela era chefe dos navegadores. De Ribeirão Vermelho até Capetinga eram duzentos e dois quilômetros navegáveis. Dois irmãos dela foram ferroviários.

Depois em 1930, na revolução de 1930, em 31 foi que juntaram todas as estradas e passou para o Estado, formaram uma Rede encampando a Paracatu, a Oeste e a Sul de Minas e formou-se a Rede Mineira de Viação, eu fiz parte da Rede Mineira de Viação.

Fui chefe, depois de muitos anos é que eu fui para a chefia. Fiquei chefiando várias estações, inclusive em Itaperica, fiquei dez anos. De Belo Horizonte a Angra dos Reis conheço tudo. Rodei muito, estive numas quinze a vinte localidades. Depois vim para cá e assumi a estação aqui, vim substituir o Dr. Mário chefe da estação aqui e ele foi lá para o sul de Minas". (trabalhador da estação, 72 anos)

"Sou de 1916. Tenho setenta e um anos. Entrei para a Rede em 1930 como trabalhador de lastro, turma de ferramenta de linha. Fazia reforma de linha, por exemplo, trocava trilho, dormente, revisão de linha. Eu tinha dezesseis anos de idade. Aí depois fui trabalhar na conserva, eram quatro trabalhadores e um feitor. A outra turma fica hoje aqui, amanhã lá na frente e esta turma não, o sujeito era fixo dentro de oito quilômetros e meio, quatro trabalhadores e um feitor.

Na minha ocasião entrou uns quarenta mais ou menos. Ali o que fosse mais valente, o que fosse mais esperto, procurava jogar os outros para trás no serviço, é que ficava. Quando fazia seis meses que estava trabalhando o chefe do serviço chegava e falava para aqueles que não serviam:

- Você pode ir embora.

E para o que ficava ele falava:

- De amanhã em diante você pertence ao quadro.

Tinha que apresentar os braços, aquele que fosse mais disposto no braço é que ficava. Não perguntava se sabia ler, se faltava dedo, nada disso. Não tinha documento, não tinha carteira assinada, não tinha nada.

Trabalhei mais ou menos seis anos na turma de conserva, depois me casei, como socador de linha e aí eu fiz concurso para feitor. Tive doze filhos.

Tinha que prestar concurso. Fiz o concurso para feitor, mas me mandaram para um lugar muito sem recurso que era a terra de Angra dos Reis e aí resolvi pedir transferência para trabalhar como foguista no tempo da máquina a vapor, trabalhar na porta da fornalha como foguista. Era trabalhador, mas servia como foguista e recebia a complementação, recebia um abonzinho. Naquele tempo nós ganhava seis mil e quatrocentos rēis como trabalhador, e como foguista a gente recebia uns trocadinhos que o foguista ganhava sete mil e duzentos ou oito mil rēis. Então ganhava um poquinho mais, tinha uma diária de mil e quinhentos rēis por dia.

Entreí para a Rede em Barra Mansa, eu morava em Barra Mansa. Trabalhei neste trecho lã até 1951. Em 1951 vim para Divinópolis e já trabalhava como maquinista, como maquinista sem ser classificado. Aí como já trabalhava um certo tempo me puseram para trabalhador como maquinista. Aí já fui para tração elétrica, trabalhar em locomotiva elétrica.

Trabalhei na tração de 37 até 51 em Barra Mansa. Aí servia como maquinista. Era foguista, mas servia como maquinista. Quando vim para Divinópolis foi que eles me transferi ram para montagem de subestação que eu tinha algum conhecimento da parte elétrica. Então vi, para quando as locomotivas elétricas chegassem eu ficar tomando conta da revista e instrução, revista da locomotiva elétrica e instrução do maquinista porque ninguém aqui conhecia o serviço. Então foi que saiu o concurso para maquinista e fiz o concurso para maquinista. E fui até o final da carreira como maquinista, mas ser vindo como chefe de manutenção de locomotivas e instrutor de locomotivas.

Já me achava muito esgotado porque o serviço esgota, não tinha domingo, não tinha nada. Pedi para descansar, para ir viajar com o maquinista para descansar um pouco a memória porque eu estava muito esgotado. Então me mandaram para a fis

calização, fiscalização de maquinistas como instrutor. Aí fi quei de 66 a 69 trabalhando como fiscal de tração, que eles falavam fiscal de tração, dando instrução para maquinista e defeito na linha, estas coisas assim. E então depois que esta va na fiscalização me nomearam chefe do Depósito aqui. Voltei a trabalhar aqui no Depósito e deixei de viajar como fiscal. Vim trabalhar como chefe de Depósito. Isso foi em 1969, traba lhei de 69 a 72 aqui como chefe de Depósito e aposentei em 1972. Entrei com dezesseis anos de idade e saí com cinquenta e oito anos, quarenta e dois anos de serviço.

A única coisa que estudei foi quando garoto. Não tinha recurso naquele tempo. Estudei unicamente na escola primária que hoje eles falam grupo. Até o terceiro ano de grupo, mas talvez fosse mais que o ginásio que se vê hoje até certo pon to. Pelo menos dentro das experiências que a gente tinha e vê hoje acho que sim.

O meu pai era ferroviário, mas trabalhou apenas na cons trução da ferrovia Oeste de Minas. Tanto que quando ele fale ceu eu tinha apenas dois anos de idade. Ele era português, ele era mestre de obras, era estas construções de antigamente, de pedra. Ele era especialista em pedra para fazer estes pare dões, estas coisas todas. Elê trabalhou entre lá na serra da Mantiqueira até Augusto Pestana e Barra Mansa, aí ele sentiu qualquer problemas de doença e veio para São João d'El Rei e foi obrigado a operar. Eles operaram do fíg ado e ele faleceu nove dias depois da operação.

A minha mãe era portuguesa, depois permaneceu lá no estado do Rio comigo e depois que formei e entrei na estrada fiquei socorrendo a minha família. Eram quatro filhos. Não co nheci avô nem avô, eles ficaram em Portugal. Veio para o Bra sil sô o meu pai e a minha mãe. Vieram adultos, já casados. A minha irmã mais velha nasceu em Portugal e veio com três anos. Trabalhou numa tal de Companhia Sabôia. Eu sei porque a minha mãe falava Companhia Sabôia, que era a empreiteira que tocava o trecho da Oeste de Minas. Ele sô trabalhou na construção da estrada de ferro fazendo paredões, fazendo viaduto. Naquele tempo esse povo que vinha era igual hoje que vai lá para o Iraque, brasileiro vai para lá, naquele tempo vinham portugue ses, espanhóis, vinham fazer aqui". (trabalhador da tração, 71 anos)

"Minha idade é sessenta e seis anos, nasci em 1921.

Entrei para a Rede em primeiro de julho de 1944 com vinte e quatro anos de idade. Até que não foi difícil porque eu tinha um irmão que já era empregado lá em Ibiã, então ele arrumou tudo direitinho e já entrei como empregado da estrada por intermédio dele.

Entrei na Estrada como foguista de locomotiva a vapor. De foguista de terceira fiz concurso para maquinista de quarta. Prestei o concurso para maquinista em 1957 e em trinta de maio de 1950 foi que comecei a trabalhar como maquinista. Trabalhei como foguista seis anos e depois trabalhei como maquinista na função de foguista mais seis anos.

Aposentei em primeiro de novembro de 1971 com vinte e sete anos de serviço porque a lei salubre me atingiu. A lei certa é trinta e cinco anos de serviço, mas na lei salubre é vinte e cinco anos de serviço como cinquenta anos de idade, na época a lei me atingiu em todos os pontos.

Graças a Deus eu segui minha carreira até o fim. Carreira até o fim é de foguista até maquinista de primeira categoria. Inclusive ainda tenho uma promoção especial que é de fiscal de tração. Aposentei como fiscal de tração nível 15.

Não estudei. Tive um períodozinho na escola de roça, mas não deu para aprender muita coisa. Tenho quatro filhos.

Trabalhei aqui em Divinópolis de vinte e três de agosto de 1951 até primeiro de novembro de 1971.

Aposentar foi a melhor coisa que já fiz na vida. Primeiro o casamento, depois a aposentadoria. Agora ninguém mais me manda. Ser mandado por todos e não mandar em ninguém era pior que as condições de trabalho. Não tinha nada pior que isto e eu tive que aguentar o tempo todo". (maquinista, 66 anos)

"Entrei para a Rede em 1921 em Aureliano Mourão, primeira Residência, terceira seção. Entrei na Oeste de Minas. Trabalhava na linha, na via permanente, era trabalhador de turma durante quatro anos. Depois em 1925 vim embora e passei para foguista. Vim para Divinópolis e não saí mais daqui. Fui foguista durante dezessete anos e depois passei a maquinista por concurso. Aposentei como fiscal de tração nível 15. Tenho oitenta e um anos, nasci em 1906. Aposentei com cinquenta e seis anos, em 1961, quarenta anos de serviço.

Meu pai era também da linha, era feitor. Ele era português e minha mãe brasileira. Ele veio quase nas vésperas de

casar. Ele veio fugindo do exército, ele ficou com medo de ser soldado e então fugiu para o Brasil. Ele morreu novo ainda, morreu com cinquenta e dois anos.

O que sei foi o que aprendi quando menino na escola da roça. Sou atrasado, mas deu para fazer o serviço todo. Deu para fazer o serviço de maquinista, deu para fazer o concurso, deu para passar. Talvez tenha tido até alguma proteção, não vou dizer que não tinha porque já trabalhava há muitos anos e às vezes alguém ajudava a gente, mas o serviço de maquinista dava para fazer conforme eu fiz. Tenho seis filhos" (maquinista, 81 anos)

"Tenho cinquenta e sete anos, nasci em 1930. Entrei para a Rede com vinte e dois anos. Vim para Divinópolis em primeiro de abril de 1950 e me empreguei na Rede no dia dezanove e trabalhei um ano contratado, depois do período de contrato fui efetivado. Comecei como lenheiro, jogava lenha nas locomotivas para abastecer, para fazer vapor, para formar os comboios de transporte. Em 1954 fui convidado a passar a integrar o corpo de mecânicos de locomotivas e em 1955 fui nomeado encarregado de locomotivas, seção de locomotivas a vapor que se dizia setenta e seis. Aqui nós tinha dois tipos de bitola, a bitola setenta e seis e a bitola de metro. A setenta e seis era chamada bitolinha e a de metro era a que fazia o trajeto de Belo Horizonte a Ibiã e prolongava bastante porque tinha uns ramais. A bitolinha que era a bitola setenta e seis vinha de São João d'El Rei até Barra do Paraopeba e fui encarregado desse trecho.

A minha descendência é neto de italiano, neto de português. Meus bisavós eram portugueses e italianos. Tenho seis filhos. Não sou daqui de Divinópolis, nasci em Tiradentes". (mecânico da locomotiva, 57 anos)

"Minha idade é setenta e um anos. (1916). Entrei para a Rede em 1932 com quatorze anos como aprendiz de mecânico gratuito. Trabalhava na Oficina como mecânico de máquina, fazia reparação de locomotivas. Aposentei como mestre de turma. Morava em casa da Rede e pagava aluguel. Tive oito filhos". (mecânico de máquinas, 71 anos)

"Nasci em 1903. Estou com oitenta e quatro anos. Entrei

para a Rede em 1917 em Formiga como limpador de máquina com vinte e seis anos. Naquele tempo, um candidato a emprego na tração a vapor que desejava seguir carreira apresentava-se ao chefe de um Depósito e este, se houvesse vaga, submetia o candidato ao exame elementar de saúde e se aprovado começava logo a trabalhar. Ele começava limpando o movimento da locomotiva, abastecimento de água e lenha e se demonstrasse habilada de logo fazia umas manobras no pátio engatando para-chaques e virando chaves e até mesmo movendo locomotivas pilotadas pelo foguistas acendedor. Depois fui foguista de terceira, por doze anos. Tive sete filhos e morava em Ibiã. Vim para Divinópolis em dezembro de 1951. Era foguista, mas fazia o trabalho de maquinista. Evitava a fonalha mas era serviço de mais responsabilidade. Fui foguista de segunda em 1939. Trabalhei em Ibiã, Uberaba, Garças de Minas. Depois de quinze anos mais ou menos fui a foguista de primeira. Fui nomeado maquinista em 1945, promovido por tempo de serviço e merecimento.

Aposentei em 1957 com trinta e três anos de serviço. Era maquinista de primeira. Aposentei como fiscal de tração "D".

Fiquei pouco na escola, mas sei ler e escrever. Meu pai era agricultor. Eu não queria trabalhar com a terra, com a lavoura. Entrei para a Rede depois que saí do exercito". (maquinista, 84 anos)

"Estou com setenta e seis anos. Sou de 1911. Entrei na Rede com dezesseis anos em 1927, em Divinópolis, no tempo da Oeste de Minas. Entrei como trablhador da estação, na baldeação. Depois fui guarda-chaves por treze anos e em 1939 fui a conferente até 1965.

Aposentei como telegrafista, mas não exerci a função, em 1965 com trinta e oito anos e vinte e dois dias de serviço. Meu pai era ferroviário, trabalhador de turma. Tenho o segundo ano de grupo". (conferente, 76 anos)

"Vim de Cruzeiro para cá. Cheguei em 1944. Veio bastante gente, uns trezentos ou quatrocentos a mais na Oficina. Os primeiros já tinham vindo e nós estava esperando ordens para saber para onde a gente ia e aí o chefe deu ordem para a gente vir para Divinópolis. Teve gente que foi para Barra Mansa, Ibiã, Passa Quatro e o resto para cá. Não sei por que nós viemos, foi política, eu tinha 34 anos mais ou menos. A Oficina

de Cruzeiro acabou.

Trabalhava na montagem de locomotivas, trabalhei muito na calderaria, na ferraria, mas por último trabalhava na montagem.

Trabalhei na Rede quarenta anos; dezenove anos lá e vinte e um anos aqui na Oficina de Divinópolis. Entrei na Rede Sul Mineira lá em Cruzeiro em vinte e oito de abril de 1925. Na época que entrei na Rede não tinha nem inscrição, nem concurso, nem nada. Cheguei e conversei com um chefe que era amigo do meu pai, do meu pai que me criou, o meu avô, porque o meu já tinha morrido e ele arranhou um lugar para mim. Entrei na carpintaria. Como marceneiro, depois saí porque eu estava com muita saudade do meu avô e da minha vó e fiquei lá na roça mais ou menos um ano. Depois voltei e falei com o mesmo que tinha arrumado para mim da outra vez e então voltei a trabalhar. Aí fui trabalhar na ferraria, depois calderaria e depois cheguei na montagem na Oficina. Não exerci cargo de chefia na Oficina.

Aposentei na montagem em primeiro de abril de 1965 com cinquenta e cinco anos. Agora estou com setenta e oito anos (1910).

Não estudei, o meu pai morava longe da escola, depois eu podia entrar em escola noturna, mas não entrei e fiquei sem estudar. Sou quase analfabeto. Sei ler um pouquinho, escrever um pouquinho e assinar o meu nome. Meu pai não era estrangeiro mas lá em Cruzeiro tinha muito português e italiano". (trabalhador da oficina, 78 anos)

"Tenho setenta e seis anos. Nasci em seis de setembro de 1911. Entrei para a Rede em vinte e cinco de abril de 1938. Não me lembro mais, mas sei que trabalhei na Rede trinta e seis anos e dez meses e nove dias. Aposentei em primeiro de abril de 1969. Primeiro entrei para estação como guarda-chaves, tráfego. Entrei em Ribeirão Vermelho e depois fui transferido para cá. Vim para cá foi em 1948 e trabalhei na Oficina até 1969. Trabalhava na seção de fundição junto com trinta homens mais ou menos. Estudei só dois anos. Meu pai era ferroviário. Tenho seis filhos". (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Entre para a Rede em 1920, tinha quinze anos e morava em Formiga. Aposentei com cinquenta e três anos de idade

em 1957 com trinta e sete anos de serviço. Tenho curso primário. Meu pai era ferroviário - guarda-chaves e rondante na Oeste de Minas, perto de Juiz de Fora- Minha mãe era espanhola. Entrei para a Rede em Divinópolis como aprendiz de torneiro mecânico na Oficina. Fazia peças para locomotiva. Aprendi com um tio a trabalhar.

Em 1923 passei a ser torneiro mecânico. Trabalhei como instrutor em Velho da Taipa. Depósito pequeno. Fiquei até 1924. Voltei para Divinópolis como segunda classe de artífice por merecimento, encarregado da mecânica. Fui encarregado geral da mecânica das oficinas de 1930 a 1939 com noventa oficiais. Os aprendizes eram mais ou menos vinte.

Em 1924 fui promovido ao cargo de auxiliar administrativo de sexta classe e chefe do Depósito em Itajubá. Em 1946 fui chefe do quarto Depósito, Bom Jardim e Barra do Piraí.

Em 1949 fui promovido a auxiliar administrativo comissionado como auxiliar de tração da 4^a Divisão de Ibiã, que transferei para Araxá. Em 1950 era auxiliar administrativo e passei a exercer em comissão as funções de fiscal do material rodante no Departamento de Mecânica em 1951, mas de fato coordenei a Oficina sozinho por seis meses.

Em 1954 era ajudante ferroviário padrão K e em 1955 exerci em comissão as funções de chefe do Depósito em Ribeirão Vermelho". (mecânico da oficina, 83 anos)

"Estou com setenta e sete anos. Nasci em 1910. Entrei para a Oeste de Minas em vinte de outubro de 1924 como aprendiz. Eu pertencia a Residência, naquele tempo era São Pedro de Alcântara, hoje Ibiã, então eu trabalhava na casa do mestre de linha e se falhava tantos empregados naquela seção aqueles que perdiam o dia era contado para mim. Se num mês faltava muitos trabalhadores eu ganhava mais, se faltava menos ganhava menos.

Depois saí da Oeste de Minas, abandonei o serviço, estive na polícia e em 1932, depois da revolução dei baixa da polícia e saí como terceiro sargento, me mudei para Divinópolis, trabalhei como barbeiro uns tempos e em 1937 voltei para a Rede, já não era mais Oeste de Minas, era Rede Mineira de Viação, já tinha sido arrendada pelo Estado porque a Oeste de Minas era federal, pertencia ao governo da União e depois em 1930 ela foi arrendada pelo Estado e passou a se chamar Rede

Mineira de Viação. Voltei como trabalhador de tração, era foquista". .. (maquinista, 77 anos)

"Tenho sessenta e quatro anos, sou de 1923. Trabalhei na Rede de 1944 a 1954. Vim para cá (Divinópolis) menino e quando entrei para a Rede eu tinha voltado do exército na época da guerra. Sou de Belo Horizonte. Na Rede trabalhei mais de mecânico ajustador na Oficina. Entrei mediante exame médico sô. Tinha vinte e dois anos. Não aposentei, eu saí. Meu pai era ferroviário, era ajustador mecânico e ajustador na Oficina". (mecânico da oficina, 64 anos)

"Nasci em 1913. Estou com setenta e quatro anos. Não estudei, estive numa escolinha prática de seis meses, mas aprendi a ler e escrever. Entrei para a Estrada com dezoito anos como trabalhador de lastro, carregando pedra, dormente, trabalho braçal. Trabalhava em Barra do Paraopeba como este serviço, no trecho de Martinho Campos e Barra do Paraopeba. Era muito comum entrar e sair, dava muita maleita nesse trecho, lenha muito ruim, então o povo não gostava, achava melhor a roça.

Aposentei em 1975 com quarenta e quatro anos, nove meses e dezesseis dias de serviço. Esperei tanto tempo porque tinha o ordenado e a gente ficava assim na dúvida de aposentar. Podia aposentar com trinta e cinco anos.

O meu pai era lavrador em Martinho Campos depois foi para Belo Horizonte e lá ele faleceu. Para vir para Divinópolis primeiramente fui a feitor naquele sertão da Barra do Paraopeba em vinte e sete de dezembro de 1938. Fiquei vinte anos como feitor. Da Barra do Paraopeba vim para a nona turma de feitor, lá trabalhei três anos e oito meses. De lá vim para a sétima turma e trabalhei sete anos, da sétima turma vim para Martinho Campos, de Martinho Campos vim para Ibitira, de Ibitira vim para Pitangui, em Pitangui eu trabalhei mais uns três anos e tanto, depois o mestre de linha morreu e assumi a seção, já passei para o cargo de mestre de linha em vinte e sete de março de 1958. Depois passei direto e fui para Santo Antônio do Monte, assumi a seção de lá, trabalhava de Santo Antônio do Monte a Garças de Minas. Nesse trecho aí terminei, ficava a semana inteira para lá, vinha no sábado e voltava na

segunda-feira. E aí foi que aposentei. Mudei para Divinópolis em 1969". (mestre de linha, 74 anos)

"Estou com cinquenta anos, nasci em 1935 em Cruzeiro. Entrei para a Rede em 1953 na Oficina. Aposentei por invalidez em 1980, devido a um enfarte que sofri. Aposentei com vinte e sete anos de serviço". (trabalhador da oficina, 50 anos)

"Minha idade é oitenta e seis anos. Nasci em 1901. Entrei para a Rede no tempo da Oeste de Minas em São João d'El Rei por volta de 1923. Aposentei com trinta e sete anos de serviço. Já tenho mais de vinte anos de aposentadoria. Fui transferido de São João d'El Rei, vim sozinho, depois é que trouxe a família. Facilitou porque não precisava mais viajar sempre, cozinhar. Nas oficinas o trabalho era menos pesado.

Já sabia a profissão de marceneiro quando entrei para a Rede. Trabalhei por conta própria, mas não dava para sustentar a família. Na oficina trabalhei de marceneiro lustrador. Trabalhava na seção de vagões, primeiro trabalhei de carpinteiro e depois de marceneiro". (marceneiro, 86 anos)

"Se levar em conta o tempo que fui aluno da Escola Profissional eu entrei com treze anos. Fui aluno de uma escola que nem sonhava que pudesse acontecer e me tornei futuramente seu diretor. Tenho cinquenta e cinco anos (1931). Meu pai era ferroviário telegrafista.

Entreí como trabalhador lá abaixo, dentro da Oficina trabalhei na ajustagem mecânica, na braçagem, mas sempre na expectativa de um concurso e abriu um concurso na área administrativa como escriturário, fui classificado e entrei para a Rede como escriturário em 1950. Até 1955 fiquei no Escritório, depois já passei a fazer serviço gerais lá dentro, de assessoria. Depois em 1961 eu fui nomeado como Diretor da Escola Profissional. Houve inclusive manifestação dos empregados da Oficina indicando meu nome e a Diretoria me nomeou.

Aposentei-me em 1983 com trinta e seis anos de serviço, como analista auxiliar nível 75". (escriturário, 55 anos.)

"Nasci dia 02 de janeiro de 1916 na fazenda dos Baianos em Martinho Campos. Fiquei na escola até o 2º ano primário. Aos dezenove anos fui trabalhar nas lavouras às margens dos rios São Francisco, Parã e Picão. Trabalhei também, quando menino, como guia de carro de boi. Aos 15 anos passei a carreiro. Fiquei nessa lida até os 20 anos quando fui servir o exército voluntariamente, em Belo Horizonte.

Em abril de 1937 consegui entrar para a RMV. Consegui uma vaga de trabalhador de segunda classe na turma de conservação de linha, turma 12, do Varjão, município de Abaeté, próxima à barra do rio Paraopeba com o rio São Francisco, casei-me e pedi transferência para a turma dos Gonçalves, a 9ª, em 1938. Trabalhei neste lugar um ano e pedi remoção para a turma 345 em Cercado e depois fui transferido para Alberto Isaacson. Em 1940 deixei a turma e passei a trabalhar na tração indo para Três Corações. Fui aproveitado como foguista de locomotiva a vapor. Trabalhei nessa região de Três Corações e Alfenas durante três anos e por conveniência do serviço me transferiram para Ibiã como foguista de 4ª classe, promovido por merecimento. Em 1945 pedi para ser removido para Divinópolis e trabalhei no trecho que vai até Martinho Campos. Em 1949 fui promovido a foguista de 3ª classe por antiguidade. Neste mesmo ano fui promovido por concurso a maquinista de 4ª classe por ter sido aprovado. Em fevereiro de 50 fui transferido de novo para Ibiã por conveniência do serviço. Em junho deste mesmo ano voltei para o trecho de Divinópolis - Martinho Campos. Em maio de 1953 fui promovido a maquinista letra "G" que correspondia à antiga 3ª classe. Em 1957 fui promovido à letra "H" por antiguidade. Em 1959 deixei o trecho Martinho Campos - Divinópolis e fui para a tração elétrica entre Divinópolis - Belo Horizonte.

Em 1961, com o novo enquadramento, fiquei com o salário melhor. Em outubro de 1961, conduzindo um trem de carga após 22 horas de trabalho consecutivo sofri uma crise cardíaca. Fiquei três anos de licença. Em 1962 fui promovido ao nível 14 por antiguidade. Em 1964 a junta médica me considerou apto a exercer atividades leves e fui aproveitado no 10º Depósito de Divinópolis como auxiliar de escritório e escalador de pessoal. De 1966 a 1967 estive licenciado durante 01 ano para tratamento de saúde. De 1967 a 1968 fui aproveitado como substituto automático de escalador. Neste ano fui promovido, por concurso a fiscal de tração, nível 15, final de carreira. Em fevereiro de 1969 passei a encarregado de serviços de processo e fiquei nessa função até abril de 1975 quando então me aposentei." (maquinista, 73 anos)

O sistema de promoções

"Naquele tempo era assim, o bom podia ser analfabeto, mas se fosse saído no serviço, enquanto um fazia dois ele queria fazer três, esse que era o bom". (trabalhador da tração, 71 anos)

"Quando a pessoa era boa de serviço o feitor ficava observando e toda vez que o mestre de linha passava no serviço falava:

- Fulando de tal precisa ser promovido porque ele é bom de serviço, ele me ajuda, tem interesse, ele zela pelas ferramentas, ele não falha, ele procura não acidentar, ele não tira licença.

Aí fazia inveja para a pessoa que ficava. O outro se quisesse chegar naquela letra como eu por exemplo, letra B, tinha que fazer tudo para me alcançar.

A gente queria passar um na frente do outro como eu fiz e passei. Carreguei almoço para um trabalhador que trabalhava comigo, pessoa que quando eu era rapazinho novo de uns treze anos eu carregava o almoço para o meu pai, levava para ele e mais três. Não sabia que eu ia ser chefe dele mais tarde conforme fui". (mestre de linha, 53 anos)

"O chefe do Depósito, reconhecendo a capacidade do trabalho de tração de segunda classe escalava-o para um trem de prefixo VP da via permanente, sem horário e na medida que ele ia se desenvolvendo o chefe ia escalando ele nos trens de mais alta categoria até atingir os trens expressos e noturnos de alta velocidade, isto é, na bitola de metro, quarenta e cinco quilômetros horários, com a locomotiva a vapor. Dentro de pouco tempo o candidato, por indicação do chefe do Depósito, era nomeado pelo Diretor, foguista de quarta classe. Até aí ele estava sendo aproveitado como foguista e ganhando como tal nos dias que viajava como foguista. Os critérios de promoção adotados eram o merecimento e antiguidade. O foguista de quarta classe recém nomeado poderia com muita sorte e proteção do chefe, dentro de seis anos, chegar a terceira, segunda e primeira classe.

As vantagens para o foguista eram além das diárias um

passo andado para a classe de maquinista, sair da boca da for
nalha e gozar o status de maquinista". (maquinista, 76 anos)

"Tinha duas espécies de promoções: por merecimento e por antigüidade. Fui a foguista de quarta por concurso e en
tão fui nomeado foguista de quarta. Fui a foguista de tercei
ra por merecimento, mas nessa ocasião já estava trabalhando
como maquinista e fui promovido a maquinista de terceira por
antigüidade. Tinha um maquinista que era mais antigo do que
eu, mas ele nada conhecia de promoções e então eles me promo
veram por antigüidade e deixaram ele para trás e aí ele recla
mou e cobrou minha promoção. Não que eu ficasse sendo o culpa
do, fui ao chefe da comissão e ele me disse:

- Você tinha condições de ser promovido por mereciment
to, mas como nós pensamos que você fosse o mais antigo te da
mos por antigüidade. Aí o Zé Leite reclamou, nós vimos que ele
era mais antigo mesmo e passamos para ele a sua promoção.

Mas eles me deixaram receber o vencimento inteirinho,
os vencimentos não perdi.

Dependia do serviço prestado a promoção por merecimento
e a promoção por antigüidade dependia da pessoa ser a mais an
tiga e tinha tantas promoções por antigüidade quanto por mere
cimento. Precisava ter uma boa relação com os chefes porque
senão tirava de um que merecia mais e dava para aquele que
era puxa-saco. E acontecia muito disso, às vezes o sujeito da
va até presente, o que tinha, e deixava o outro para trás. Eu
estava indicado e eles me tiraram e colocaram outro por um
deputado, eu fui lá reclamar". (maquinista, 77 anos)

"Deveriam ser enumerados os méritos de acordo com o
grau de aperfeiçoamento, o grau de desenvolvimento do funcio
nário. O funcionário é pontual ao trabalho, todo dia está lá
e assina o ponto, esse era o bom funcionário para a Rede na
minha época. Dava sete horas ele estava lá agarrado, deu
meio-dia e meia e ele continua lá firme, mas é aquele que não
tem comando, não tem iniciativa, é aquele que se o chefe che
gar e falar para ele:

- Você vai fazer isso.

Ele faz, ele tem condições de fazer, mas se não chegar
ninguém ele fica o dia inteiro de braços cruzados. Ele não

faz nada, ele sô faz quando vê o chefe e tem funcionário que não precisa do chefe estar do lado dele, pode estar o chefe, pode estar o encarregado, o serviço dele é o mesmo.

Aquele que felizmente não teve esse problema de ser acometido por uma enfermidade e que nunca tirou licença é mais valorizado e quando vinham as promoções aqueles que não tiraram licença e que não perderam nada é que ganhavam a promoção e aquele que tirou licença às vezes era funcionário bom, perdia". (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Nas promoções fui muito feliz, demorei muito na classe de foguista, mas na classe de maquinista trabalhei dezenove anos e concluí as classes todas: quarta, terceira, segunda, primeira e fiscal. Cinco classes em dezenove anos e na classe de foguista fiquei dezessete anos". (maquinista, 81 anos)

"Para esperar abri uma vaga para ele melhorar ele trabalhava quase que de graça na esperança de melhorar. Ele trabalhava e muitas das vezes um que já estava trabalhando como maquinista não era promovido porque às vezes ele não tinha qualidade para fazer o concurso, tinha pouca habilitação, o português dele era muito pouco. Às vezes não ia no concurso e um que estava como foguista ia, tinha mais habilitação, passava no português, nas provas. Às vezes passava na frente de um que já estava trabalhando como foguista. Eu mesmo conheci um foguista que trabalhou quase trinta anos como foguista trabalhando de maquinista". (trabalhador de tração, 71 anos)

"Fui ajudante primeiro, ajudante de artífice, depois fui a artífice de quinta e de quarta, de artífice de quarta pulei para chefe de turma nível treze, depois fui para nível quatorze e depois fui designado para um cargo de confiança, chefe de seção. Quando eu fui para chefe de turma, aí fiz prova. Uma prova de português e outra de matemática. Era prova escrita, fazia em Belo Horizonte, no escritório. Quem aplicava era o chefe da Divisão. Prova de português, de matemática, e um pouquinho de geografia. Os trabalhadores que eram chefiados por mim também tinham promoção. Quem indicava eles para promoção era eu, aquelas pessoas que eram boas, que me ajudavam bem". (trabalhador de conserva de vagões, 76 anos)

"O que mais ajudava o trabalhador a ter promoção era o bom comportamento. Bom comportamento é trabalhar seguindo as ordens, fazendo o serviço pontual e andar direitinho. É não fazer besteira, fazer o trabalho certo. No meu caso eu sempre trabalhei com uns maquinistas mais ou menos. Eles me escolhiam para trabalhar junto com eles. Lã em Ibiã comecei e logo de pois fui trabalhar junto com um senhor José Joaquim do Couto que me escolheu para trabalhar com ele e nōs trabalhamos juntos durante muito tempo e daí eu saí para trabalhar como maquinista. Ele era um português, um maquinista muito bom e aprendi tudo com ele. As promoções que eu tive de foguista até foguista de terceira foram por merecimento. De terceira para maquinista de quarta por concurso, maquinista nível dez, de dez para doze por merecimento, de doze para quatorze por merecimento, de quatorze para quinze por um teste de habilitação para fiscal. Porque eu tive todas na rotina de serviço por merecimento. Porque quando a pessoa chega a ficar antiga numa promoção, parado ali, ele ganha outra promoção por antiguidade". (maquinista, 66 anos)

"A pessoa aceitava trabalhar como maquinista e receber como foguista primeiro porque o serviço é mais leve e assim ele já está mais na frente, se aparece alguma promoção e ele já está fazendo aquele serviço eles lembram da gente mais de pressa. Se eu não pegar outro pega e aí vou ficar trabalhando no serviço pesado e o outro no leve". (maquinista, 81 anos)

"Nōs fizemos um concurso para encarregado de turma e este concurso parece que o engenheiro gostou do meu desenvolvimento e então me mandou, eu até não queria não, fui à força e depois estudei mais uns três meses e fiz a prova com a minha turma, mas nesta prova fracassei muito nela porque tinha trabalhado muito, a minha seção estava muito pesada, para ver se a produção melhorava, então agarrei de unhas e dentes e trabalhei demais e fiquei muito nervoso. Quando chegou lã na hora da prova tinha coisa que eu sabia tudo, esqueci e o examinador que era um homem muito bom, falou comigo:

- Calma, calma que sei que você sabe tudo mesmo, calma. Mas foi a mesma coisa de não falar nada.

Eles queriam que eu voltasse para feitor novamente na

chefia lã, mas o meu engenheiro que trabalhava com ele, o Dr. Manoel da Paz Neto não deixou, ele me colocou aqui com o Gercino nesta seção como auxiliar e falou com o Gercino:

- Gercino, agora o Belarmino vai trabalhar aqui com você e você vai trabalhar sô em escrita, fazer o serviço da papelaria.

Era para eu apurar algumas coisas irregulares que estavam acontecendo por aĩ, eu apurei aquelas coisas todas e foi indo até que levou muito tempo fui classificado como mestre de linha. Levou uns três meses". (mestre de linha, 74 anos)

"Trabalhador de tração pertencia a escala de foguista, mas não era nomeado foguista ainda. A gente tinha que exercer esse cargo uns tempos e depois é que vem a nomeação para foguista. Trabalhei como trabalhador de tração durante sete anos e depois fui nomeado foguista, trabalhei dois anos apenas como foguista de quarta e depois fui apresentado como maquinista. Era foguista, mas fazia o serviço de maquinista na locomotiva a vapor. Exercia o cargo de maquinista, recebia o ordenado de foguista e recebia as diárias como diária de maquinista". (maquinista, 77 anos)

"Demorava muito para ser promovido. Tinha que aceitar o que o chefe determinava". (maquinista, 84 anos)

A busca de eficiência

"A estrada precisava do serviço, então se tinha um trabalhador, por exemplo, que era classificado como trabalhador, ele era lenheiro, abastecia as locomotivas, se o chefe via que ele podia desenvolver ele falava:

- Vamos aproveitar ele como foguista porque ele tem boa vontade.

Um foguista, por exemplo, que trabalhava e o maquinista via que ele era bom, falava com o chefe:

- O meu foguista está pronto, o dia que vocês precisam de um!

O chefe imediato é que colocava o indivíduo para trabalhar na responsabilidade dele, quando não tinha concurso

BIBLIOTECA DA FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNICAMP

ainda, e a estrada precisava de um maquinista, o que ele fazia, ele lançava mão do chefe imediato, o chefe imediato lançava mão de um foguista que ele achasse que tinha condições. Ele ia trabalhar com o ordenado dele. O foguista que era maquinista ganhava apenas a diária do maquinista.

Vamos supor, a Rede precisava aqui de trinta maquinistas, ela tinha quarenta ou cinquenta maquinistas. Uns de licença, outros doentes, e um certo número tinha que entrar de férias. Então o número que ela tinha não dava, ela lançava mão dos foguistas mais habilitados para servir como maquinista. O chefe era obrigado a lançar mão porque ele queria ver o serviço andar, não queria ficar parado, ele queria cooperar com a estrada. A missão do chefe imediato era cooperar com a estrada. A missão do chefe imediato era fazer com que os trens corresse, então ele lançava mão de um trabalhador, um lenheiro por exemplo, ele colocava para trabalhar como foguista. Ele pegava um foguista e colocava para trabalhar como maquinista para que os trens não parassem de correr porque a missão dele era de fazer com que os trens corresse, então ele tinha que lançar mão do recurso que tinha em mãos, porque o chefe do Depósito era cargo de confiança". (trabalhador de tração, 71 anos)

"O maquinista para não passar dificuldade na viagem levava uma caixa de ferramentas dele, chave, martelo, entalhadeira, essas coisas. A estrada fornecia algumas ferramentas, mas dificilmente tinha as ferramentas, então o maquinista carregava, no caso de quebrar a locomotiva, ser preciso tirar o travessão do freio, ser preciso fechar um lado, ele tinha que ter as ferramentas. Normalmente quase todo maquinista carregava suas ferramentas. Ele tinha as ferramentas dele reservadas quando queria aparecer o serviço dele. O que parecia é que ele estava prestando um bom serviço, evitava de tomar pau, penalidade. Mas tinha uns que não levavam, não ligavam p'ra coisa. Uns tomavam penalidade justamente porque eram distraídos e relaxados e deixavam de cumprir as coisa que às vezes eram da alçada dele fazer ao longo da linha e às vezes dava penalidade para ele". (trabalhador da tração, 71 anos)

"Sempre cumpri as ordens dos meus superiores com muito

carinho. Mesmo se fosse impossível, às vezes com sacrifício da minha família, às vezes um casamento, um batizado, deixei muitas vezes de ser testemunha de casamento, de ser padrinho de um afilhado porque o serviço me chamava, atender um socorro, reparar locomotivas, então eu deixei muitas vezes. Muitas vezes a minha família, minha esposa e meus filhos ficavam em segundo plano, em primeiro plano estava a Rede onde eu ganhava o meu sustento para cuidar da família". (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Jogaram para mim, na época, uns doze maquinistas e auxiliares para conserva. Eu fiquei apertado na época, eu não tinha condições de distribuir esses homens, como eu ia distribuir esses homens. O meu mínimo de funcionários efetivos já estava de acordo e esses homens não entendiam nada. Eles me foram passados para que eu pudesse dar uma determinação para eles e eu operei na melhor maneira possível.

Eu passei a fazer o seguinte: esses maquinistas mais velhos, essas pessoas mais idosas, mais cansadas eu coloquei para tirar número dos vagões porque precisava dos números dos vagões para dar seqüência ao serviço, então houve um caso lá, que eu quase mato um funcionário meu, por descuido de um chefe do escritório, ele me mandou o homem e não mandou a ficha dele e ele tinha a capacidade reduzida, sofria do coração e eu coloquei ele para fazer um serviço excessivo e sem saber a condição dele e quase que eu mato o homem. Aí na hora que eu vi a cara ele falou assim comigo:

- Você vai acabar comigo.

Ele já estava na hora de estirar mesmo, aí eu fiquei muito revoltado com aquilo e falei com o chefe do escritório:

- A partir de hoje você vai me dar o laudo do pessoal porque do jeito que está eu preciso disso.

Ele era uma pessoa cem por cento, mas infelizmente era aquele tal que pegava o tijolo quente, na Rede tinha muito disso, o tijolo está quente então para não queimar a minha mão eu passo para frente, então acontecia muito disso, houve casos assim". (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Então, se ele não desse conta do recado, não tem pessoal, não tem pessoal para trabalhar, se ele ficasse reclaman

e os trens sempre atrasando, não corria trem, as cargas fica vam paradas, eles destituíam aquele, - ele não servia mais para chefe, ele não estava dando conta do recado. Descomissionava aquele e comissionava outro. Se ele era maquinista e estava co missionado como chefe de Depósito voltava para função de ma quinista. Se ele era um oficial que tinha sido comissionado, melhorado, ele voltava para o serviço. Então o chefe procura va sempre querer fazer mais, ele não preocupava se o emprega do estava ganhando pouco ou não, ele queria que o serviço saís se". (trabalhador da tração, 71 anos)

"Quando chegava no sãbado ou no domingo, tinha semana santa que a gente trabalhava a semana toda porque tinha deter minados aparelhos que não podiam parar durante a semana: car retão para conduzir a locomotiva, as pontes, a fundição não podia parar. A gente fazia aqueles agrupamentos de reparos, ti nha que fazer os reparos, a gente formava uma turma para fa zer aqueles reparos no carnaval ou semana santa, três, quatro ou cinco dias e trabalhava dia e noite fazendo reparos para chegar na época de voltar e estar tudo arrumadinho, trabalha va mais uns tempos depois voltava a dar problema. Aquilo era continuado". (trabalhador da Oficina, 82 anos)

Aprendizado do trabalho pelo trabalho

"A gente não passava por uma escola para aprender is so, aprendia com os maquinistas com quem a gente trabalhava, o que acontecia quando a gente era foguista, a gente ia apren dendo. Tinha maquinista que ensinava. Trabalhei com um maqui nista chamado Henrique de Sousa e quando a gente parava nas estações para fazer um cruzamento ele me chamava e falava:

- Você está na carreira você precisa aprender isso. Quando quebrar você faz assim. Aquilo ali, quando quebrar, vo cê faz isso, você tem esse recurso.

E assim a gente ia aprendendo, mas não era todo maqui nista que gostava de ensinar, isso era coisa rara, mas a gen te ia vendo eles fazendo e ia aprendendo.

Naquele tempo o povo era bastante ignorante, não gos tava que a gente aprendesse e por outro lado acho também que a diretoria devia dar um curso aos foguistas para que eles

aprendessem essas coisas, mas não dava, a gente aprendia, quse na boa vontade e na marra.

Nós não reclamava porque não tinha esse costume, então a gente nem pensava em reclamar. A gente sentia necessidade, mas não tinha nem com quem reclamar. Quando chegava a época do concurso a gente ficava correndo atrás dos livros, tinha um livrinho que dava as instruções. Esses livros não eram da Rede, eram particulares. Eram sobre locomotivas. Então a gente adquiria esses livros com muita dificuldade para poder fazer as provas do concurso". (maquinista, 77 anos)

"O serviço de maquinista, aprendi na boa vontade, de acordo com a necessidade e com o auxílio de alguns colegas que às vezes procuravam ensinar a gente. Quando a gente era foguista e viajava com os maquinistas, alguns deles tinham boa vontade de ensinar a gente, inclusive nomes de peças de locomotivas, como fazia para ela andar melhor, freiar e o meio de proceder no serviço, mas não eram todos os maquinistas que tinham essa boa vontade não. É a ignorância, na época nós todos era assim mesmo.

O maquinista tocava o trem sozinho, sem nenhum auxílio, mas uma hora podia precisar do auxílio do foguista no trabalho dele e não ensinando o foguista, não podia pedir ajuda. Por exemplo, o maquinista se sente mal na linha de viagem, se o foguista não souber tocar o trem ele tem que ficar parado onde passou mal e mandar um correio de alarme na estação de alarme e então pedir recurso. Agora, quando o maquinista ensina o foguista, ele pode tocar o trem até a primeira estação para pedir o recurso sem maiores dificuldades.

A pessoa entrava sem saber o serviço, sem saber nada. Aprendia no desenrolar do serviço, aprendia fazendo.

Bom, no meu caso aprendi tudo quanto foi preciso. Quando a estrada precisou de mim para servir como maquinista já sabia fazer todo o serviço. Como foguista já sabia fazer todo o serviço do maquinista, inclusive escrita e tudo mais".

(maquinista, 66 anos)

"Quando o maquinista estava trabalhando o foguista estava junto e então ia aprendendo. Ia trabalhando e aprendendo o serviço. Trabalhei como foguista cinco anos servindo co

mo maquinista. Era foguista e trabalhava como maquinista. Faltava maquinista, eles tiravam um foguista mais habilitado para fazer o serviço de maquinista. O maquinista ensinava o serviço e a gente aprendia logo porque era muito fácil de aprender." (maquinista, 81 anos)

"Não tinha instrução. A instrução era se você era bom para pegar no serviço, se soubesse trabalhar, se tivesse força, se tivesse coragem para enfrentar o que eles mandavam fazer, esses ficavam. Aprendia a profissão na estupidez. O que tivesse cabeça ia, o que não tivesse ficava, ficava lá embaixo a vida inteira. Tinha chefe, coitado, que não tinha instrução nem para ele, esta é que era a verdade. Cada um procurava o que fazer." (trabalhador de tração, 71 anos)

"Aprendi porque fui trabalhar de auxiliar de maquinista, quebrei o dedo e trabalhava na porta da fornalha. Mas não estava podendo trabalhar na porta da fornalha, e me mandaram viajar como auxiliar de maquinista na locomotiva elétrica. Eu sempre andava olhando para frente para andar mais um pouquinho, então comecei a procurar ver os outros. Aprendi foi assim, não tinha instrutor. Ficava observando quando dava de feito, o maquinista às vezes também tinha pouca experiência, eu tinha mais curiosidade, ia vendo e desenvolvendo, procurei aprender um pouco do esquema, ver como é que era o desenho da locomotiva. Quando chegava no Depósito com a locomotiva avariada, lá na revista, ia lá para ver o que é que havia acontecido, porque a locomotiva não andava. E assim foi que aprendi, foi unicamente com um pouco de esforço.

Fazia unicamente porque pensava no dia de amanhã, já criando família, criei muita família, foram doze filhos. Todos casados.

O serviço é que ensinava. Verdadeiramente o serviço é que ensinava. O foguista que queria aprender ia vendo o que o maquinista fazia e aprendia assim. Hoje não, hoje ele entra, eu mesmo fui instrutor de muitos que estão aí e já são até inspetor, supervisor hoje, entraram na estrada e fizeram o teste comigo, teste de viagem. Então eles entram hoje e têm trinta dias em Belo Horizonte fazendo treinamento, relações públicas, estudando o regulamento. A estrada fornece um regulamento

to para cada um ler, dá alimentação em Belo Horizonte, dormi-
tório, tudo para eles durante trinta dias. Depois vêm para a
oficina ver o que é dentro da oficina, como que controla uma
locomotiva. Depois eles vão mais trinta dias viajar na linha
com o fiscal ou com o supervisor deles instruindo como é que
pára, como anda um trem. Para trabalhar de auxiliar de maqui-
nista ele tinha toda essa instrução.

O serviço é que ensinava porque o sujeito não tinha
tempo. Muitas das vezes o sujeito ensinava quando tinha um de-
feito. Isso é assim, você faz assim. Para poder puxar um la-
do da locomotiva é assim. Fecha o vapor é aqui. O dia que não
tiver metro você mede com uma varinha. Então tinha esta coisa,
tinham os macetes conforme a gente fala no serviço, mas teoria
não existia. Era unicamente os conhecimentos que o próprio ser-
viço ensinava a gente.

Quando vim para chefia, mais na minha camaradagem, ami-
zade com os colegas e tudo, às vezes explicava para os cole-
gas como é que era, sem nenhuma ordem da estrada, sempre nas
hora mesmo eles apareciam lá, queriam saber por curiosidade
porque ninguém conhecia a locomotiva elétrica e eu passava pa-
ra eles." (trabalhador da tração, 71 anos)

"A gente inventava recursos, tinha muitos recursos. Em
viagem avariava a locomotiva por exemplo, dado o conhecimento
que já tinha às vezes utilizava uma peça e dava para ir até o
Depósito, sem aquela peça, num caso de emergência. Então, ha-
via muitos recursos, isso para explicar é uma coisa impossível
sô quem estava lá dentro mesmo é que sabe. Então tinha muito
caso que a gente tirava do lugar e passava para outro, dado o
conhecimento e a prática que a gente tinha, fazia muito re-
curso para chegar até o Depósito para ir embora, para não ser
preciso de outra locomotiva ir buscar. Às vezes acontecia de
até diminuir a carga, a locomotiva assim não posso levar, a
lotação sô posso levar x. Então deixava aí dois ou três va-
gões e levava uma pouco, mas para evitar ser rebocado, porque
a missão da pessoa para prestar o serviço é que não fosse re-
bocado. Para ser bom não podia ser rebocado." (trabalhador
da tração, 71 anos)

"Os chefes tratavam muito bem porque eu fazia o servi-

ço mais ou menos, dava conta de fazer o serviço bem, então nós não tinha problema não.

Já saí lá daqueles meios sabendo, porque quando morava em Marilândia já olhava os trabalhadores fazendo aquelas coisas e quando entrei naquilo já estava sabendo mais ou menos o que tinha que fazer.

Aprendi tudo observando e depois a gente vai pegando a prática." (maquinista, 67 anos)

"O concurso era feito aqui no Grupo Pedro Magalhães onde fiz. Quem aplicava era o engenheiro, o engenheiro residente, o chefe da linha. As provas tinha tudo, sobre aquela entrada do desvio, por exemplo, tem a linha direta, um trem vai desviar para dar passagem ao outro então tem que ter aquela chave ali, para mudar a passagem do trem, quer dizer, para dar passagem livre ao outro trem. Nesse dia também do concurso caiu muita coisa difícil, caiu problema de pontilhões, problema de trincas nos pregões, trincas nos pregões das pontes, sinal, às vezes uma ponte está dilatando. A gente tinha que saber, me lembro uma vez que o engenheiro falou:

- Você como supervisor você descobre, você fazendo inspeção de linha, você vai passar num pontilhão e qual sinal que você observa que a ponte está dilatando?

- Respondi:

- O primeiro sinal é o rebite quando de manhã aquele sereno quando passa um trem, uma composição, nós estamos na ponte aquela ferrugem desce, o parafuso, o rebite está bambo, então é sinal de que ela está dilatando.

Era prova oral e tinha prova escrita também. Caíam para nós problemas por exemplo para achar o raio de uma curva, achar a super elevação do raio da curva. Às vezes passava lá no quadro:

- Variando uma curva, variava era por números, quero ela conforme ela tem que trabalhar.

Então a gente tinha que descobrir, centímetro por centímetro, dividindo, somando aquilo tudo e achava a super elevação e declive, a curva tem uns declives mais baixos que os outros, é o que é chamado de super-elevação. Precisa para ajudar a velocidade, porque se a curva for plana, não tiver esse declive o que acontece, ela atalha na curva porque ela não tem a caída que ela precisa ter. Se o trem vier direto aqui ela

atalha, cai, causa um tombamento.

Perguntavam como a gente descobria por exemplo como um trilho estava gastando mais que o outro na curva, porque os trilhos da curva tem lugares em que gasta mais que em outro que está na mesma curva. Era porque às vezes naquele ponto encontrava mais raios, ali a linha fechava mais, então o peso da roda quando chegava lá ao invés de encontrar a folga ela encostava. Então ia só gastando o trilho.

O feitor tinha que executar o serviço. Ia encontrar o problema que estava acontecendo com aquela parte da linha que estava acontecendo aquilo. Às vezes fazia as contas direitinho e achava o defeito, tinha que diminuir o raio por exemplo, diminuir a super-elevação, aumentar a super-elevação.

Perguntavam sobre a pregação da linha. Tantos milímetros a gente tinha que encontrar numa bitola para bitolar a linha, às vezes na época do concurso o sujeito falava assim:

- É bitola de metro ou é um metro.

Às vezes não sabia que um metro são mil milímetros e então no concurso caiu essa pergunta:

- Quantos milímetros tem um metro?

E às vezes o sujeito não sabia responder os problemas.

O meu pai me ensinou isso e antes também a gente tem aquela vontade, aquela cegueira assim de querer passar, de querer vencer, custava a aguentar. Eu tinha muito contato com os engenheiros e procurava conversar com eles. Era justamente a prática que meu pai tinha que ele transmitia para a gente.

Às vezes eu saía fazendo uma ronda por exemplo, como já falei, uma ronda durante o dia, eu já ia contando quantos trilhos de dez metros tinha um quilômetro, quantos parafusos e junções tinha dentro daquele um quilômetro, como podia achar quantos dormentes podia gastar em um quilômetro de linha. Me lembro que no concurso caiu um problema assim:

- Para construir um trecho de duzentos e setenta e dois quilômetros de linha você tem oito trilhos de oito metros. Quantos trilhos você ainda precisa para terminar a construção?

Me lembro direitinho desse problema, inclusive eu tenho ele em casa num caderno, me lembro ainda que quem estava corrigindo as provas era o Dr. Luís Carlos de Araújo, engenheiro residente. Então teve um feitor, eu lembro que disse que precisava de dezesseis trilhos e esse do outro lado colocou trinta e dois, então o Dr. Luís Carlos gritou:

- Escuta, não é linha da bicicleta não, linha de bicicleta é uma perna só, a linha de bitola de metro, a linha para locomotiva passar não tem uma roda só, um lado só, lado de roda não é de um lado só.

Então você tinha que somar e teve um sujeito que fez a conta direitinho, mas não multiplicou por dois.

Quem não sabia as quatro operações não podia prestar concurso. Hoje está tudo moderno, a maneira que eu aprendi a ler e a escrever foi uma maneira sintética, começando com a, e, i, o, u, com as vogais. Me lembro quando o engenheiro chegou lá no serviço onde eu estava, já era supervisor, ele falou:

- Mestre, quantos mil metros você precisa para concluir esse desvio aqui de um quilômetro de mil metros. Na hora lá eu fiz a conta para ele, mil metros eu dividi por sessenta que eram as pontas de um dormente no outro e o resultado mil e setecentos metros, então eu achava a quantidade de dormentes e através disso aí eu achava os outros materiais. Então tinha um problema lá:

- Achar o material empregado e o tipo de trilho.

Primeiro dormente para construir abrigo, os trilhos, grampos que hoje se chamam pñegos ou tirepon. Tem uma rosca cobrindo e a chapa de apoio. Primeiro vem o dormente, a chapa de apoio, depois o trilhos. Vinham pregadas com grampos tirepon." (mestre de linha, 53 anos)

"A pessoa tinha oportunidade de fazer o serviço por conta própria. Muita coisa foi assim, no caso do feitor, mestre de linha, muita coisa, a maioria das coisas a gente fazia pela criação da gente, não precisava esperar ordem do engenheiro, o que a gente sabia que tinha que fazer a gente fazia. Qualquer defeito que a gente via que estava precisando de ser corrigido a gente não precisava receber ordem do engenheiro para poder corrigir aquilo a gente mesmo corrigia.

Aprendi olhando o feitor trabalhar, estava sempre de olho no serviço que o feitor estava fazendo. Tinha vontade de aprender e então tudo que o feitor estava fazendo eu estava observando, de maneira que, quanto ganhei a turma, nunca tinha feito mas sabia fazer de tudo, nunca tinha feito e desempenhei a função.

Muitos deles interessavam mas às vezes não tinham men

talidade para desenvolver o serviço. Não tinha capacidade e os engenheiros e os mestres de linha observavam quem tinha mais capacidade. Entrava muita gente e saía." (mestre de linha, 74 anos)

"O serviço de guarda-chaves não precisei aprender porque via meus irmãos fazendo e aprendi com eles e o serviço de conferente aprendi em Ermida. De Djalma Dutra, fui removido para Candeias, para Augusto Pestana, para Garças de Minas, como guarda-chaves e depois para Ermida, aprendi o serviço, prestei concurso e passei. Aprendi o serviço olhando, observando as outras pessoas." (conferente, 78 anos)

"A gente tinha que descobrir como é que fazia porque ficar toda hora perguntando como faz isso e aquilo não dava. Era até mal visto, era entrave de serviço." (trabalhador da estação, 72 anos)

"Aprendi por conta própria. Entrei como aprendiz, porque nunca teve uma pessoa assim que ensinava, então a pessoa trabalhava, sabia, a gente aprendia e a gente ia procurando desenvolver." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Aprendia o serviço com a inteligência da gente, nunca precisei, quando era aluno, era aluno bom e assim fui também para trabalhar, nunca repeti um ano. Já nasci com a inteligência.

Fui lá para a oficina e logo quando eu cheguei lá, eles me deram um desenho para fazer um carro para um vagão, para carregar motor do departamento de eletricidade que era para ficar numa parada lá perto de Betim. Me deram o desenho e falaram:

- Você faz?

- Faço.

Peguei e fiz o vagão que era para colocar os transformadores lá dentro. São de olhar mandava cortar os ferros.

Aprendi observando, foi só, foi desse jeito.

Toda vida gostei de ensinar o que sabia para os outros.

Eles gostavam porque antigamente, na Rede, o sujeito ia fazer um serviço um pouco mais difícil, ele fazia escondido para o outro não aprender. Isso não alcancei, alcancei sō eles falando que era assim porque não queria que os outros aprendessem, queria que sō ele ficasse sabendo.

No meu tempo eu sabia que amanhã ou depois ia precisar de um soldador e então eu pegava um outro e colocava ele para ir observando como é que soldava e o dia que precisava de um soldador, tinha. Se precisava de um pintor para letreiro, eu já tinha um pintor treinado porque via o que era bom para aquilo e pegava ele para aprender, ele ficava lá aprendendo, quando chegava a hora já sabia, de maneira que nunca faltou oficial para mim. Escolhia o mais inteligente e colocava para olhar os outros trabalhando. Sō da gente olhar a gente já sabia quando é inteligente e quando não é. O sujeito que é caprichoso aprende a fazer qualquer coisa.

O essencial é isso, você ver o capricho, se a pessoa é caprichosa aprende a fazer qualquer coisa. É um sujeito que quando vai fazer uma peça ele faz com perfeição, outros não, metem o martelo de qualquer jeito e estão pronto. Esse não aprende, é burro.

O engenheiro mandava o desenho quando era serviço, mas na seção não, na seção era eu que mandava e eu que marcava. O engenheiro não falava nada. Ele quase não ia na minha seção. Porque não precisava ir lá, porque não tinha trabalho, eu fazia tudo.

Eu acho que o engenheiro também sabia fazer, mas quando trabalhava no depósito, o chefe do depósito ficava cinco, seis, sete meses sem ir lá embaixo olhar o serviço, ele deixava sō por minha conta, eu é que fazia e desfazia. Ele sabia fazer o serviço também porque se não soubesse ficava embaraçado." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"No começo da escola profissional os primeiros formandos sentiam dificuldades em serem aceitos pelos mais velhos que não se interessavam em ensinar ou permitir que os outros aprendessem. Sō ele fazia o serviço, se faltasse não havia quem o substituísse. Acho que agiam assim porque se sentiam ameaçados com suas promoções. Excluam então os mais novos e não em prestavam os modelos que possuíam. Aprendi na prática, e uma prática que me levou a entender, ler e copiar, fazer aprendendo." (escriturário, 56 anos)

O Relacionamento

"Para o bom andamento dos serviços o chefe do Depósito e o seu substituto automático, o escalador, tinha que manter estreitas as relações e diálogo com os seus subalternos para que estes, bem orientados e amigos dos chefes imediatos, trabalhassem com prazer, com boa vontade, caso contrário os chefes lutariam com sérias dificuldades para administrar os serviços tornando-os desmoralizados perante a administração geral." (maquinista, 71 anos)

"Os trabalhadores de turma e os feitores às vezes combinavam, mas muitos não combinavam porque o trabalhador, por exemplo, aquele malandro, ele não gosta de um sujeito que age com o serviço, ele gosta que a coisa corra na corda bamba. Por exemplo, eu como feitor tinha muitos trabalhadores que tinha medo de trabalhar comigo, eles falavam assim:

- Não, não vou trabalhar com aquele homem, ele come carne humana.

Era porque comigo era duro mesmo, então muita gente tinha medo de trabalhar comigo." (mestre de linha, 74 anos)

"Acho que agia muito bem, tanto que hoje que eu aposentei onde eles me vê eles vão onde eu estou, porque eu não sugava o sangue deles não. Tinha aquele capricho com eles, ensinava eles a trabalhar e explicava para eles que, se eu estou na posição que eu estou, feitor, mestre, é porque eu procurei aprender, então você também vai seguir este exemplo. Naquela época existia esse negócio de feitor não ensinar o trabalhador com medo dele passar na frente. Mas eu não, nunca fiz uma coisa boa para mim e tirava do outro.

Para chamar a atenção, minha maneira era essa, eu deslocava aquele trabalhador do meio dos outros, chamava lá na frente, falava que precisava dele para fazer um serviço mais lá na frente, longe deles e nós dois ia conversar. Eu deixava ele de sangue frio:

- Chamei você aqui não foi para chamar atenção, foi para te dar um conselho. A gente está observando, a sua produção está pouca e você sabe que tenho responsabilidade com a produção do meu serviço, você também é responsável.

Então o que vai acontecer, às vezes tinha trabalhador que respondia chorando:

- Sr. Divino, o senhor foi tão bacana, tão educado co migo, se o senhor vai me chamar a atenção lã no meio dos ou tros colegas, na ausência do senhor eles iam me criticar, me gozar e às vezes eu podia até dar um mã resposta.

Ele voltava para o local do serviço no meio dos outros homens, dos trabalhadores e a produção dele mudava da ãgua pa ra o vinho e ninguém ficava sabendo que eu chamei a atenção dele.

Muitos outros feitores tratavam mal seus trabalhadores. Aqui mesmo no Cajuru existia um, ele aposentou junto comigo, tratava o trabalhador com palavrão. Então isso não cativa a pessoa, o trabalhador não vai trabalhar satisfeito porque ele está sendo maltratado. O trabalhar não quer isso, ele que é carinho." (mestre de linha, 53 anos)

"Quando fui lã para Paraopeba os trabalhadores esta vam muito mal acostumados. Até fui com uma ordem muito severa do engenheiro e do mestre de linha, que chegasse lã e punis se, mas cheguei lã e achei sõ três homens lã, não foi preciso punir ninguém, sõ de trabalhar junto com eles não foi preciso agir com ruindade, era gente muito boa, sõ faltava quem man dasse.

Tive um problema com um trabalhador por causa da bebi da, ele queria bater num trabalhador lã da turma, então eu chamei muito a atenção dele e falei com ele que precisava do trabalhador na luta era no serviço e não para bater em nin guém. Ele não mudou seu comportamento e eu apertei tanto que ele pediu para sair da turma. Todo o tempo que trabalhei, tan to como feitor como mestre de linha, eles me respeitavam mui to. Era muito bom com o pessoal sõ que apertava muito com o serviço, gente que era malandro não gostava de mim porque eu nunca dei camisa a malandro não." (mestre de linha, 71 anos)

"O feitor implicou com um trabalhador e foi escrevendo para o mestre de linha, escrevendo, escrevendo, o mestre de li nha foi juntando aquilo e depois ficou parecendo um caderno, o mestre de linha ajuntou tudo e passou para o engenheiro. O mestre de linha não procurou saber onde estava a falha, se

era do feitor, se era implicação ou o que era, então o engenheiro falou comigo que procurasse aqui para ver onde estava a falha, se era do mestre de linha ou do feitor. Então fui apurar o fato no fim era dos dois, porque o encarregado implicou com o trabalhador, um trabalhador até bom, já tinha trabalhado comigo lá em Pitangui, mas o mestre de linha como mestre de linha tinha que apurar, ver se era implicação do feitor para poder passar para o engenheiro, e ao invés disso ele do jeito que recebeu ele descarregou para o engenheiro, o engenheiro desconfiou daquilo e ele conhecia o trabalhador também e me mandou apurar tudo, eu apurei e passei para o engenheiro depois de tudo terminado." (mestre de linha, 74 anos)

"O feitor tinha dia que não dava uma palavra com os trabalhadores, às vezes na hora do almoço ia lá para debaixo de uma árvore para ficar bem longe deles. Às vezes o trabalhador não combinava com a mulher e ia reclamar com o feitor e ao invés do feitor dar conselho ele comunicava." (mestre de linha, 53 anos)

"Eu é que procurava entender os chefes, eles não procuravam entender a gente não, mas a gente sempre fazia tudo para dar certo. Não adiantava entrar em conflito com eles porque está tudo nas mãos deles. Eles faziam lá como quisessem. Eles são chefes, eles que resolvem os problemas deles do jeito deles e nós é que temos que nos virar para fazer como eles querem e de um jeito que dê certo para a gente também." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Tinha elementos que chegavam para mim tensos:

- Sr. Carlos, eu precisava ir na cooperativa comprar remédio para o meu filho.

Às vezes sabia que o sujeito estava mentindo para mim, ele queria era sair, mas falava:

- Perfeitamente, dou ordem para você comprar remédio para o seu filho.

Nisso, tive uma larga experiência e eu consegui muitos amigos, amigos demais mesmo. Tive um elemento que trabalhou comigo, não vou declarar o nome dele, esse homem era con

siderado p̄ssimo e consegui colocar ele nos eixos atravēs de bondade e tive um chefe que falava comigo:

- Carlos, um encarregado e um chefe de serviço têm que ter bondade até certo ponto.

Guardei isso sempre comigo e realmente é verdade, se o funcionário hoje te pede uma folga porque precisa ir a Belo Horizonte ou precisa atender uma necessidade da família, se você não atender ele se torna revoltado, se você atender ele se torna um amigo seu, você fala:

- Fulano, eu vou te arrumar um dia, você não tem folga, mas eu te arrumo o dia.

Eu tive exemplo disso, um funcionário que era tipo mau elemento, s̄bado e domingo não podia contar com ele não e na segunda-feira chegava de ressaca, tonto, então na ressaca dele um chegava e falava:

- Ô fulano, o que você tem, você está doente?

- É sim senhor, eu estou passando mal e tal.

- Então vai embora para casa.

No outro dia quando ele chegava às sete horas chamava ele no escritório e dava um aperto nele:

- Ontem você não estava doente, ontem eu sei que você não estava em condições porq̄ue você bebeu demais s̄bado e domingo, você estava de ressaca. Podia ter mandado você trabalhar, mas um cara trabalhar inconsciente para mim não é vantagem porque você ia prejudicar o serviço. Eu te peço que você não faça mais isso, da próxima vez que você fizer isso comigo vou te punir. Então eu consegui consertar muita gente com isso.

Toda vida todos os funcionários que trabalhavam sob as minhas ordens todos eles cumpriram com a maior dedicação, o maior carinho. Até hoje tenho o maior prazer com isso porque aposentado, chego às vezes, saio na avenida e tenho a maior alegria da minha vida, todo mundo tem o maior prazer de conversar comigo, mas toda vida fui humano, fui uma pessoa que soube cativar, soube fazer amizade não s̄o com os meus subordinado, como com os meus superiores." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Gostava de trabalhar na Rede porque os companheiros eram muitos bons, a gente convivia muito bem com eles. O pessoal incentivava muito, os meus chefes gostavam muito de mim,

os companheiros, os foguistas e maquinistas que trabalhavam comigo gostavam demais de mim e eu também me dava muito bem com eles." (maquinista, 67 anos)

"Quando o pessoal de Cruzeiro veio para Divinópolis o Dr. Belmiro falava o seguinte:

- Vocês fazem o seguinte, vocês vão conversando, chamando o pessoal de Cruzeiro para tomar café na sua casa para ver se entrelaça as famílias porque eles eram contrariados. Vê se eles acomodam, se não dão amolação.

Nessa casa entraram duas ou três famílias comigo para ver se ia entrelaçando as nossas famílias, indo com calma porque eles podiam gritar. Foi bem, não teve mais problema.

Quando o Dr. Walter veio para cá ele suspendeu os serões porque aí acertou tudo, o pessoal de Cruzeiro acostumou, ambientou em Divinópolis, todos já estavam localizados, com casa e tudo direitinho, então não tinha mais problema." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Eu sempre me dediquei muito ao meu pessoal e sempre olhei o lado humano, sempre verifiquei aquela parte que na Rede nós tínhamos como a PAINS e outras empresas têm o relações públicas que faz o serviço porque você vê o funcionário maltratado, espezinhado não tem satisfação no serviço.

Na rede maltratam assim, se o funcionário era agraciado ele tinha tudo, se não era agraciado não tinha nada. Agraciado que me refiro no caso é que, às vezes, nós temos um fator humano que você não vai com a cara do sujeito, não ia com a cara do elemento e não tinha nada, então procurava um modo de tirar o sujeito. Se o cara era de um partido político, porque tinha muito disso lá na Rede, se o cara era de um partido político contrário eles perseguiram, eu lembro demais disso.

Se você recorresse aos chefes é que era pior porque aí você passava a ser perseguido. Perseguido pelo seu chefe imediato, o chefe do Depósito. Se você falava qualquer coisa com ele lá, eles te perseguiram então nós tinha tudo isso e era uma coisa de grande relevância pra gente.

Revoltar era o seguinte, aquele velho ditado: as portas são arredondadas nas pontas. Nós tinha na Rede nesses cargos de chefia geralmente eram políticos então o deputado fula

no de tal era da UDN ou era do PSD e eles colocavam quem eles queriam então houve muitas injustiças, houve injustiças comigo, com meu irmão que já faleceu porque lá na Rede toda vida se usou um sistema muito dentro da política, nunca eu mostrei em quem votava nem quem eu era, o voto sempre era livre, mas infelizmente tinham aqueles fofoqueiros, uns elementos que nós dizia que ficavam ladrando, então levavam lá em cima para os grandes e nós tinha uns políticos muito fortes na Rede."
(mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Afinal o meu trabalho eu já sabia então não havia necessidade de discutir. Sempre fomos muitos amigos, graças a Deus. Em trinta e seis anos de serviço não fiz nenhum inimigo."
(conferente, 78 anos)

"A gente era amigo, não tinha uma discussão, não tinha nada. Lá na oficina eu falava que a melhor turma que tinha era a minha, a melhor seção. Nesse tempo todo nunca cheguei para dar parte de um empregado."
(trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

Caráter Familiar do Trabalho

"Meu pai contava para gente que quando ele era trabalhador de um feitor lá em Velho da Taipa a mulher do feitor tinha um pedaço de trilho na garagem do trole, então ela ia lá e batia com um outro ferro para acordar o pessoal, o trabalhador, que já estava quase na hora de sair com o trole.

A convivência entre as mulheres era muito difícil. Eu me lembro de um caso que houve lá em Amadeu Lacerda, uma pegou o machado para matar a outra. Elas brigavam. Inclusive uma foi apanhar água na mina e a outra chegou lá e afogou ela, quase que mata ela. Na turma que meu pai trabalhava não tinha isso não. Ele chegava e minha mãe falava:

- João, fulana de tal brigou com a outra.

Ele ia lá e falava:

- Minha filha, aqui nós somos um grupo de pessoas e nós precisamos viver.

Meu pai falava:

- O que faz briga na turma é cachorro, menino e galinha. Menino sai lá no terreiro, o outro vai e bate e vem chorando e a mãe vem saber o que foi, qual foi o menino que bateu e há atrito aí. Galinha sai do quintal de um e vai para o outro quintal, pega pela perna, mata e joga do outro lado, quando é de tarde é briga certa.

A mulher do feitor tinha uma especialidade, ela por ser mulher do feitor queria se engrandecer, não todas. Quando às vezes, discutia a mulher do trabalhador com a do feitor; o marido que era o feitor chegava, a mulher ia no ouvido dele e pedia a saída do trabalhador. Às vezes pedia assim:

- Ou ele ou eu, ou transfere ele ou eu.

Às vezes, o trabalhador chegava no conjunto de casas mais cedo e a mulher do feitor olhava com cara ruim e mandava ele rachar dormente até que o almoço saísse, até acabar de fazer o almoço para ele não ficar à toa. Tinha uma mulher do feitor que eu trabalhei com ele, a gente chegava lá e ela marcava serviço na linha para gente. A gente fazia porque do contrário ela contava para o marido e a gente não queria ser chamado a atenção e não queria que isso acontecesse." (mestre de linha, 53 anos)

"Meu pai me criou lá, criei meus filhos lá e então me acostumei com aquilo, aquela penúria. Os companheiros eram muito bons, a gente convivia muito bem com eles. O meu pai criou nós todos lá dentro da Rede, fui empregado lá, me acostumei com aquele ambiente ali e então achava que outro serviço para mim não ia dar certo, que tinha que seguir era aquele mesmo. E segui. Hoje tenho filho colocado lá, gente colocada lá, me ambientei lá, os companheiros são todos bons, muito amigos." (maquinista, 67 anos)

"Comparava meu funcionário, na época cheguei a ser chefe de sessenta e tantos homens, então comparava meus funcionários com a minha família, então se um filho meu me pede pão eu vou dar pedra? Não tem condições, assim fazia com os meus funcionários." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Teve uma ocasião em que muita gente largou por causa

desse negócio de pagamento atrasado, ordenado ruim. Mas toda vida gostei porque o meu trabalhou na-Rede muitos anos, fui criado lá, criei meus filhos lá. (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Toda vida fui dedicado e até hoje tenho amor à Rede, se amanhã eles me chamarem para alguma coisa estou lá: junto com eles. Depois de aposentado trabalhei dezenove dias sem ganhar um tostão. Sinto isso porque a minha família foi ferroviária, meu pai era ferroviário, meus irmãos eram ferroviários, então se cria amor à ferrovia, nas seguintes condições, dela tratei meus filhos, minha família, hoje tenho filhos professores, tenho filho formado em administração de empresa, tudo tirado de lá, nada além de lá, foi tudo lá. Então criou amor, trinta e tantos anos de dedicação, luta, trabalho, nós passamos muito trabalho. Meu pai era guarda-chaves, tinha um irmão que era maquinista, um era chefe de Depósito, outro maquinista, um mestre de linha, um feitor de turma, a família toda dedicada à estrada. São os meus filhos que não quiseram, nenhum deles." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

~

"Tenho dois filhos que seguiu a profissão de ferroviário. O primeiro, o mais velho entrou na eletrificação e já aposentado, trabalhou trinta anos e aposentou. Entrou com dezesseis anos e saiu com trinta e um anos de serviço. Ele tinha direito de aposentar com vinte e cinco anos pela insalubridade. E o caçula que trabalha aí há quatro anos, trabalha no mesmo serviço que eu, na tração elétrica, na manutenção, eletricista na locomotiva." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Eu era arrimo de família, então trabalhava em Augusto Pestana como guarda-chaves e ainda vendia passagens em Ermida. Em Augusto Pestana trabalhava com meu irmão. Meus quatro irmãos, todos foram funcionários da Rede." (conferente, 78 anos)

"A gente acostumou, entrei menino, entrei com dezesseis anos e então a gente tem aquele amor". (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

Caráter Militar do Trabalho

"Antigamente, a palavra mestre queria dizer uma pessoa mais sãbia no serviço. Nós lã, tinha tanto respeito, que quando falava:

- O mestre tã vindo!

Aquela pessoa que ficava de corpo mole, jã ficava mais alerta. Existia tanto respeito que, na hora que vinha um trem o feitor com os trabalhadores tinham que passar para o lado direito, para o mestre de linha contar o pessoal porque ele conhecia o pessoal todinho da seção e se ele não visse um trabalhador ele pedia justificacão porque não foi visto o trabalhador fulano de tal. Então o feitor tinha que justificar, explicar direitinho. Passava do outro lado para contar o pessoal.

Existia um distintivo nosso, não era crachã, era uma chapa de metal no chapêu, aquela chapa de metal tinha que ser na parte frontal da gente. Estava escrito RMV e embaixo trabalhador, a do feitor tinha RMV e embaixo feitor. Na hora do almoço nós batia com uma pedrinha no trilho para fazer aquele pozinho de pedra para arear aquele metal. Quando o mestre de linha vinha de lã prã cá encontrar com a gente ele jã via, ficava satisfeito e o mestre via que a gente era caprichoso nesta parte.

Existia a placa triangular e a redonda. A triangular é que indicava dia ímpar e a par era um placa redonda. No final da ronda nós tinha que colocar ela na estaca e o mestre de linha vinha passando na estrada com a máquina e o farolete para ver se tinha realmente trocado. Que se não fosse ele comunicava. Se ele comunicasse a gente ia sofrer penalidade.

A ronda era feita também durante o dia e o encarregado dela levava almoço para os outros. Era aquela turma que morava perto e cada mulher tinha que estar com o almoço pronto até as nove horas porque a ordem que o feitor dava era essa:

- Se não estiver pronto vai embora.

Às vezes acontecia do trabalhador ficar sem comer. A corda arrebenta sempre do lado mais fraco, naquele tempo. É fácil o feitor comunicar sobre a gente e a gente perder até o nome. E a gente procurava evitar isso." (mestre de linha, 53 anos)

"Antigamente os engenheiros da Rede achavam que eram os senhores da situação. Exigiam que o funcionário se levantasse quando passasse mesmo em sua hora de folga. Caso contrário, era chamado a atenção. Era aquele tabu, numa parte hierarquizada como se fosse militar porque militar é que é isso." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Não adiantava reclamar porque nessa época o mestre de linha parecia que era o dono da Rede, tinha uma autoridade danada. O que falava esta falado e o engenheiro acreditava e são a classe mais pequena, os feitores e os trabalhadores é que perdiam." (mestre de linha, 74 anos)

"O mestre de linha passava no alto da linha e falava:

- Feitor, qual a sua previsão para entregar o trecho capinado?

- Por esses trinta a quarenta dias às vezes a gente dá conta de terminar.

- Porque vem a administração aí e vai passar tal dia assim e quero o trecho limpo.

Era dessa maneira. Então o que acontecia, a gente tinha que marcar tarefa demasiada para eles, mas como eles gostava da gente eles não media dificuldades não." (mestre de linha, 53 anos)

"A gente tinha dois uniformes, um de primeira, e um de segunda. O de segunda era de brim azul e o de primeira era de casimira azul marinho, tinha o colete, gravata e camisa branca e o boné. O uniforme de segunda a gente podia usar uma blusa azul, uma calça preta ou tudo azul. Todo maquinista podia usar os dois uniformes. Por exemplo, se eu fosse sair com um trem de passageiros ou então com um especial para a Diretoria eu tinha que usar o uniforme de primeira, e com o trem de carga a gente usava sempre um uniforme mais usado, um pouco mais velho, no trem de passageiros eu podia até usar o uniforme de segunda, mas se ele estivesse menos usado." (maquinista, 77 anos)

"Tinha uns que às vezes até desistia, saía porque não aguentava o serviço. A gente tinha que viver a vida que agente tinha mesmo, aquela vida de escravo." (trabalhador de tração, 71 anos)

"Toda vida o número de trabalhadores nas turmas foi de menos. Conforme tinha oito ou nove quilômetros, para conservar mesmo, precisava pelo menos de uns seis trabalhadores e nesta época nós era quatro e com o feitor cinco. Quando nós entramos já alcançamos aquilo então ninguém nunca exigiu mais do que aquilo não, eu mesmo trabalhei em uma turma lá na sétima que eram onze quilômetros de um lado só. Tocava o serviço sem reclamar, o que nós podia fazer nós fazia. Os engenheiros nunca ligaram para isso não, achavam que os cinco homens eram suficientes, mas não dava conta não. Todo mundo sabia que não era suficiente, a gente dava passagem, mas conservar e falar que ficou sem defeito não tinha jeito não." (mestre de linha, 74 anos)

Benefícios

"A Rede era um emprego mais garantido, tinha o local de trabalho certo todo dia sem ter que estar procurando e assim a estrada sempre foi um emprego mais garantido aqui do nosso meio. Mesmo que não pagasse bem, mesmo que pagasse atrasado." (maquinista, 66 anos)

"Os outros empregos que existia na cidade era pior. Havia muito desemprego, havia pouca indústria. Depois é que veio a Pains. A Pains começou a pagar um pouco melhor, mas havia pouco empregos. O melhor com toda ruindade era o da estrada de ferro." (maquinista, 77 anos)

"Era melhor porque a gente tinha férias, tinha licença e era um sujeito segurado, no caso de doença tinha médico e aqui fora não tinha essas coisas. Na roça era muito difícil. Depois que terminava a safra às vezes a pessoa ficava à toa porque não encontrava outro serviço e então a vantagem que

achei na Rede foi que todo dia a gente tinha um serviço e sa**bia** daquele serviço ali para todo dia. Não ficava hoje vai pa**ra** um lado, outro dia para outro lado. Nesta época se o sujei**to** não roubasse..., ninguém gostava que o sujeito bebesse ca**ça**, mas muitos bebiam muito e nunca foram mandados embora. O que mandava embora mesmo era se o sujeito roubasse e fosse descoberto, a**í** era mandado embora." (mestre de linha, 74 anos)

"Não tinha outro serviço e se tinha também ganhava pou**co**. Se saísse podia não conseguir." (trabalhador da esta**ção**, 72 anos)

"As f**é**rias regulamentares eram quinze dias, dias ut**é**is. A pessoa descontava os domingos e os feriados, às vezes dava para o sujeito tirar dezesseis, dezessete dias. Depois passou para vinte dias ut**é**is. Depois passou a ser mensal, trinta dias de f**é**rias.

Quando entrei tinha f**é**rias. Mas era assim, quinze dias de f**é**rias e se o indivíduo perdesse durante o ano por exemplo, dez dias, então diminuía dez d**i**as nas f**é**rias. Quem falhava du**r**ante o ano descontava nas f**é**rias. Eram quinze dias ut**é**is, mas tinha sujeito que às vezes não dava para tirar nem dez dias porque tinha perdido durante o ano." (trabalhador de tra**ção**, 71 anos)

"A Rede só fornecia casa para quem trabalhava na Of**i**cina, tinha a Vila Operária como ainda tem, eles ficavam toda vida, e tinham que pagar aluguel." (maquinista, 81 anos)

"Comprei a casa da Rede. Foi muito antes de aposentar. Pagava uma prestação por mês, a Rede descontava. Comprei ela logo quanto voltei para c**ã** em 1961, mais ou menos nessa ép**o**ca." (maquinista, 67 anos)

"A vida era dura, o ordenado era pouco. Lembro quando o meu pai trabalhou lá em Vi**ã**opolis, em 1941, tinha o carro de abastecimento do pessoal da via permanente, saía por exem

150
plo, uma locomotiva com tantos vagões, com sortimento de ce
reais, ali cada um tinha seu caderno para fazer as contas e
me lembro que a minha mãe arrumou uns dez sacos limpinhos,
aquele capricho de arrumar tudo bem porque ela sabia que ia
sair abastecimento de Belo Horizonte, então ficava na expecta
tiva. Eu me lembro que o gerente quando o meu pai entregou pa
ra ele as vasilhas falou:

- Sr. João está limitado.

Meu pai ficou triste, lã em casa não tinha nada. Não
podia comprar, mas esse dia foi interessante porque era um
outro João Gomes da Silva. Descobriu porque era primeiro um e
o outro era segundo e eles interpretaram lã nas tabelas deles.
Foi na mesma hora, ele mandou um telegrama para Belo Horizon
te, para o agente chamado Felipe e então o gerente mandou a res
posta falando que era um engano, que ele podia fazer as com
pras." (mestre de linha, 53 anos)

"Médico nós tinha. Primeiro a gente tinha a Caixa de
Aposentadoria e nós era muito bem assistido pelos médicos da
Caixa, mas nós contribuía, tinha uma contribuição mensal, não
sei qual a porcentagem que era descontada no nosso vencimen
to." (maquinista, 77 anos)

"Naquela época era a Rede Ferroviária mesmo, que diri
gia a Cooperativa. Ela tinha sede em Belo Horizonte e tinha
os postos em Formiga, Garças de Minas, Oliveira, aqui em Divi
nópolis. Ela tinha armazéns nesses lugares todos." (maquinis
ta, 67 anos)

"A Cooperativa funcionava por intermédio da caderneta
de compra. Ela fornecia para nós uma caderneta do próprio ar
mazem, a gente fazia a compra, eles destacavam uma folha que
ficava com eles e a gente trazia a outra para casa e no fim
do mês descontava no pagamento." (maquinista, 66 anos)

"Toda semana ele (Roberto Carneiro) vinha aqui em Di
vinópolis, vestia uma dessas calças grossas, sentava no cimen
to com o secretário dele com um papel na mão e quando acabava
a compra ele perguntava:

- Vocês têm alguma coisa a reclamar? Se tiver pode falar, não tem problema. Eu compro o que vocês quiserem.

Chegou o natal, nós tinha até refrigerante, só não veio bebida alcôolica, mas tinha de tudo, tinha fazenda, tinha tudo quanto era qualidade de fazenda boa." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Eu usei algum tempo a Cooperativa, quando eu vim, em 1951, ela estava esfacelada completamente, se não fosse a amizade aí fora, eu com meus oito filhos tinha passado muito aberto. Mas ela estava esfacelada, não tinha gêneros suficientes nem nada, só depois melhorou e durante algum tempo eu comprei na Cooperativa." (trabalhador da tração, 71 anos)

"A Cooperativa era muito boa, naquela época era muito boa. Depois foi mudando e nós passamos a comprar particular, mas no princípio era muito boa." (conferente, 78 anos)

"Quando fui admitido como trabalhador, em vinte e dois de abril de 1937, o sindicato já operava na RMV e a filiação do pessoal nele era obrigatória. E, portanto, todos os meus colegas já eram filiados nele.

Em agosto do mesmo ano, o mestre de linha Francisco José da Costa Rangel, inspecionando a via férrea em um trolinho, parou no local onde trabalhávamos, apresentou uma folha de papel proposta para assinar filiando-me também ao sindicato. Recusei, o mestre de linha Rangel disse-me que era obrigatória e que a minha recusa era passível de penalidade. A contribuição mensal de um mil réis e já vinha descontada em folha de pagamento.

Naquele tempo o quadro efetivo da Rede era treze mil funcionários. Assim a arrecadação mensal em favor do sindicato era de treze contos de réis. Com esta arrecadação em pouco tempo o sindicato adquiriu um edifício de alguns andares onde passou a funcionar a sua administração. Alguns colegas diziam que o prédio era situado na avenida Afonso Pena, enquanto outros diziam que era na rua Sapucaí contra esquina com a rua Tocantins perto da boca do viaduto Santa Tereza em Belo Horizonte.

Em 1939 o mesmo mestre de linha chegou no serviço, ao longo da linha, com um abaixo assinado, obrigando a todos os empregados a assinar um termo de desistência do sindicato. Mais tarde tivemos conhecimento de sua dissolução e o prédio foi vendido e ninguém soube o destino do dinheiro." (maquinista, 71 anos)

"A Associação Beneficente dos Ferroviários de Divinópolis tinha como presidente o próprio fundador Nelson Bichinho, e como tesoureiro Bento Zacarias. Nelson era um homem novo, inteligente, contador de anedotas, muito político e sempre com batendo o adversário e criticando a administração da Rede. Como boêmio que era, começou a frequentar bares e um único restaurante pobre que existia na rua Goiás, entre 19 de Junho e Independência. Ali e em outros bares da cidade ele comia e bebia à vontade, deixando a despesa por conta da ABFD, autorizava ao tesoureiro a efetuar os pagamentos sem constar na ata a real natureza das despesas. Bento, logo de início achou a medida absurda e se demitiu do cargo de tesoureiro. Não levou muito tempo, as irregularidades foram descobertas e o Nelson Bichinho, o presidente, foi expulso da ABFD. Criou-se nova diretoria e a ABFD permanece até hoje. Nelson Bichinho aposentou-se e retornou a Cruzeiro, sua terra natal.

A União dos Ferroviários tinha como presidente um moço novo, bastante vaidoso e agitador. Por isso, a associação tomou rumo alheio a sua legítima finalidade, como por exemplo, uma política de ideologia comunista com sérias agitações na classe, para conseguir os seus objetivos. Nunca foi apresentada metas de benefícios aos associados." (maquinista, 71 anos)

"O Círculo Operário Cristão foi criado em 1932 mais ou menos, para trabalhar em defesa do operário. Seu diretor espiritual era Frei Idelbrando. Olinto Sotero foi seu presidente numa certa época. Dava orientação, conselho, reclamava em favor do operário, na empresa. Possuía uma funerária. O operário pagava uma mensalidade. Tinha como objetivo combater os comunistas." (mecânico de máquina, 71 anos)

"Presidi o Círculo Operário Cristão. Ele existia em muitas partes do Brasil e tinha muitos associados. A padroeira era Nossa Senhora Medianeira de todas as Graças. Participei de congressos em Recife, Bahia, Rio Grande do Sul. Existia uma federação em Belo Horizonte. O padre Ari coordenava o Círculo, dava assistência aos associados, alimentos, alojamento, funerária. Cada associado contribuía com uma pequena quantia. Os ferroviários participavam muito, mas outras pessoas também faziam parte do Círculo. Os recursos do Círculo eram próprios." (marceneiro, 86 anos)

Valorização pela Empresa

"Na Oficina tinha um chefe que era muito enérgico, o Dr. Antônio José, ele falava alguma coisa e eu falava:

- Dr. é isso e isso, e isso.

- Então se você já falou que é assim, tem que ser mesmo porque a gente não pode ir contra o que você fala.

E não ia mesmo. Porque eles diziam que as minhas idéias são certas, que eu dava so idéias certas, então a gente tinha um nome. Tinha não, tem, até hoje o diretor da Rede principalmente, é um dos grandes amigos que tenho que foi meu chefe aqui na Oficina, o Dr. Noé Figueiredo, ele é um grande amigo e era o meu chefe, era engenheiro meu aqui." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"O carro pagador vinha de Belo Horizonte até o trecho final da linha e se acontecia o caso de uma viúva de ferroviário que necessitava de uma assinatura para endossar, espécie de aval, vamos dizer num banco, então era feito através do maquinista e do chefe de estação. Eles eram tidos pela seção administrativa da Diretoria como homens chave, os maquinistas eram homens de confiança porque os maquinistas é que conduziam os trens de responsabilidade, trens de passageiros, trens de carga; então aquilo tudo era feito com muita responsabilidade e os agentes pelas mesmas condições porque os agentes tinham de conduzir as licenças então se eles dessem uma licença errada podia acontecer desastres, podia acontecer muita coisa." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Toda vida fiz assim, se o funcionário dedicava, essa era a minha meta, não tenho psicologia nem nada não mas, sempre pensei que o funcionário tinha que ser valorizado." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Arrumar outro emprego não tinha condições, sem estudo era muito difícil. Então a gente dava graças a Deus de ter arrumado esse emprego e por isso a gente fazia o melhor possível para chegar no final de carreira com um vencimento um pouco melhor pra gente continuar sobrevivendo e criando os filhos." (maquinista, 66 anos)

"A gente tinha uma autonomia muito grande, como mestre tinha uma autonomia muito grande. Naquele tempo, tinha muito valor, eles sabiam dar valor na gente. Os engenheiros e os empregados também eram bons, davam muito valor. Não é como hoje que as pessoas nem conhecem os empregados, naquele tempo o engenheiro perguntava:

- Quem é aquele fulano? Dizem que ele é bom empregado.

E era ótimo empregado. O chefe falava com o empregado. Num dia falei com o Dr. Belmiro, que era o engenheiro:

- Nós trabalhamos uma semana inteira.

- Eu vi lá de casa.

Ele morava num prédio alto lá no fundo e ouvia o barulho à noite.

- Estou com vontade de premiar os empregados, além do direito que eles têm das horas extras.

O Dr. Belmiro falou comigo que nós precisava fazer alguma coisa.

- Pelo regulamento as horas são essas, eles têm direito a essas horas todas, mas eu queria dar umas horas a mais de prêmio porque eles trabalharam muito essas noites todas, foi um sacrifício muito grande.

- O senhor pode fazer o que o senhor achar certo, o senhor dá o que o senhor achar que deve dar e eu assino.

Então eu dei mais cinquenta por cento pra todo mundo e eles ficaram numa satisfação danada." (trabalhador da Oficina, 82 anos)

"O feitor que eu trabalhei com ele não queria que eu fosse a feitor porque eu era a mola mestra, fazia tudo, quem fazia o ponto de serviço para o meu feitor era eu. Ele não queria me perder porque falando a verdade eu fazia bem mais do que ele, sabia mais o serviço do que ele. Era porque ele não sabia, ele escrevia muito mal." (mestre de linha, 53 anos)

Condições Salariais

"O ferroviário era julgado como o melhor, julgava que era bem pago, mas devido aos atrasos de pagamento, ficavam meses sem receber, então se tornavam mal pagos." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Dos empregos particulares o melhor mesmo era a Rede. São para quem fosse estudar e tentar outra coisa, aí acredito que seria muito melhor, mas pelo menos para mim aquilo era muito bom." (maquinista, 67 anos)

"O salário dava para comer, mas não podia fazer excesso. Tinha que fazer economia, sem desperdiçar." (maquinista, 84 anos)

"Dava para quebrar o galho, mas a gente vivia assim como eu pro exemplo, que nunca tive vício, comprava somente o necessário, a gente vivia modestamente mas vivia. Não era um ordenado que desse para fazer vantagem porque ferroviário toda vida e também naquela época era muito mal pago. O dinheiro era muito curto. O custo de vida era de acordo com os nossos vencimentos. O operário sempre viveu apertado. Quando o custo de vida é baixo o salário também é baixo, sempre empattou.

O operário, principalmente o de baixa renda, nunca viveu arregaladamente bem, sempre viveu com dificuldades. A gente esperava sempre dias melhores como até hoje nós espera. Hoje nós esperamos que no ano que vem nós vamos ter uma vida melhor, mas está acontecendo sempre o contrário, cada dia que passa as coisas vão apertando mais, sempre falo que no tempo

antigo, às vezes, a gente fala erradamente, que antigamente era melhor porque a gente comprava um quilo de toucinho por oitenta centavos, um quilo de arroz por noventa centavos, feijão por trinta centavos o quilo, mas a pessoa não ganhava nada e era barato, mas ele não ganhava nada então tinha mais dificuldades do que hoje." (maquinista, 77 anos)

"O salário era suficiente no nosso tempo porque naquele tempo era diferente, a gente não tinha o que a gente tem hoje dentro de casa. Naquele tempo a gente não sabia o que era uma poltrona, a gente não sabia o que era um rádio dentro de casa, a gente não sabia o que era uma geladeira, a gente não tinha nada. O que a gente tinha era que trabalhar, dinheiro para comer e uma roupinha. De vez em quando remendava alguma roupa porque as roupas não davam e trabalhei muito tempo descalço, tinha que arranjar calçado de qualquer maneira." (trabalhador de tração, 71 anos)

"A gente vivia porque gastava conforme ganhava, aí dava. O custo de vida não era tão caro, mas a gente ganhava abaixo dele. O salário aumentava de vez em quando, mas não era frequente não, às vezes passava muito tempo sem aumentar e atrasava até seis meses." (mestre de linha, 74 anos)

"As horas-extras às vezes a gente achava até bom porque nesta época ganhava pouco, o pagamento era pouco e quando vinha o pagamento vinha gordo com as horas-extras." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Determinado tempo não tinha diária. Passou o maquinista e o foguista a ganhar por quilômetro percorrido. Aí por exemplo, daqui para Belo Horizonte eram cento e cinquenta e seis quilômetros. Ele ganhava cento e cinquenta e seis quilômetros, não recordo mais quanto ganhava por cada quilômetro que ele andava. Então como foguista trabalhando como maquinista ele ganhava como maquinista. E o trabalhador que trabalha como foguista ele ganhava como foguista.

Nesta ocasião já era chefe e fez parte da comissão en

tão, procurei ver todos os foguistas que estavam trabalhando como maquinistas e eles começaram a ganhar como maquinista sem ser nomeado. Todos que eram foguistas e trabalhavam como maquinistas fizeram um teste e eles passaram a receber como maquinista no início de carreira que era nível dez. Eram foguísta nível oito e passaram a ganhar como maquinista nível dez, que era início de carreira. A situação melhorou, mas não me lembro a data que foi." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Na Oficina o salário vacilava porque, uns tinham muito ordenado e outros tinham pouco ordenado, devido ao tempo e ã especialidade do empregado. Pagava mais era ao caldeireiro e ao soldador porque o serviço era mais duro, mais bruto, e os outros tinham um serviço mais leve de maneira que ganhavam menos." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Quando eu comecei lã em Ibiã o pagamento era atrasado seis meses. Compensava, a gente foi lutando, fizemos umas greves, e aí a coisa foi normalizando." (maquinista, 66 anos)

"Não ganhava bem, mas dava para gente viver. Às vezes atrasava até seis meses o pagamento." (conferente, 78 anos)

"A gente tinha uma caderneta onde a gente anotava o excesso de horas. Até quatro horas a gente ganhava como horas normais e das quatro horas em diante a gente ganhava uma porcentagem. O pagamento dessas horas extras foi por volta de 1941. Durou de quatro a cinco anos. Depois pagavam sõ a diária, mas dividida em terços, se a gente saía cedo de casa e ficava o dia inteiro pegava a diária completa e se saísse depois do almoço pegava sõ dois terços da diária. A diária era paga no pagamento no final do mês." (maquinista, 77 anos)

"A carga horária de trabalho era de acordo com a necessidade do serviço. Tinha que dobrar dia e noite. O empregado tinha que trabalhar em hora extra. Existia uma caderneta de anotar hora-extra mas durou pouco, entre 1940 e 1945 mais

ou menos. Acabou sem que o trabalhador soubesse." (maquinista, 84 anos)

Punições

"As punições geralmente era o seguinte, se o sujeito estivesse embriagado você chamava uma pessoa para testemunhar através de um médico e o sujeito era demitido porque estava bêbado. Teve muitos casos, mas comigo não. A Rede demitia por roubo, briga ou embriaguês, não permitia, mas há muitos casos que você tem que tolerar e que procurar um bom senso para que você possa conduzir aquela pessoa. Às vezes a pessoa vai por um caminho e se você tem uma oportunidade de dar a mão para ele você vai só apertando ele. Dentro do serviço não era permitido beber, se o sujeito estivesse tanto dentro do serviço e o chefe permitisse que ele trabalhasse tonto ele também era punido, o seu superior lhe punia." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Se por negligência do maquinista com relação às restrições nas licenças, resultasse um acidente ele seria punido severamente com dez, vinte, trinta ou até mais dias de conformidade com suas promoções." (maquinista, 71 anos)

"Se a ficha do maquinista fosse ruim sempre que chegava na promoção ele ficava nos trezninhos piores. A gente que era mais desenvolvido fazia uma escala de passageiros." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Era muito difícil um maquinista ser punido por acidente porque, geralmente, ele não tinha condições de fazer excesso de velocidade, pelo estado que era as linhas na nossa época, então você tinha que andar devagar mesmo, ninguém podia culpar o maquinista por isso. O maquinista era considerado culpado quando ele fazia excesso de velocidade, acima de quarenta e cinco quilômetros por hora. Dava para fazer só uns trinta, cinquenta, quarenta e cinco, porque no nosso caso as linhas eram muitas curvas e o estado de conservação era muito

ruim. No trem de passageiros de quarenta e cinco a cinquenta quilômetros por hora e no cargueiro de vinte a trinta e cinco quilômetros por hora. O cargueiro era mais pesado e os vagões mais perigosos de sair dos trilhos. A punição variava, era convertida em multa de cinquenta por cento do salário ou perda total de salário. Tinha um processo. Eles apuravam tudo e se achassem que o maquinista devia ser punido ele era." (maquinista, 66 anos)

"No acordo de greve feito os dias parados eram ganhos. Não mandavam os grevistas embora, mas perseguiram sorrateiramente e não promoviam os grevistas." (mecânico de máquina, 71 anos)

Aprendizado Técnico

"Existe uma lei de que toda empresa com mais de cem empregados ela se obriga a manter uma escola profissionalizante ou participar ao governo um percentual que é destinado à formação geral no país que é o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial. Ele cobre todo o país, então toda indústria que tem elementos para treinamento, eles pagam uma taxa exatamente por essa obrigatoriedade que se dá a toda firma com mais de cem empregados que não mantêm sua própria escola. A Escola Profissional da Rede foi criada pela própria direção da Rede que naquele tempo, no nosso caso era a Rede Mineira de Viação e hoje é a Rede Ferroviária Federal." (Escriturário, 56 anos)

"A Escola Profissional é uma escola que funcionou por muitos anos. A Rede é que formava os artífices para a Rede e para outras indústrias, então muitos rapazes que se formaram na Escola Profissional foram trabalhar em outras indústrias porque elas aproveitavam na medida em que iam surgindo as vagas. Nem sempre tinha vagas na Rede que desse para todos, mas ela formava profissionais que pudessem trabalhar também em outras empresas particulares. Muitas indústrias de São Paulo davam preferência aos alunos formados pela Escola Profissional". (maquinista, 77 anos)

"Criada no governo de Juscelino era muito procurada e com vagas limitadas. Hoje ela foi transferida para o SENAI. Recebia filhos de ferroviários. Para entrar era preciso fazer uma prova e não pagava nada para frequentar a escola. Tinha curso de mecânica, modelação, ajustagem, eletricidade, desenho, torneiro, etc. O curso durava três anos e depois de formado podia entrar para a Rede. Os professores da escola eram funcionários da Rede, ganhavam uma gratificação pelo trabalho e o Diretor da Escola era escolhido pela administração. Funcionava dentro da Oficina em galpão separado e uma vez por semana os alunos trabalhavam na Oficina. A Escola foi criada pela administração para formar oficiais. Parou de funcionar entre 1970 e 1972." (mecânico de máquina, 71 anos)

"Quando entrei para a marcenaria foi que a Escola foi fundada e da qual eu fui instrutor. A Escola Profissional não formou só vários tipos de ofício, como todo ofício a Rede Ferroviária formava bem, saía de lá sabendo fazer. O desenhista desenhava bem, eu conheço vários que trabalhavam com desenho. Foi a Rede mesmo que fundou a Escola. Acho que foi numa época que surgiu a necessidade obrigatória. Quem pagava os professores era a própria Rede Ferroviária. Ela sempre teve os melhores oficiais que eu conheci em tudo, em tudo que você pensar, seja um soldador, seja um mecânico, seja o instrutor, o chefe do escritório que dava aula de português e matemática e que era um senhor professor. Tudo isso tinha lá dentro da Oficina, não precisava de ninguém de fora não. Essa Escola não existe mais, me parece que agora é o SENAI" (marceneiro, 69 anos)

"Em 1943 foi que formaram os primeiros alunos da Escola, mas o início, a abertura foi em 1941. Entrei na área de mecânica. Existia até a época de seu fechamento diversos cursos. Existia esse de mecânica que subdividia-se em torneiro mecânico, ajustador mecânico, que foi o que eu abracei, ferreiro, caldeireiro e marceneiro. Essas eram as técnicas na parte prática. Havia outras técnicas que eram extensivas a todas as modalidades. Então havia conhecimento técnico de eletricidade e as tecnologias que eram dedicadas a cada uma das modalidades, existia um programa de tecnologia mecânica para o ajustador, tecnologia para mecânico operador de máquinas, que

era o torneiro mecânico, existia a tecnologia do ferreiro, do caldeireiro e do marceneiro, além de português e matemática que são as básicas da formação geral. Durante oito horas diárias o aluno permanecia na Escola. Inclusive bem de manhã já tinha a aula de Educação Física e posteriormente a partir das sete horas que era o horário da Oficina então começava-se num período com reveasamento entre classes, um período era de aula prática e o outro período de aula teórica. O primeiro expediente até a hora do almoço, por exemplo, a primeira, a segunda e a terceira séries se elas estivessem na aula prática então elas estariam utilizando as bancadas, os tornos e todo ferramental e já no segundo expediente eles vinham com suas pastas e seus livros, cadernos, era a parte teórica que era em salas separadas não na sala de trabalho. Durante todo o período do dia o aluno se prendia a aquelas responsabilidades se reveasando na prática ou na teoria.

Existia dentro da Oficina um galpão onde funcionava a Escola e ele se dividia em salas de prática e teoria. Na sala de aulas práticas existia todos os tornos, o ferramental, os alunos não precisavam sair dali senão uma vez por semana através de reveasamento, quando eles iam à Oficina Geral da Rede, onde eles faziam estágio. Então todo aluno da Escola Profissional, semanalmente, visitavam uma determinada seção da Oficina, isso para que o aluno fosse desde a época de estudo se aclimatando com as coisas ferroviárias.

A partir do inicial de ingresso que era doze anos, exigia-se o primário, e lá era dada uma prova de habilitação. Tinha que haver uma seleção exatamente porque o número de elementos interessados em ingressar na Escola era sempre superior à oferta, a procura era sempre maior. O número de vagas foi estabelecido desde o princípio e pouco cresceu porque a própria estrada não interessou em que ela se expandisse mais, então ela sempre se limitou ao número de trinta a trinta e cinco alunos por classe. Tinha apenas três turmas, uma de primeira série, uma de segunda e uma de terceira, não mais.

Por ocasião da inscrição como candidato tinha uma prova de aptidão onde se verificava o QI e as aptidões através dos testes que a gente fazia, alguns escritos, outros de montagem de alguma peça que a gente tinha lá em miniatura e que a gente tirava todas as peças e pedia ao candidato que as montasse novamente, isso para verificar sua aptidão e a sua condição de percepção das coisas. Através disso e mais as provas

escritas a gente mais ou menos sabia onde ele queria ficar, qual seu ofício. Todos começavam na primeira série, mas um que não se decidisse de imediato, se ele queria ser torneiro mecânico ou carpinteiro, porque muitas vezes aconteceu de um falar que queria ser torneiro mecânico e no decorrer das provas e mesmo depois de classificado verificou-se que não era aquela a aptidão dele, então a gente revesava. Depois dessas provas preliminares aqueles que se dedicaram à carpintaria, por exemplo, iam para um setor separado, iam trabalhar só com madeira, as máquinas inteiramente diferentes, serras circulares, serra tico-tico e outras ferramentas e a turma de mecânica ia para outro setor completamente diferente. Na teoria eles ficavam juntos, desde que não estivessem estudando a tecnologia própria do seu ofício. Então português, matemática, desenho técnico, eletricidade era para todos numa única sala, mas quando era dada a tecnologia específica do seu ofício aí sim eram novamente separados em salas porque a tecnologia voltada para uma área é inteiramente diversa de outra área. Naquela época, era o SENAI de São Paulo que mandava as provas já mimeografadas. Com o passar do tempo passamos a ter SENAI em Belo Horizonte. Aproveitavam elementos que trabalhavam dentro da Oficina e que se primavam por especialidades, então aqueles melhores eram escolhidos e se adaptavam aos programas através de treinamento em Belo Horizonte. Eram verdadeiros leões, através da inteligência eles iam procurando se aperfeiçoar com muito boa vontade, mais pela força própria que pelos treinamentos, lutaram muito e tiveram muitas dificuldades. Quando eu entrei as coisas tinham andado para um lado mais fácil porque a gente foi de encontro com elementos que por sua vez tinham sido treinados no estrangeiro. Nesses treinamentos que fizemos no Rio e São Paulo tivemos professores que haviam visitado escolas e oficinas do Japão, França, da Alemanha.

Surgiu nos Estados Unidos uma forma de treinamento dentro do trabalho, é um treinamento de relações humanas é o ensino correto do trabalho, simplificação de métodos e a boa maneira de lidar com o pessoal. Eles teriam que ser preparados dentro de uma técnica, o ensino correto do trabalho, porque tem que entender que não basta falar para a pessoa aprender, não basta mostrar, não basta deixar que a pessoa faça, mas é necessário que isso tudo aconteça ao mesmo tempo. Tem que ensinar, tem que mostrar, tem que fazer sempre de uma maneira correta de maneiras tais que a pessoa assimile com facilidade.

Então são esses detalhes de técnicas que facilitam o aprendizado.

No nosso caso aqui a gente tratava mais da simplificação de métodos, maneiras também corretas de fazer o mesmo trabalho com menor esforço e com melhor qualidade, então isso se chama simplificação de métodos. Tinha um responsável pela aula de desenho, outro para matemática, outro para português ou para tornearia mecânica na parte prática, ajustagem, o ferreiro, o caldeireiro, então tinha um professor para cada modalidade. Posteriormente, passaram a colocar como professores quase sempre, ex-alunos da Escola Profissional porque muitos deles se formaram lá e depois se tornaram engenheiros em outras áreas, outros se tornaram técnicos de nível médio então a gente procurava sempre esse melhor elemento que se adequava mais não só porque tinha sido aluno da escola, já tinha conhecimento dos costumes da Escola como se aperfeiçoado posteriormente.

Nós trabalhávamos com muito aparelho obsoleto, com aparelhos velhos, mas, a dificuldade encontrada pelos alunos pelo obsoleto que era a sua aparelhagem lhe dava condições de maior aprendizado porque as dificuldades encontradas faziam com que eles fizessem cálculos para remover aquelas dificuldades. Então eu poderia dar como exemplo hoje, um torno, qualquer escola dessas tem caixa Norton, é uma caixa que se você fizer um cálculo, quer abrir uma rosca dentro de uma determinada medida, você aperta ali um botão e ela já calcula tudo rápido, quer dizer, é ótimo para uma empresa, mas para o aprendizado o elemento passa a ser um robô e no nosso tempo não. Existia inclusive perto de cada torno um quadro verde com giz então o elemento tinha que trocar engrenagem porque o aparelho, o torno, rodava de acordo com as engrenagens para ter determinados passos de rosca. Então o aluno que se formava com essas dificuldades ele trabalhava no torno por fora enxergando o torno por dentro, o que não acontece hoje.

De preferência os alunos eram filhos de ferroviários ou dependentes de ferroviários, mas isso não queria dizer que de quando em vez não entrasse algum que não fosse, mas, a prioridade era dada a dependentes de ferroviários. Acredito que o aluno gostava de estudar lá porque raramente um aluno deixou o curso pelo meio talvez pelo fato de que lá além da teoria ele tem a prática, prende muito as pessoas. As peças que eram feitas por eles muitas delas iam pertencer a eles próprios quan

do se formassem. O mecânico é um exemplo típico, precisa de um compasso de ponta, um compasso de volta, um compasso de medidas internas, precisa de um arco de serra, precisa de um pulsão, precisa de um riscador, todas essas peças usadas por um mecânico, uma chave de fenda. Então logicamente esse aluno desde a primeira série já começava, dentro daquele grau de dificuldade de cada peça a gente fazia uma distribuição de forma que elas fossem confeccionadas do primeiro ao terceiro ano e essas peças então seriam as suas ferramentas no futuro e eles tinham direito de levá-las. A Escola tinha um gasto enorme de ferramentas, o estrago de ferramentas é grande. Então eles fabricavam inclusive para aproveitamento da própria escola e existiam outras peças que não tinha utilidade, eram chapas de ferro que eram cortadas e limadas com o único intuito de verificar a precisão do elemento que limava, o grau que era dado a peça e tudo mais. Então o aluno ia juntando aquelas peças, no primeiro, no segundo e no terceiro ano, mas são peças que tinham utilidade de ferramentas e às vezes alguma peça que apresentava um acabamento bonito e que o próprio aluno se interessava, a gente premiava os alunos e eles levavam para casa com toda satisfação para mostrar aos pais o que eles tinham sido capazes de construir. O aluno tinha até uma gratificação, era de incentivo e eram dadas de conformidade com as notas obtidas. Mensalmente somava-se e tirava média da nota de oficina e nota de parte prática e de conformidade com a nota obtida ele teria uma quantia como gratificação. Não era um dinheiro de vencimento, mas era um dinheiro que daria pelo menos para eles irem ao cinema, comprar o seu docinho, o seu pão, valia. O temperamento do ferroviário é quase tradicional, juntava-se essa tradicionalidade com a própria dificuldade da época. A Escola era um meio, pelo menos era uma possibilidade que um pai ferroviário que também lutava com dificuldades, não tinha condição de pagar um colégio, ele profissionaliza o filho sabendo que dentro de três anos ele poderia ajudá-lo. Conheço vários ex-alunos meus que são engenheiros, muitos dos quais inclusive superintendentes de firmas. A maioria das chefias de encarregados da Oficina são oriundos da Escola Profissional, isso é prova da sua capacidade e da sua condição de trabalho.

No funcionamento o que garantia a boa aprendizagem do aluno era a seriedade no trabalho, um currículo bem ajustado à atualidade e diretamente ligado com o dia-a-dia. Não se per

dia tempo em aulas que não tivessem aproveitamento de imediata; havia estágios dentro da Oficina, exatamente, para o aluno ver aquela peça que ele fez através de um desenho que estava lá no quadro e ele vê, como ela é colocada, como ela funciona. Então o ensinamento nosso era voltado para a prática imediata, essas teorias muito longas nós deixávamos para depois, o próprio aluno verificava isso depois. A gente ia mais naquilo que era de uso imediato. Era muito comum a gente receber cartas pedindo indicações de ex-alunos para firmas de São Paulo e Rio de Janeiro. No momento que chegava um elemento indicado pela Escola Profissional de Divinópolis com uma carta de apresentação ele era imediatamente admitido sem qualquer prova. Mas não era nada de extraordinário não, era uma escola séria que procurava ensinar aquilo que realmente o aluno precisa para o dia-a-dia, apenas isso.

Era preciso chamar a atenção dos jovens. Casos existiram, mas num percentual bem pequeno e num grau também menor ainda de grandes problemas, eram problemas simples, corriqueiros, natural da idade. Como o bom senso indica, esses problemas eram resolvidos através de conselhos, um segundo conselho, um chamamento dos pais, o que mais deu resultado foi isso, quando um aluno persistia num determinado erro a gente mandava uma cartinha para os pais e aguardava os dois, numa sala separada, apenas com a presença deles dois, a gente abria o livro e mostrava o que acontecia, do nosso interesse, porque nós não queríamos atrapalhar a carreira de ninguém, porque nós queríamos que ele continuasse lá, mas que ele também teria que verificar que o mau comportamento dele era um prejuízo muito grande para ele próprio e que abriria caminho para outros e não era esse o nosso interesse. O nosso interesse não era só de formar o homem na prática de trabalho, mas formar como um todo, uma personalidade total e isso valeu demais. Até entre os pais você verifica que há diversidade. Muitas vezes a gente tinha até que bater um papo porque tinha uns pais mais sérios, tinha uns que quando a gente chegava, com aquelas manias de procurar levar o elemento no bom entendimento, o pai falava:

- Não, porque eu bato nesse menino, porque eu arrebento.
- Não, vamos com calma, vamos devagar e coisa e tal.

Então isso é natural até hoje, tem pai que não liga, tem pai que dá toda cobertura, tem pai que quer é bater, então isso é muito diversificado.

Não pagavam grandes ordenados aos professores principalmente na época da Rede Mineira de Viação, havia muita greve na Estrada exatamente por isso, porque eram vencimentos de fome e com atraso de pagamento. Então nessa época um elemento que a gente escolhia para levar para a Escola Profissional ele continuava tendo aquele ordenado da Rede e uma pequena gratificação por fora pelo fato dele estar atuando numa área diferente daquela que o seu cargo exigia. A partir do momento que nós procurávamos os elementos mais dedicados e com maiores qualidades naturalmente nós estávamos escolhendo aqueles que têm realmente dedicação e vontade, então trabalhavam sempre com a maior dedicação. Lá dentro deles poderia até fazer uma verificação e verificar que o ordenado era pequeno, mas era pequeno para todos e se era pequeno para ele dentro da Oficina não era tão pequeno agora que ele recebia o mesmo pagamento e mais uma gratificação.

A avaliação teórica que a escola fazia é essa comum de todos os colégios, com provas. A parte prática dividia-se em três partes fundamentais: eram dadas notas pela sua precisão, uma segunda nota pelo seu acabamento. A precisão era questão de medidas, o acabamento era a beleza, quem lixou mais bem lixadinha, ficou mais brilhante a peça, então era o acabamento. A terceira nota era dada pelo tempo gasto para a confecção daquele desenho. Então dessas três notas somadas tirava-se a média dessa parte prática e em seguida era também juntada a teórica e numa média geral verificava-se o valor e a nota mensal. Não acontecia reprovações em grande número pelo fato de que as turmas eram relativamente pequenas, não era igual hoje uma turma de quarenta alunos. Eram trinta alunos divididos em suas categorias, então acontecia de às vezes ter três carpinteiros, por exemplo, com o professor lá sozinho. Era uma dedicação muito direta que não deixava o aluno fugir daquilo que ele se propôs a estudar. Dentro da aula prática a mesma coisa. Tem cinco tornos e cinco torneiros mecânicos e tem um instrutor ali agarrado nos cinco, tem outro agarrado com os marceneiros. Então é tão ligado e tão junto que dificilmente o aluno fugia daquele mínimo exigido. Quando ele era reprovado, ele repetia o ano até que foi criada a segunda época porque não havia a segunda época na Escola Profissional. Então passou-se a fazer sessenta dias após provas finais uma segunda época e nela esse determinado aluno que às vezes tinha sido reprovado em apenas uma matéria ele se firmava dentro daqueles sessenta dias numa única matéria de reprovação e acontecia casos fantásticos

de elementos que não haviam conseguido o mínimo cinco, conseguir dez, o máximo por ocasião dessa revisão de sessenta dias. A gente era obrigado mensalmente a fazer um relatório e entregava ao Departamento de Desenvolvimento de Pessoal da Rede em Belo Horizonte.

Em 1971 foi criado o Centro de Treinamento da Rede, para treinamento de adultos, e a Escola Profissional terminou em 1972." (Professor da Escola Profissional, 56 anos)

2 - Divisão do Trabalho - Depoimentos

O Trabalhador de Linha

"A função do mestre de linha é receber ordens, distribuindo ordens e correr a seção para baixo e para cima. Nessa época a gente andava dependurado nas máquinas atrás dos maquinistas, a máquina andando e nós metendo o lápis. Recebia as ordens do engenheiro, distribuía as ordens e corria a seção pelo menos uma vez por mês a pé e fiscalizava o serviço do feitor. Correndo a linha a pé a gente via muitos estragos que a máquina não dava para ver. Às vezes a gente estava viajando e sentia aquele arranco, a gente que conhecia, sabia mais ou menos o que era aquilo, mã pregação, por exemplo. Conforme a inclinação da máquina você não via e andando a pé, o mestre de linha olhava aqui, olhava ali e ia anotando os defeitos. Qualquer irregularidade que ele visse ele ia anotando e depois passava para o feitor. Não podia ficar parado, tinha que andar para baixo e para cima, fiscalizando o trecho e avisando o feitor os lugares que estava pior. O mestre de linha era o pára-raio da Residência. Ele é que recebia tudo, tudo o que o engenheiro tinha que fazer ele encarregava o mestre de linha de fazer. A função do engenheiro era dar ordens, ordem para o mestre de linha, para os trabalhadores, qualquer uma nova ordem ele podia dar também. Mesmos pelos nossos telegramas o engenheiro fiscalizava. Onde nós estava, nós tinha que mandar um telegrama - hoje estivemos em tal lugar, fizemos o serviço tal, chegamos tantas horas - todo dia tinha que telegrafar contando o que a gente tinha feito e às vezes aproveitava para comunicar com ele, entrar num acordo.

O serviço do feitor é conserva, é nivelamento, é puxamento, é pregação de dormentes, percorrer o trecho inteiro,

128

ver como está a situação da linha, qual o lugar que está pior, qual o que está melhor e dar as ordens e fazer executar com quatro trabalhadores. Era um trecho de oito, nove, dez quilômetros para cada feitor com quatro trabalhadores então o serviço era esse, desempenhar as ordens que o mestre de linha dava. Às vezes tem um feitor que não tem mentalidade para manejar uma turma, não tem cálculo, porque o serviço de turma a pessoa tem que ter muito cálculo para planejar aquilo e dar conta. Cálculo é por exemplo eu correr o meu trecho e notar onde está pior, qual lugar tenho que trabalhar primeiro e qual pode esperar mais. Tem outros que não pensam assim e vão tocando o trabalho e depois fala:

- Vamos parar, vamos ficar aqui mesmo.

Então o feitor não dava conta de todo o serviço."

(mestre de linha; 74 anos)

"Quando estava cascalhando a linha já era uma turma separada. Nós era uma turma extraordinária, que estava fazendo o cascalhamento da linha. Trabalhava era mesmo socando linha, era assim, vinha o cascalho, tirava a linha que estava na pura terra e colocava o cascalho por baixo. O cascalho vinha de Pitangui, colocava o cascalho por baixo da linha. A turma extraordinária era composta de uns trinta homens. Passava, encascalhava a linha e ia tocando. Até a época em que eu estava, estava no quarenta e oito, mas depois eu já vi eles lá em Oliveira, Carmo da Mata. Eles faziam uma república para eles, quando estava aqui no quarenta e oito nós fizemos um barração grande." (trabalhador de turma, 67 anos)

"As baldeações que a gente fazia nos tombamentos, às vezes, a noite inteira baldeando sacaria de arroz, feijão, que tombava, para outro vagão que não estava tombado, às vezes, era a noite inteira, debaixo de chuva, mestre de linha em cima, às vezes humilhando a gente. Teve uma dia, que eu estava com o meu caldeirão atrás do vagão, não aguentava mais a fome, o mestre chegou, bateu palma, nós era quatro, bateu palma e falou:

- Trouxe vocês aqui foi para trabalhar.

A goteira da aba do chapéu caindo dentro da marmita. Então foi um sofrimento que hoje a gente não vê mais. Hoje eles

estão banhando em águas de rosas. Às vezes, a pessoa pensa que aposentou bem, mas precisava ganhar dobrado, duas, três vezes.

Quando eu passei para mestre de linha, recebia como feitor, mas já era mestre de linha. Contra-mestre significa uma espécie de auxiliar. Mesmo nomeado, passei no concurso, nas provas, fui nomeado dentro das vagas, fiquei desempenhando a função de mestre, mas ganhando como contra-mestre." (mestre de linha, 53 anos)

"O horário ultimamente era de oito horas, mas antes a gente não tinha horário não, às vezes, a gente pegava às seis horas e ia até as cinco, cinco horas e tanto, o horário certo só foi de uma época para cá. Quando entrei na estrada o encarregado de serviço é que mandava. Se falava que ia pegar às seis horas da manhã pegava e fosse até a noite ia. Não existia parar dia de sábado, não tinha extraordinário, não tinha esse negócio de descontar hora depois. Folgava no domingo se o serviço permitisse. Quando entrei era assim. Quarenta e cinco minutos para o almoço, quinze para o café. Não tinha uma hora para almoço não, era quarenta e cinco minutos. Assim mesmo se o relógio do feitor fosse consciencioso porque com certos elementos ele não tirava nem quarenta e cinco minutos de almoço." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Quando dava acidente, não tinha horário, tinha que trabalhar até dar passagem, colocar a máquina na linha, desimpedir a linha. Aí não tinha horário, o horário era quando acabasse. E nesse tempo também não tinha folga, não tinha diária, não tinha nada não, ninguém dava folga." (mestre de linha, 74 anos)

"No domingo, às vezes, ele estava com o prato na mão almoçando com a família e de repente era chamado para trabalhar, barreira, tombamento, descarrilhamento, então às vezes passava o domingo trabalhando ao invés de estar com a família. Trabalhava descalço, correndo risco de acidente, das sete às quatro horas e de tarde chegava, tomava banho, nem chuveiro naquele tempo a gente tinha, tomava banho na bacia e depois

BIBLIOTECA NACIONAL DE EDUCAÇÃO

128

ia rachar lenha para a esposa fazer almoço no outro dia, não existia gás e o que acontecia, ela ia pssar roupa de seis às nove e meia da noite fazendo hora para me chamar para fazer a ronda noturna. Então o corpo já esmagado, deixava o suor da gente na linha, de tarde não descansava nada, às nove e cinquenta saía para a ronda noturna. Tinha que dar o sinal no fim do ponto, no trecho. Quantas e quantas vezes tinha um trabalhador no quadro de férias e aqueles três tinham que dobrar. Então acontecia assim, a gente chamava em casa, onze horas da noite, deitava um pouquinho, quando era duas e meia tinha que levantar para rondar o outro noturno da madrugada, que vinha no sentido de Garças - Belo Horizonte. Quando o quadro estava completo a gente tinha uma noite de folga por semana, mas quando não estava completo tinha que rondar todas as noites. Saíam dois, um rondava quatro quilômetros para lã e o outro rondava quatro quilômetros para cã, somando davam oito quilômetros. Quantas vezes a gente saía debaixo de chuva, chegava molhadinho às cinco e mais da manhã, não deitava mais porque já estava na hora de sair com o trole. Quantas vezes também, a gente chegava às quatro horas da manhã, tirava o trole, colocava na garagem e escutava um barulho de trem vindo e apitando, quando chegava na torre e perguntava o que havia acontecido ele respondia:

- Tem uma composição tombada lã perto de Santo Antônio do Monte, nós veio pedir socorro.

E trabalhava às vezes duas ou três noites, eu cheguei a dormir no barranco. Quando acontecia de dar passagem uns dois ou três dias a gente voltava igual um defunto, vamos dizer assim, às vezes era o dia da ronda da gente e não podia deixar senão o feitor comunicava." (mestre de linha, 53 anos)

O Trabalhador do Tráfego

"Como conferente de segunda classe fazia todo serviço, contabilidade, seletivo, serviço de movimento de trens. Organizar os trens em posição, separar trem de carga de trem de passageiros. Colocar os trens em posição, aqueles de viagens, porque cada trem tem seus carros, carro de primeira classe, de segunda, de terceira. Uma estação igual a de Divinópolis era dividida em várias seções: a chefia, os bilhoteiros, os compsitores, os manobreiros, os guardadores e assim por diante.

Então cada setor era um, mas eu não tinha um cargo certo, às vezes estava ocupando um cargo que não era para mim, a soldagem por exemplo, mas era obrigado a fazer aquele serviço. Tinha que entender de tudo, ficava na contabilidade, no movimento e era sujeito a escala, todo dia tinha uma escala diferente de serviço. Não tinha ninguém para fazer, às vezes tinha, mas não sabia fazer o serviço.

O chefe da estação passava o serviço, o chefe da estação é que mandava em todos, o pessoal da estação era todo subordinado a ele. O chefe da estação era subordinado à chefia em Belo Horizonte, à Diretoria. Cada estação tem um ritmo de trabalho. Lá em Ribeirão é diferente, cada seção tem seu setor diferente. Lá eu trabalhei como telegrafista. Geralmente as estações de grande porte como essa daqui com entroncamento importante, igual de Garças de Minas, Ribeirão Vermelho, Barra Mansa que são importantes têm várias seções. Manobreiro, conferente, bilhoteiro, telegrafista, serviço de expediente, serviço de baldeação, encarregado do pátio, para fiscalizar os vagões em circulação, sem ter deslisamento, sempre tem deslisamento tem que avisar o escritório central em Belo Horizonte. Então o serviço era muito complicado e a gente treinava para fazer o serviço.

A contadoria é que recebia as mercadorias, fazia despacho de mercadoria, controlava as mercadorias porque cada uma tinha uma tabela e cada tabela tinha um preço. Primeiro tinha que ver a cronometragem. O conferente fazia, os guardas também faziam, tinham que marcar o volume das mercadorias. O serviço deles era só esse é carregar ou descarregar.

A telegrafia era só telegramas, de ordens, de serviço, de horário de trem. O movimento era feito pelo compositor que mandava os manobreiros fazerem as manobras, engatar os vagões e formar o trem. Quem comandava o serviço de movimento era o conferente de movimento ou compositor de trem. Ele determinava para os manobreiros engatarem os vagões para o trem sair, tinha que ser de acordo com a escala deles. Tinha o setor de baldeação de coletivos. Coletivo é um vagão que vem com mercadoria para vários lugares. O vagão chegava e vinha mercadoria para Corinto, para vários lugares. Tinha que separar para cada lugar. Isso chamava baldeação de coletivos.

O manobreiro fazia manobras com o trem, para passar o trem de uma linha para outra, de um lado para outro, engatar um vagão no outro, formar a locomotiva. Davam um cartão para

ele e ele tinha que ir lá no pátio e reconhecer o vagão, às vezes o vagão estava em outra linha e ele tinha que ter a capacidade de engatar na locomotiva e rebocar. O conferente dava tudo escrito para os manobreiros. Às vezes tinha carro esparado, ele tinha que trazer até a estação e juntar fazendo as manobras, rebocando os carros. Tinha uma locomotiva própria para isso, era especial para fazer isso. O maquinista e o foguista faziam pequenas manobras, era noite e dia sem parar, aí eles trocavam, um trabalhava durante o dia e o outro à noite. O encarregado do pátio ia examinar as manobras, ajudar o compositor, percorrer o pátio." (trabalhador de estação, 72 anos)

"Estação intermediária são estações tipo Ermida, Djalma Dutra, Amadeu Lacerda. Na estação de Divinópolis havia muitos guardas e eles não tinham direito à casa, tinham que pagar aluguel. Eles têm direito à casa nas estações intermediária. Quando a estrada de ferro foi construída, construiu também a estação, a casa do agente e a casa do guarda. Isso foi comum em toda a Estrada de Ferro Oeste de Minas. Na própria casa do agente tinha o armazém; a agência é um pouco afastada da casa do guarda. Aqui só tem casa para o agente, para o encarregado da sala elétrica e para o ajudante do agente, o resto todo paga aluguel.

Não existia telegrafista nas outras estações, só nas maiores como aqui, Lavras, Três Corações, Barra Mansa. O próprio agente faz as duas funções, de agente e de telegrafista e de conferente. Acumulava, mas nas estações intermediárias o serviço é pouco.

Dentro da estação existia armazém de exportação, armazém de importação, bilheteria, a renda, a baldeação, os conferentes, o movimento, onde atendia os maquinistas, o telégrafo, o arquivo, o encarregado de processos que pegava informações nossas e mandava para Belo Horizonte para a Chefia. No pátio tinha aquele que toma conta da cabine que dá o sinal para as máquinas entrarem ou saírem, tinha os guarda-chaves que faziam o serviço de limpeza, tinha os manobreiros que colocavam os trens em posição para saírem, tinha os que faziam o serviço de carregamento de mercadorias, chamados bagagem, tinha os que faziam o serviço de baldeação. Tinha vários que trabalhavam na baldeação para carregar o volume dos carros para determinados lugares. Dava muito serviço, dia e noite. O trabalho em

determinada época foi muito cansativo, mas depois a gente acostuma e faz aquilo automático." (conferente, 78 anos)

"Quando era uma estação de procedência, era o manobreiro e quando era uma estação intermediária é o guarda-freios que fazia o engate de carros. Ele é semi-automático porque tem o pára-choque que chama mandíbula, então ele abre essa mandíbula e o pára-choque vem e bate nela, ela fecha e aí agora só desengata numa diferença de linha, um golpe muito fundo que esse pára-choque suspende e desengata com ele fechado. Tem mangueira segundo o freio na composição toda, a mangueira sobe e trava o trem todo, aí pára." (maquinista, 77 anos)

"Tinha dia que emendava até a noite. Às vezes tinha folga semanal e às vezes não tinha e aí acumulava." (trabalhador da estação, 72 anos)

O Trabalhador da Tração:

No Depósito

"O chefe do Depósito tinha a função de fazer os trens saírem, verificar o que estava acontecendo dentro do Depósito, se faltava lenha ou se não faltava, receber lenha que vinha nos especiais de lenha, assinar os talões. A função dele era esta, mas instruir, isso não, nunca existiu um chefe. Para ser escolhido como chefe do Depósito dependia do superior dele, o inspetor de tração ou chefe de divisão. Quando fui para chefe de Depósito não pagava aluguel. Não pagava porque não morava mais na casa da estrada, já tinha comprado esta casa aqui através do Banco Habitacional, por intermédio da Rede. A Rede que fez as casas e vendeu por intermédio do Banco Habitacional que era descontado no pagamento, paguei ela em quinze anos." (trabalhador da tração, 71 anos)

"O chefe do Depósito sempre era tirado através dos mestres ou dos maquinistas." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

132

"No Depósito nós era dividido assim, tinha a bitola de 0,76 m e a bitola de metro. Da bitola de 0,76 m eu era o encarregado e da bitola de metro outro cara era encarregado, era dividido. Nós tinha a turma de acessórios que mexia com bombas, injetores, etc. a parte mais de dentro da locomotiva, tinha a parte de encanamento que era outro encarregado, a parte de ferraria também com outro encarregado e a parte de torno que fazia as peças e acima disso tudo nós tinha um chefe que era o encarregado geral que comandava nós todos e além dele tinha o chefe do Depósito que comandava os maquinistas, os auxiliares, o escritório e nós todos. O escritório tinha a missão de organizar o material que saía. O material que fazia as locomotivas a vapor da época funcionarem, era o carvão mineral e tinha lenha, era mais a lenha que funcionava. Eu me denomínava encarregado e era chamado mestre de turma. Então tinha o pessoal que trabalhava comigo, os mecânicos e os seus auxiliares, os ajudantes. Em todo serviço que era feito os artífices que era os oficiais, na época chamava assim, e os ajudantes ajudavam a fazer a reparação. Mexia com vagões lotados de mercadorias e se um vagão daqueles escapulisse do macaco matava o sujeito, morria esmagalhado, a gente tinha que trabalhar muito seguro para não dêscarrilhar em cima da gente."
(mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Começaram a falar que eu era muito bruto, me colocaram apelido e então queriam me tirar e eu permaneci por questão de honra, porque se saísse iam falar que fui tirado. Então permaneci na escala, não porque gostava, era o pior serviço que tinha na estrada de ferro, era o escalador de maquinista e o gerente da cooperativa." (maquinista, 77 anos)

"A princípio na escala era obrigado a constar os trens a partir, a chegar e os que prestavam serviços fora e por lãpernoitavam, bem como pessoal de folga, fêrias, suspensos do serviço. Mas este método teve que ser abolido, primeiro porque só uma folha não comportava, daí a necessidade de escrita duas folhas de DT 33, segundo porque as esposas mal intencionadas, vendo na escala que seu marido estava confinado lãpara a Barra do Paraopeba ou outros lugares distantes tinha o campo livre para traí-lo. Um inspetor da tração tomando conhe

cimento do problema mandou modificar a escala, deixando de constar o pessoal ausente e a chegar. O horário de trabalho era de sete às quatro horas e a folga no domingo." (maquinista, 71 anos)

"Na função de escalador, você mexe com todo tipo de gente. Aqueles que são mais compreensivos, mais inteligentes, que entendiam mais, mas no meio deles tinha gente perigosa, maus empregados e aí vem os espinhos." (maquinista, 67 anos)

"O escalador escala as viagens, os trens, os maquinistas. O escalador faz oito horas. Tinha o escritório e o chefe do escritório. Então o escalador fazia o ponto das equipagens e passava para o escritório para que o escritório completasse." (maquinista, 77 anos)

"Vinha para casa, mas ficava de sobre-aviso, se apitava socorro tinha que ir imediatamente. O prazo que nós tinha estipulado para partir para o socorro era de quarenta minutos depois do primeiro apito. No Depósito ficava uma turma dia e noite. Fica o acendedor que é responsável para receber os sinais de socorro. Ele recebe o telegrama, a estação manda o telegrama lá para o Depósito, esse encarregado dá o sinal, todo mundo da turma sai e vai atender." (maquinista, 77 anos)

"Quando acontecia um acidente, a gente ia com o socorro, juntava as turmas todas e levava para ajudar a consertar a linha. Teve socorro que a gente trabalhava dez, quinze dias. Nós fizemos um socorro que foi o mais grave que foi aqui em Leandro Ferreira que nós esteve dezessete dias lá, trabalhando dentro de uma lagoa para tirar uma máquina de dentro da lagoa. Tiramos colocando dormente, tocando macaco até firmar e fazer a linha debaixo para tirar. Quase todo dia tinha socorro, tomavam vagões, locomotivas, ia lá, para tirar vagão do buraco, a locomotiva tombava, revirava no buraco, a gente ia lá e tirava do buraco. Eram oito pessoas e com o cozinheiro nove. A composição de socorro ficava no Depósito. Quando acontecia um acidente assim a gente ia com o socorro e juntava as turmas

154

todas e levava tudo para ajudar a consertar a linha." (trabalhador de conserva de vagões, 76 anos)

"O encarregado só determinava as revisões das locomotivas e designava quem trabalhava com ele. Tinha um número de quinze pessoas que trabalhavam comigo, quando eram reparos extensivos que necessitavam de fazer um reparo maior, uma meia reparação porque essa reparação geral era feita sempre na Oficina, então ele designava ali o reparo que era o lembrete da verificação geral. As locomotivas em todas as viagens que eram feitas, quando chegava no Depósito, a gente fazia as revistas rotineiras e o cara que revistava geralmente, tinha condições de nas suas revistas, ver as avarias maiores e às vezes ela nem tinha condições de prosseguir viagem. Aí ela ia para meia sola que se diz, uma meia reparação. Então eu designava as revistas, sempre tinha dois homens na frente que faziam a operação da revista. Quando a revista era normal dentro de dez a quinze minutos a locomotiva estava em condições de prosseguir e quando via que o caso era grave e ela não tinha condições de prosseguir então ela recuava até o barracão para ser feita ali uma meia-sola, a reparação.

Núcleo de conserva é aquele que funciona na estação, tem determinados funcionários que trabalham com ele e todos os vagões de carga ou de passageiros, todos eles passam por uma revista como passavam as locomotivas no período em que estive no Depósito. Digamos que tinha uma composição de tração tripla ou uma de tração dupla, são três locomotivas ou duas locomotivas conforme a composição, então todos os vagões que não são rotineiros na área sofrem revista de dois homens, um de cada lado. Conforme as avarias que são feitas, quando eles vêem coisa que não tem condições de ser reparada na hora, eles requisitam o vagão e mandam para fazer o serviço no dia seguinte ou à noite para o outro dia. São pessoas que trabalham para a segurança do tráfego, são os funcionários que trabalham nos vagões, são os conservadores de material rodante. Esses funcionários trabalham em equipe, são dois funcionários que vem operar as pequenas reparações nos vagões e quando há uma reparação muito grande a máquina vai para a Oficina e vai haver uma reparação geral na condição do veículo." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Tinha um serviço de conserva na estação, dos vagões que viajavam, em trânsito, então era por isso que nós trabalhava na estação. A turma de conservação era a turma que viajava no socorro e que trabalhava na conservação dos vagões. As turmas da linha chegavam lá e iam consertar a linha, era só para o conserto da linha e nós para conserto dos vagões e da locomotiva e só tinha onde tinha Depósito, por exemplo, Divinópolis, Garças de Minas, Ribeirão Vermelho, Belo Horizonte, São João d'El Rei, onde tinha Depósito tinha conservação. Divinópolis atendia até Barra do Paraopeba, Bom Sucesso, Lagoa da Prata, até Azurita.

A pessoa na conserva conserta os vagões, troca rodas, troca truque, troca bronze, era o que fazia antigamente nessa época. Tinha dia que a gente ia até tarde da noite, em outros dias não, mas tinha dia que a gente trabalhava até quase de madrugada, porque o serviço estava apertado e a gente consertava o vagão para poder viajar. Tinha o horário de entrar e sair, mas você não obedecia. Tinha folga nos domingos e dias de feriado, o que trabalhasse tinha folga na segunda-feira e quem trabalhasse na folga tinha folga na outra semana. Mas eu toda vida tinha responsabilidade e trabalhava na conserva de vagões e dei uma vez cento e cinquenta dias de folga, dei para a Rede. A turma de conservação era vinculada ao chefe do Depósito. O trabalho de conservação dos vagões acontecia em viagem e quando chegava o trem a turma ia lá revistar e as avarias que tivesse eram consertadas. Estragava muito, quase todo dia. Os vagões estragavam muito por má condições da linha. Serviço diário, continuamente, mas muito serviço mesmo." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos).

A Equipagem

"O trabalho do foguista era muito pesado e não tinha hora para trabalhar. Na linha eram oito horas e como foguista não tinha hora, às vezes, você emendava dia e noite, mas tinha a recompensa de seguir carreira, tinha mais futuro pela frente. É mais pesada a responsabilidade do maquinista, já passei a ter um responsabilidade grande. Se ele sair à noite tocando um trem e por um mal serviço dele o trem tombar, ele matar passageiros, matar tudo, como é que faz? A responsabilidade dele é muito grande, o maquinista tem que ter muita

atenção. Mais pesada era a responsabilidade, mas serviço braçal, corporal não é não. O maquinista não tem serviço braçal pesado." (maquinista, 67 anos)

"O foguista e maquinista, por exemplo, naquele tempo chegavam num lugar em Belo Horizonte que tinha alojamento, a gente levava o colchão, carregava o colchão, um travesseiro, uma fronha e um lençol. Então tinha o alojamento lá, com percevejos e outros bichos mais, chegava e estendia lá aquele colchão com os maquinistas, o foguista, o guarda-freio, o condutor de trem, cada um tinha seu ponto de dormir. Assim, mesmo sem conforto nenhum, eles dormiam lá com o material deles. Agora, hoje não, hoje a estrada paga hotel. Quem vier de fora, por exemplo, aqui para Divinópolis, vai para o hotel, a estação dá vale e ele vai dormir num hotel. O que tinha dinheiro para comprar comida comprava, mas sempre a gente carregava o arroz, o feijão, a carne, quando podia ter carne. Parava onde terminava o trecho de viagem ou se a gente ficasse interrompido na linha, o sujeito até na porta da fornalha ele fazia o arroz, assava a carne. Nos alojamentos não tinha nada, não tinha água, não tinha filtro, não tinha nada, era igual um mendigo, jogado lá." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Não pegava uma mercadoria na procedência e levava no destino porque a gente pegava coisa que saltava de estado pa ra estado, então eu era responsável pelo meu trecho." (maqui nista, 66 anos)

"A linha não fica à disposição de um trem apenas. Sai um trem daqui para Cajuru e sai outro de Cajuru para Angicos e às vezes esse de Itaúna não chega em Angicos então, o trem que saiu de Cajuru tem que esperar lá em Angicos até que o outro trem chegue para poder dar licença porque se não fosse as sim ia haver muitos encontros, se não houvesse licenciamento." (maquinista, 77 anos)

"Às vezes saía um noturno de Belo Horizonte, mas acontecia acidente aqui em Betim, ele tinha que ficar parado na

estação até desimpedir a linha para ele passar. Se ele ficasse parado ali uma hora ele já saía com uma hora de atraso e às vezes a própria locomotiva podia avariar, um vagão do trem podia sofrer uma avaria qualquer, às vezes, podia acontecer também um defeito nos aparelhos e não podia dar a licença e tudo isso era motivo de atraso. Noturno é porque ele viajava mais à noite. Por exemplo, nós tinha aqui um noturno que saía de Belo Horizonte às quatro horas e ia até Uberaba, ele não viajava só à noite, de Ibiã a Parente ele viajava durante o dia, mas ele não perdia o nome de noturno." (maquinista, 77 anos)

"Ao sair de viagem era determinado o tempo que poderia gastar, não sendo permitido nem atrasar nem adiantar. Um desarrilhamento, uma turma de trabalhadores trabalhando com uma linha deslocada na frente de uma bandeira vermelha parando o trem, você tinha que esperar até eles terminarem e o trem poder passar. No caso da vaporenta, uma falta de vapor, uma lenha verde, uma lenha torta, uma lenha de má qualidade. Aí quando a gente chegava atrasado falava que era lenha verde. A punição maior era quando chegava adiantado porque o maquinista tinha feito excesso de velocidade. Geralmente o atraso era tolerado, a gente se justificava daqui e dali, fazia um pequeno processo e na maioria das vezes passava." (maquinista, 66 anos)

"O maquinista fazia uma espécie de boletim narrando toda a viagem que ele fez, se teve algum acidente, os atrasos do trem, os carros que ele conduziu, quantas toneladas ele pegou e deixou em cada estação, os minutos que ele atrasou em cada estação, se foi por motivo de cruzamento ou de manobra. Ele tem que dar um relato de tudo o que aconteceu na viagem na sua parte." (maquinista, 77 anos)

"No depósito de lenha ao longo da linha, a maioria dos agentes, querendo fazer cambalacho para levar vantagem financeira, exigia que o maquinista passasse lenha em excesso no DT 24. O maquinista honesto, sabendo da responsabilidade pelo excesso de consumo, na certa recusava. O resultado da recusa

seria construir indiferença e até inimizade entre eles."

(maquinista, 71 anos)

"Em 1956, com a locomotiva 58, na estação de Alberto Isaacson, eu fui lubrificar o movimento da locomotiva, quando o agente Antônio Rabelo e o chefe do trem Vicente Capanema anunciaram a partida do trem com os respectivos sinais regulamentares. Eu lavava as mãos sujas de óleo quando o guarda-chaves Benedito Correia veio com a licença e colocou na algi beira do meu paletô. Coloquei o trem em movimento, enxuguei as mãos e fui ler a licença já saindo do povoado, retirado da estação. Circulava na nossa frente um trem de prefixo GB 34, maquinista José Miranda. Na margem onde deveria constar a entrada deste trem em Engenheiro Bourdôlt estava em branco. Como se tratava de um descuido muito frequente dos agentes, na maioria das vezes sem nenhuma importância, resolvi aventurar, mesmo porque, nestas alturas, seria até mesmo vergonhoso, se de fato fosse um simples descuido do agente. Mas contudo fiquei preocupado e prossegui com o máximo cuidado especialmente nas curvas e cortes fundos. Nas descidas do rio Lambari, com uma visão panorâmica de dois quilômetros avistei um trem parado em cima da ponte. Aproximei devagarinho até o local e constatei que um vagão do trem VB 36 lotado de milho ensacado estava descarrilhado e o maquinista sem ferramentas para o encarrilhamento. Usei as minhas ferramentas e encarrilhamos o vagão e prosseguimos até Bourdôlt onde foi transmitido telegrama a respeito. Na apuração do processo o agente tomou dez dias de penalidade. Eu e o chefe do trem ganhamos um dia cada, em consideração ao bom serviço prestado." (maquinista, 71 anos)

"Eram muitos trabalhadores, mas às vezes, conforme a ocasião, ainda faltava equipagem porque às vezes, aumentava o transporte em época de safra, da colheita. Naquela época o transporte era quase todo feito pela estrada de ferro, então faltava equipagem e a gente tinha que dobrar a escala. Às vezes, eu chegava cedo e saía no mesmo dia com outro trem. Tinha maquinista que tinha a sua locomotiva. Dependia da capacidade do maquinista, se o maquinista tinha capacidade de entrar na estrada com um trem de passageiros e zelar da locomotiva, o

o chefe dava para ele aquela locomotiva. Era comum e aqui também na bitola de metro tinha a locomotiva de passageiros que tinha os maquinistas graduados, mais competentes e que pegava aquela locomotiva e só trabalhava com ela." (maquinista, 77 anos)

"É um serviço que tem que ser feito com chuva, com sol, com noite ou com dia. É um serviço que saiu para fazer ele, tem que fazer, maquinista não tem jeito de vacilar." (maquinista, 66 anos)

"A hora que precisava chamava e a hora que saiu e voltou é essa mesmo." (maquinista, 81 anos)

"Em cima da caldeira da locomotiva tem um depósito de areia. A gente enche ali de areia seca e em tempo de chuva é muito comum a locomotiva deslizar, os trilhos molhados e a roda ao invés de rodar, ela fica roçando, deslizando, sai até fogo. Então tem uma alavanca, uma haste que comunica no areeiro, um cano que desce do areeiro até o trilho então a areia desde e fica em cima dos trilhos e em cima da areia a roda não desliza, aí firma para ela andar. Hoje essas locomotivas diesel modernas, as elétricas e as locomotivas a diesel, isso já é automático. Às vezes era pesado, aquilo endurecia, tinha ocasião que a gente tinha que subir pela caldeira à fora, chegar lá em cima e bater na haste do areeiro com um martelo para soltar. Era muito pesado e tinha que ter muita força para puxar." (maquinista, 77 anos)

"O condutor do trem, o chefe do trem, é o que recolhe as passagens. É num trem de carga só estava o maquinista e o foguista. Então é muito melhor o trem de passageiros que hoje quase não existe mais." (trabalhador da tração, 71 anos)

"O serviço de maquinista melhorou demais minha vida. Passei a trabalhar mais pouco porque, maquinista passava muito tem, era só fechar e abrir os vagões, não tem que estar co

locando lenha na fornalha, aĩ melhorou muito." (maquinista, 67 anos)

"A gente saía numa viagem e tinha que terminar, gas tasse quantas horas gastasse. No caso, eu saía daqui de Divi nópolis para Belo Horizonte, se gastasse dez horas eu tinha que trabalhar dez horas, se gastasse vinte horas eu tinha que trabalhar vinte horas, até terminar a viagem. Eles davam a folga como eles queriam dar. Era também conforme eles pu dessem. Às vezes acumulava até vinte folgas, quando o serviço da va condições eles davam as folgas uma mais perto da outra.

A gente já saía daqui sabendo onde tinha que ir. Em viagem era o maquinista. Quem dizia onde ir era o chefe do mo vimento de trens ou a estação. Existia uma folha de trens por número DT 16 que dava o destino dos trens e o maquinista car regava ela com ele, com o número dos vagões e o destino do trem. Então a gente pegava aquela folha e seguia. Se houvesse qualquer uma outra contra-ordem, por exemplo, eu saĩ daqui e cheguei em Lagoa da Prata aĩ eles me mandavam voltar de lã. O chefe do movimento de Belo Horizonte falou com o chefe de La goa da Prata, porque tem um seletivo que fala direto com toda estação, então chego lã e eles já têm até o prefixo do trem que vou voltar e não posso fazer nada. Quando saímos do Dep o sítio nós somos subordinados ao chefe do movimento de trens e aos agentes de estação.

O trabalho de maquinista e foguista como sempre era sofrido, sacrificado, com muitas dificuldades porque como já disse o pagamento sempre atrasado, a gente saía para trabalhar pensando no trabalho que a gente tinha que fazer e em casa co mo que as coisas estavam. Isso era um sofrimento. A gente ti nha que fazer de tudo para dar certo, trabalhar com muita aten ção para evitar acidentes, os prejuízos para a estrada e difi culdade para a gente, punição, processo. Se você recebe atra sado e ainda toma punição, como é que fica?" (maquinista, 66 anos)

"O serviço de maquinista era sō conduzir o trem para um lugar e para outro e como foguista trabalhava no pesado, co locando fogo na máquina. Nós não tinha horário, nós da tração não tinha horário. A máquina já saía pronta do Dep o sítio com

todos os materiais, óleo, lenha, tudo de acordo para ser consumido na viagem e no caminho também tinha. Quando ia acabando o óleo, a lenha, eu pedia no Depósito e eles mandava. De tantos em tantos quilômetros tinha um Depósito, aí a gente parava, abastecia e ia andando. Às vezes a gente trabalhava até quinze dias ou mais em folga. Depois no Depósito ficava três ou quatro dias à toa descontando os atrasados." (maquinista, 81 anos)

"Às vezes, quando faltava um maquinista na bitolinha, a gente era aproveitado para suprir a falta. Às vezes até substituía um que estava de férias. A bitola de metro era daqui para Belo Horizonte e daqui para Garças. Em algumas escalas a gente era escalado para Graças e em outras para Belo Horizonte. Viajava diariamente. Nós tinha um folga na semana, mas essa folga era determinada pelos chefes, conforme desse e se não desse para a gente tirar folga no dia certo a folga ia acumulando. Depois a gente podia tirar. Tinha escalador que às vezes deixava a gente passar e fazer mais viagens.

A locomotiva tem a válvula de segurança e quando excede o vapor suficiente que comporta a caldeira a válvula solta o vapor, dá a descarga do vapor. Agora, se a válvula agarrar aí é perigoso e se o maquinista descuidar e não ficar de olho no manômetro, no manômetro tem uma seta que indica que a válvula deve descarregar, se a válvula não descarregou e passou aquela seta o maquinista tem que injetar água na caldeira para a pressão voltar ao normal. Houve casos de explosão, mas muito raros. E se explodir uma locomotiva acho que num raio de cem a duzentos metros mata muita gente.

Com o funcionamento da locomotiva, ela mesma puxava o fogo para dentro da caldeira. A caldeira é formada de tubos, a serpentina, então o fogo passa ali para esquentar a água para produzir o vapor e a água cobria os canos, e então aqueles canos quentes esquentavam a água para produzir o vapor e saía pela chaminé as fagulhas e aquele calor. A roupa do maquinista vivia sempre queimada porque soltava aquelas brasas e às vezes o vento dava e jogava no maquinista e no foguista. Se fosse trem de passageiros os passageiros queimavam lá atrás no carro. Naquela época os passageiros mais alinhados, porque era uma época diferente, os homens usavam terno, gravata, então a pessoa ia daqui para Belo Horizonte e ela ia de terno, mas

usava um guarda-pô para proteger da poeira e do fogo e às vezes chegava em Belo Horizonte com o guarda-pô queimado. Os passageiros viviam intranquilos, às vezes a gente sentia um cheiro de pano queimado e aí ficava todo mundo perguntando:

- Será que sou eu, será que sou eu?

E a gente por maldade queimava um pedaço de estopa e aí ficava todo mundo procurando." (maquinista, 77 anos)

O Trabalhador da Oficina

"A oficina era administrada por um chefe geral subordinado ao engenheiro. Nela existiam artífices variados como: desenhistas, mecânicos, montadores, carpinteiros, caldeireiros, bombeiros, eletricitas, torneiros, frezadores, serralheiros, soldadores, fundidores, pedreiros, etc. Além deles existiam também os escriturários que trabalhavam no escritório fazendo a escrita, folhas de pagamento, licenças, controle de material, etc. Os artífices se agrupavam em turmas de vinte a trinta trabalhadores chefiados por um mestre." (maquinista, 71 anos)

~

"A oficina de Divinópolis era muito cobijada. Todo engenheiro queria ser chefe aqui. A nossa oficina aqui fazia tudo. Um engenheiro saía lá de onde fosse, chegava e aprendia as coisas práticas. Vinham uns muito bons, uns mais ou menos, tinha uns engenheiros casca grossa mesmo, brutos, não sabiam tratar os empregados, tinha outros que vinham com intenção de aprender o serviço. iam lá para a oficina, às vezes ficavam o dia inteiro lá na oficina. Mas tinha outros que não, queria ficar só lá no escritório sentados, só para tomar café, não faziam mais nada. O Sr. Walter fazia diferente, ele saía, ia viajar, conhecer outras oficinas, outras melhor, ver se tinha inovação." (trabalhador de oficina, 82 anos)

"Tem gente que não acredita que a Rede precisasse de uma turma de mais ou menos trinta homens para fazer móveis para a estrada. Naquela época não se comprava móveis. Era tudo feito de madeira muito bem prensada, madeira de primeiríssima, para atender toda a estrada, de móveis, cadeiras, mesas, móveis, de estação, de escritório, tudo era feito na oficina. Trabalhei

muito tempo fazendo sô cadeira, cadeira giratória, cadeira de encosto para sala, cadeira para estação, cadeira mais simples, mais resistente, cadeira para escritório, umas mesinhas mais cômodas para escritório e no fim estava fazendo mais birô, birô de três, quatro, cinco gavetas. Em toda mesa que a gente esbarra aí tem um serviço feito por nós." (marceneiro, 69 anos).

"O meu horário de trabalhar era sete horas, mas chegava as seis horas no serviço, se eles precisassem de mim às seis horas eu já estava lá e não tinha hora para largar, largava duas, três, quatro horas da manhã, mas a gente tinha amor." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Eu era mecânico na Oficina, Chefiava a turma de mecânica, se não me engano tinha duzentos e dezoito empregados na minha seção, era a maior seção que tinha na Oficina, era auxiliar do Santinho, Antônio dos Santos Gama, e quando ele aposentou eu fui indicado para o lugar dele.

Tinha três mestres: o mestre da mecânica, o mestre da seção de vagões, que era o Samuel e tinha o mestre de diversos. Os mestres eram subordinados ao engenheiro. Cada turma tinha um encarregado. Tinham doze ou quatorze turmas, não me lembro muito bem. Era uma média de doze a quatorze turmas e cada uma tinha um encarregado. Tinha seção de roda, seção de cilindro, seção de movimento, seção de braçagem. Cada uma dividida em turmas. Cada peça da locomotiva, determinadas peças da locomotiva tinha uma separação. Quem tomava conta da seção de movimento sô mexia com peças do movimento da locomotiva, com peças que conjugam aí. A braçagem tinha outro encarregado, sô mexia com as peças da braçagem. Outro de acessórios, o injetor, vácuo, torneira, era outro encarregado. Cada turma ainda era dividida.

Naquele tempo, das quatro às seis horas você não ganhava os extraordinários e das seis às oito horas você ganhava vinte e cinco por cento e das oito até a meia noite, cinquenta por cento de horas extras, de meia noite até o outro dia você ganhava o total, cem por cento. Somava tudo aquilo, depois que acabava o serviço de toda a semana, somava as horas todas e dava o total. Você podia querer em folga ou em pagamento, tomava nota e constava na folha de pagamento. Às vezes

a gente pedia para ficar de folga, queria ficar passeando, às vezes tinha um passeio para a gente fazer com a família." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Na Oficina entrei na seção de vagões, reparava vagões, fazia serviço de caldeireiro, carpinteiro, fazia todo serviço, lá não tinha locomotiva, só vagões. Por exemplo, o carro metálico é serviço do caldeireiro. O sujeito que trabalhava num carro metálico ou num carro de peças era considerado serviço de caldeireiro. Esses tanques que transportam gasolina, óleo, são todos serviço de caldeireiro. Desde 1940 que a estrada mexe com isso, esse transporte em carro metálico. A locomotiva a vapor puxou muitos. Se jogar fagulhas não pega fogo, pega fogo em contato com a parte elétrica. Agora numa comparação, é mais perigoso transportar um vagão de algodão. Se der um choque elétrico aquela fagulha do choque elétrico incendeia.

O serviço lá da Oficina facilitou porque lá eu era chefe de seção e tinha trezentos e vinte e seis homens, doze turmas. Era turma de carpinteiro, caldeireiro, de soldadores, diversos. Turma de serralha, aqui nós tínhamos serralha também, era comigo. Consertar e fabricar. Fazia todas as duas coisas, nós fazia vagões e consertava também. Nós consertava cem, cento e vinte, vagões por mês.

Nós tinha cinco seções na Oficina, seção de vagões, seção de reparação de locomotivas, seção de caldeiraria que consertava "tender" de locomotiva, uma seção de manutenção que tinha num Depósito e uma seção de chaves que fazia chaves, que fazia chaves para a linha. Cada seção tinha um chefe de seção, cada turma tinha um chefe, por exemplo, eu tomava conta de uma seção, o Heitor Sbampato tomava conta de outra, o Zito Simões tomava conta de outra, o Joaquim Rabelo tomava conta de outra e o Zé Amorim tomava conta de outra. O Heitor Sbampato cuidava da turma das chaves. O Zé Amorim da turma de locomotivas, reparação de locomotivas, o Zito Simões da turma de locomotivas elétricas, o Joaquim Rabelo da turma de locomotivas elétricas e eu com a turma de inspeção de vagões. Na Oficina era só um chefe que mandava em tudo, era aquela bagunça e depois foi que criou essas seções.

Nós tinha uma turma que trabalhava extra. Uma turma que era contratada pelo nosso promotor de justiça, ele fornecia essa turma para trabalhar lá à noite para compensar o serviço.

Ele contratava e tomava conta da companhia, a companhia era de Belo Horizonte. Tinha muito vagão para reparar de maneira que precisava dessa turma extra que trabalha à noite. Eles criaram isso para desapertar o serviço. Não efetivava essas pessoas porque depois que o serviço passava ficava sobrando e aquela turma só trabalhava quando tinha necessidade. Tinha época que não tinha necessidade.

Funcionário público não podia mandar embora. Hoje não, hoje são todos contratados, um empregado trabalha quinze, vinte anos lá na Oficina, se o engenheiro quiser mandar ele embora amanhã ele chega perto dele e fala:

- Você está dispensado, não preciso mais de você."
(trabalhador de conserva de vagões, 76 anos)

3 - Condições de Trabalho - Depoimentos

A Saúde dos Trabalhadores Ferroviários

"Conheço muita gente da Rede que sofre da coluna por causa de carregar peso demais. Sempre queixam. Aqui embaixo a gente tinha um movimento danado de dormente. Carregava dormente quase o mês inteiro." (mestre de linha, 74 anos)

"Em Candeias a exportação do café era muito grande, chegava o trem e trazia pás para carregar o café e nós tinha que carregar rapidamente. Cada um carregava dois sacos de café de uma vez, cento e vinte quilos e talvez com isso a minha coluna sentiu e quando a idade chegou veio as conseqüências." (conferente, 78 anos)

"Tinha muita gente de licença, às vezes, tinha um quadro de trinta pessoas, por exemplo, de trinta foguistas, dez estavam de licença. Às vezes, por questão de saúde muitos se aposentaram por invalidez, um tinha problema de pulmão, outro de coração, outro tinha problema de reumatismo, cada um tinha um problema, outro era problema de bebida, não tinha condições de trabalhar. Talvez facilitasse um pouco da bebida, as horas de descanso não eram suficiente, ia para certas farrinhas, talvez faltasse um descanso suficiente para o organismo e ele sentia." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Apesar da gente trabalhar naquele calor imenso, às vezes, tomava chuva, mas acho que não me afetava porque, como foguista, às vezes, a gente estava suando na boca da fornalha e tinha que sair no temporal, na chuva, molhava, a gente voltava e continuava no mesmo serviço, mas o corpo não sentia aquela diferença." (maquinista, 77 anos)

"Acho que o meu problema de coluna começou com o serviço na Rede. Na locomotiva a vapor tinha que pegar aquelas toras de lenha pesada para jogar na fornalha com o trem correndo." (maquinista, 66 anos)

"Já me achava muito esgotado porque o serviço esgota, não tinha domingo, não tinha nada, pedi para descansar, para ir viajar com o maquinista para descansar um pouco a memória porque estava muito esgotado. Então me mandaram para a fiscalização, fiscalização de maquinista, como instrutor." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Numa repartição que tinha uns de licença, as folgas semanais para dar, tinha ocasião que o sujeito ficava aí com trinta ou quarenta folgas atrasadas para tirar, mas o serviço não permitia, hoje não acontece isso porque a lei não permite." (trabalhador da tração, 71 anos)

"A maleita matou muito pouco, mas a pessoa ficava uma temporada doente. Tinha que ir no médico, o médico dava licença de quinze, vinte, trinta dias e a pessoa às vezes era transferida e também sarava quando era transferida da zona maleitosa. De Martinho Campos a Paraopeba a zona é toda maleitosa. Trabalhei muito doente, às vezes, vomitava e vinha aquela febre, me deitava um pouquinho numa moita e na hora que a febre passava voltava a trabalhar. Geralmente eles, os engenheiros, davam um sal de quinino, uns comprimidos chamados quininos que quase acabavam com o fígado da gente. Geralmente as turmas tinha isso, eles davam para a gente tomar. Geralmente, quando a febre cortava, dava para o sujeito trabalhar porque a maleita dá uma tremedeira e depois vem a febre, uma febre

forte mesmo. Tem pessoa que depois que passava a febre parece que ficava boa por completo, outros não, eu por exemplo não ficava bom." (mestre de linha, 74 anos)

"Uma pessoa que geralmente tirava licença era mal vista, não era contada como um bom elemento. A gente procurava evitar porque tinha chefe muito ignorante, por exemplo, em Martinho Campos tinha um mestre de linha que, se o sujeito ia em bora com maleita e não voltava na segunda-feira ele falava que ele queria ficar na cidade, não era porque estava doente e falava:

- Não, é porque ele queria ficar na cidade, corta os dias todos.

Faziam isso muitas vezes. Teve uma época que adoeceu toda a família numa época sô e fomos todos para Martinho Campos. Eram três filhos na época, a mulher veio doente, veio com um doente e os outros já estavam afetados. A gente tinha o mêdico da Rede." (mestre de linha, 74 anos)

"Tive dois anos de maleita, mas não prejudicava o trabalho. Ia lã para o serviço, chegava lã e quando acabava de tremer ia trabalhar. O remédio era o mesmo que beber ãgua. Depois foi que arranjei um remédio de raiz, umas coisas que tomei e pronto, foi o que curou, mas depois de dois anos. Dã a tremedeira, depois vem a febre, aquela febre que é uma coisa medonha e depois passa. É um dia sim outro não, um dia tremia outro dia não." (trabalhador de conserva de vagões, 76 anos)

"Peguei pneumonia dupla e maleita em Garças de Minas. Quando peguei maleita, vim embora para casa, fiquei seis meses de licença, consegui remoção para Candeias e melhorei. Em Garças não tinha condições, era sô ir para lã e começava a tremer de novo, ãí que fui para Candeias e fiz o tratamento." (conferente, 78 anos)

"Quando entrava de licença ganhava a metade de um ordenado. A metade do ordenado que ganhei no tempo que machüquei. Depois é que quando a pessoa pedia licença ganhava o ordenado inteiro." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Devido ao serviço que fazia tive um esgotamento e tive que me licenciar por trinta dias. Esgotamento por causa do trabalho excessivo. Sofri maleita seis vezes. A Rede não ajudava a pagar o tratamento de maleita de ninguém. O meu não ajudou não." (conferente, 78 anos)

"Nunca tirei um dia de licença na estrada, trabalhei trinta e seis anos e nove meses sem tirar nem uma hora de licença." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

O Desgaste do Patrimônio e os Acidentes de Trabalho

"Quase não existia material nessa época. Aqui no trecho da bitolinha 76 nós dava passagem por milagre, não tinha material. Ia pelejando, colocava toco, nivelava a linha até com toco de dormente debaixo dos trilhos, colocando cabeça de dormente velho que já tinha saído da linha já muito tempo, a gente colocava para nivelar a linha. De vez em quando a gente tinha que virar o trilho porque nas curvas gastava muito então a gente trocava os trilhos da curva para o lado da curva passar do outro lado. Naquela época a linha estava muito ruim. Dava acidente, às vezes chegava lá precisava arrancar mourão de cerca de arame para enfiar debaixo da linha, para servir de dormente. Não tinha dormente, não tinha prego de linha, não tinha nada. Nós tivemos um período de 1930 a 1946 que nós trabalhamos com as unhas, não tinha quase nada. A estrada não comprava. Se o mestre de linha pedir por exemplo, mil dormentes, vinha duzentos, cem, cinquenta. Teve uma vez que recebi cinquenta dormentes no ano, só cinquenta dormente num ano. Coloquei eles numa curva e acabou, estava nivelando uma curva e coloquei todos lá. O resto foi passando, fui colocando toco velho aqui e ali até dar passagem. Mas a gente controlava e dava passagem sempre. Pregando aqui e ali, pelejando sempre dava para controlar. O trilho era muito difícil. Tinha trilho que estava uma taquarinha, tinha trilho que não tinha dois dedos de largura, já estava todo comido. Suportava o trem, mas quebrava bastante, quebravam e dava muito acidente. Aí chapeava ele. Chapear é o seguinte, a gente fazia quatro buracos, dois de cada lado e dois do outro e colocava uma chapa." (mestre de linha, 74 anos)

"O perigo que nós andava no trole, depois do corpo já cansado e suado, aquela quantidade de ferramenta pesada no trole e o feitor sentado em cima das ferramentas e a gente ia nas varas. Às vezes correndo risco de morrer de encontro do trole com uma máquina. Isso aconteceu comigo lá no quilômetro 680, uma curva quando o trem subia no sentido de Garças e nós vinha no sentido de Divinópolis, quando descobriu a curva, o trole correndo demais, e quando um dos trabalhadores foi frear o trole, a trava, que era de madeira, quebrou e o trole foi de encontro com a máquina. A gente só ouviu aquele estouro e as ferramentas para todo lado e nós pulamos no mato. Nós pulamos e não houve nada. O eixo da roda entortou. Tudo isso era risco de vida. Quando dava acidente às vezes a gente era chamado atenção, mas quase sempre tinha um defeito que acusava que não precisava ser chamada a atenção. Uma vez era trilho quebrado, outra vez era madeira podre e às vezes uma pregação aberta." (mestre de linha, 74 anos)

"Para o pessoal que viajava a Rede não tinha condições de oferecer segurança porque o serviço em si já era perigoso. Quando uma locomotiva tombava, descarrilhava, a Rede não tinha condições nenhuma de dar segurança a ele de não ser acidentado. Não tinha por que reclamar, não tinha razão porque ele já sabia disso antes." (maquinista, 77 anos)

"Existiam aparelhos que indicavam o nível da água. Se houvesse descuido dos três - do maquinista, do foguista e da válvula de segurança da locomotiva, se a válvula falhasse e nem o foguista nem o maquinista injetarem água na caldeira é perigoso explodir. Um trem de passageiros por exemplo, quantos passageiros vão numa composição, são muitas vidas que dependem do maquinista. Se for um maquinista que não tem condições o que ele vai fazer, ele vai provocar um acidente, vai fazer excesso de velocidade, excesso de corrida e vai ocasionar um desastre." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"A segurança era salve-se quem puder. Não existia. Hoje, a estrada fornece botina, a estrada fornece luvas, a estrada fornece uniforme." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Com o funcionamento da locomotiva ela mesma puxava o fogo para dentro da caldeira. A caldeira é formada de tubos, a serpentina, então o fogo passa ali para esquentar a água, para produzir o vapor e a água cobria os canos e então aqueles canos quentes esquentavam a água para produzir o vapor e saía pela chaminé as fagulhas e aquele calor. A roupa do maquinista vivia sempre queimada porque soltava aquelas brasas e às vezes o vento dava e jogava no maquinista e no foguista. Se fosse trem de passageiros, os passageiros queimavam lá atrás no carro." (maquinista, 77 anos)

"Houve um encontro de trem comigo lá em Goiãs quando estava na fiscalização, estive durante trinta dias de acidente, mas foi quase na hora de aposentar. Escapou a locomotiva e foi de encontro com o trem que estava subindo. Tombou todas as locomotivas, mas felizmente não houve feridos, o que mais machucou um pouquinho fui eu que levei um pancada na cabeça e depois de duas horas já tinha voltado ao sentido lá no hospital." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Teve uma ocasião que nós tivemos um socorro aqui na Serra das Perobas com um tombamento de um maquinista chamado Clodovil que ficou meio louco, tombou o trem que incendiou. O fogo da locomotiva incendiou a composição. Foi por culpa do tombamento, mas foi do maquinista também porque o maquinista ficou meio doido. Foi aquele incêndio, aquela coisa medonha, ficou toda engaiolada a composição, no trecho que cabia quatro carros ficaram oito carros um em cima do outro queimando e tinha um carro, o primeiro para trás que estava cheio de dinamite e se o fogo fosse nesse carro explodia tudo." (trabalhador de conserva de vagões, 76 anos)

"Acontecia muitos acidentes:

- Tombamento da locomotiva 222, trem MP2 na chegada de Velho da Taipa com morte do maquinista Bernardo.
- Tombamento da locomotiva 336 perto de Lagoa da Prata com morte do maquinista Carício Novaes.
- Tombamento da locomotiva 335, trem noturno perto de Carlos Bernardes, com morte do maquinista José Avelar.

- Tombamento da locomotiva 518, em frente a Carnavarro, dentro da cidade de Divínopolis, no dia primeiro de novembro de 1949, com morte do maquinista José Carlos.

- Tombamento da locomotiva 220 na chave de Azurita com morte do maquinista José Rodrigues.

- Tombamento da locomotiva 57 perto de Carumbê com morte do maquinista João Salomão. O maquinista João Salomão trabalhava em caráter definitivo com a locomotiva 57, no tempo da Oeste de Minas, e depois na RMV, quando foi mudada a numeração de todas as locomotivas a vapor. Salomão era adepto da feitiçaria e para tanto conduzia um livro de São Cipriano na prateleira da locomotiva 57 para não perder tempo e estudar. O tempo foi passando e parece que Salomão não conseguia alcançar o objetivo desejado com a feitiçaria e a arte diabólica. Desiludido, ele resolveu vingar de São Cipriano e jogou o livro na fornalha da locomotiva 57. Daí em diante a locomotiva começou a descarrilhar constantemente, até que um dia ela tombou nas proximidades da estação de Carumbê. O maquinista Salomão teve o seu corpo traçado pela alavanca de marcha e cozido pela água quente e vapor da caldeira através dos encanamentos quebrados no tombamento. Assim foi o fim do feiticeiro. Este acidente foi antes de 1936, daí para cá não se viu nem ouviu falar mais em acidente com a locomotiva 57.

- Tombamento do auto de linha número dois perto de Carumbê, com morte do engenheiro.

- Tombamento da locomotiva 55 da bitolinha e três vagões de carga no quilômetro 558 num lugar chamado Rebôjo. A locomotiva deu três cambalhotas pela ladeira abaixo, bateu contra uma árvore de jatobá muito grossa, evitando que ela mergulhasse nas profundas águas do Rebôjo, no rio São Francisco, com ferimentos e queimaduras graves no maquinista Marcelino Evangelista da Silva, no foguista Vicente Celestino da Silva e no mestre de linha Antônio Rufino.

- Tombamento da locomotiva 60 perto de Ibitira pelo trem MD6, quebrou as duas pernas do foguista Francisco Neves.

- Tombamento da locomotiva 56 na Serra de Tartaria com graves queimaduras no maquinista Messias Alves Corgozinho que, em consequência, teve sua vida encurtada pela constrição de suas veias e artérias pelo efeito das queimaduras.

- Tombamento da locomotiva 55 pelo trem MD5, na curva do Jatobá, perto da estação de Cardosos com ferimento grave no joelho do maquinista Joaquim Zacarias Corgozinho e ferimento

tos leves no foguista Messias Alves Corgozinho e mestre de li nha José Pinto.

- Tombamento de um cargueiro, na sera de Oliveira, com morte do guarda Juvenal.

- Tombamento de um vagão perto de Lagoa da Prata, com morte do guarda-freios José Ricardo.

- Tombamento da locomotiva 65, pelo trem MD6, nas mar gens do rio Lambari, com ferimentos leves no maquinista Joaquim Zacarias Corgozinho.

- Tombamento de um trem de carga, perto de Iguatama, às margens do rio São Francisco, com morte do guarda-freios Vicente Modesto.

- Tombamento da locomotiva 522, no corte grande perto da Tamanduã Paiva, com morte da equipagem.

- Tombamento da locomotiva 520, perto da estação de Cota, sul de Minas, com morte do foguista Alexandre.

- Tombamento da locomotiva 243, na estação de Garoa com morte do foguista Cutuca (Antônio Ribeiro).

- Tombamento da locomotiva 212, perto de Três Corações, com queimaduras graves no foguista Pedro Prata.

- Tombamento da locomotiva 233, quebrando as duas per nas do foguista Pedro Prata que ficou aleijado. Não tendo re cebido atenção da chefia da Rede recorreu ao governador de São Paulo, Ademar de Barros, que doou-lhe pernas mecânicas.

- Tombamento de um trem cargueiro, no sul de Minas, onde foram cortadas as duas pernas do guarda-freios Daniel.

- Queda do guarda-freios João de Oliveira, de cima do vagão de um trem, circulando entre a estação de Gaspar Lopes e Armania tendo o seu corpo moído em pequenos pedaços pelas ro das dos carros.

- Tombamento de um trem próximo a estação de Angicos, com morte do maquinista Geraldo Guimarães.

- Abalroamento de um trem, entre a estação de Angicos e Cururu, com morte do maquinista Gumercindo Vitória.

- Soterramento da locomotiva 328, pelo deslizamento de uma enorme barreira, quando descia a serra da Mantiqueira en tre Coronel Fulgêncio e Passa Quatro, com desaparecimento em um grótão profundo, da locomotiva 328, do maquinista José Lei te e do foguista.

- Tombamento do trem N2, noturno, perto da estação de Uruburetama, com morte do maquinista José Raimundo.

- Tombamento da locomotiva 205, perto de Patrocínio, com morte do maquinista João de Oliveira, vulgo Goiaba.

- Abalroamento do trem MM1, locomotiva 313, com locomotiva 308, no pátio da estação de Alfenas com grandes prejuízos do material ferroviário e graves ferimentos no maquinista Lourenço Corrêa e José Brandão, da locomotiva 313 do MM1. O maquinista da locomotiva 308 estava ausente da locomotiva e o foguista Joaquim Zacarias Corgozinho pulou ferindo o joelho.

- Abalroamento pelo trem 63, locomotiva 421, maquinista Antônio Brás, foguista Joaquim Zacarias Corgozinho, com o trem socorro no posto de telégrafo perto de Ibiã com grandes prejuízos.

- Encontro de dois trens, entre a estação de Azurita e Mateus Leme, com morte do maquinista Antônio Júlio e Avelino Cabeleira.

- Encontro de dois trens perto da estação de Bugios e Formiga, com morte do maquinista José Gomes.

- Tombamento de uma locomotiva, nas proximidades de Itumirim, matando o foguista e cortando as duas pernas do maquinista Álvaro Cunha de Ribeirão Vermelho.

- Tombamento da locomotiva 313, em frente ao convento de Passa Quatro, ocasionando a quebra das duas pernas do maquinista Jordano Magalhães de Três Corações.

- Disparada de um espêcial bovino na serra da Mantiqueira, saída do túnel, que tombou e matou quase toda a boiada.

- Abalroamento de um trem VP com o trem pagador em Três Ranchos, estado de Goiás matando um guarda-freios.

- Um cargueiro, passando pela ponte de Ribeirão Tigre, que tinha suas guardas baixas, o guarda-freios tinha que deitar e passar pela ponte, mas supõe-se que ele dormia sentado no teto do vagão e morreu arrebentado pelas ferragens da ponte. A sua mãe já velha e viúva adoeceu quase morrendo também ao lado dos pedaços do filho na estação de Ibiã em 1944.

- Encontro de dois trens de carga entre as estações de Formiga e Bugios, num lugar chamado Paneleiro com morte do maquinista José Gomes. Devido as grandes proporções do acidente que destruiu as duas locomotivas, sendo uma delas a de número 237 e as duas composição de carga que foram quase totalmente queimadas, o acidente ficou famoso como o encontro do Paneleiro.

- Tombamento da locomotiva 520 e sua composição no Km 718, serra das Perobas, ficando todo o trem destruído pelo fogo, inclusive o maquinista Clodovil de Oliveira, Causa apurada, excesso de velocidade.

- Tombamento de um trem de tanques, carregado com de

riados de petróleo no Km 706, perto do rio Lambari deixando 12 tanques destruídos pelo fogo. Causa apurada, excesso de velocidade, por falta de competência do maquinista José Agostinho. O maquinista foi suspenso dos serviços por noventa dias com perda total dos vencimentos.

- Tombamento das locomotivas 248 e 151, que saíram da reparação geral nas oficinas de Divinópolis e seguiam para Três Corações. Dispararam na descida de Santo Antônio do Monte para Martins Guimarães por deficiência do freio automático matando as duas equipagens.

- Escaparam do pátio da estação de Santo Antônio do Monte 13 vagões de carga, quando manobravam uma longa composição. Os vagões se encontravam estacionados em ponto de declive de 3% e o manobreiro deixando falhar o engate dos para-choques, a composição moveu e alcançou logo alta velocidade pela serra abaixo e os vagões foram tombando até o último. A causa foi falta de manobreiros auxiliares para segurar os vagões pelos freios manuais. Houve grandes prejuízos e altas penalidades para os funcionários responsáveis. Um vagão tanque arrebentou e derramou todo óleo combustível nas águas de um córrego incendiando-o, parecia a lagoa fosforescente.

- Tombamento da locomotiva 317, pelo trem expresso PE2, entre as estações de Ibitimirim e Capivara no Triângulo Mineiro, devido ao atropelamento de uma vaca, com morte do foguista.

- Tombamento de um trem de veranista e a locomotiva 526, que o rebocava com destino as estações de água mineral de Lambari e Cambuquira ferindo o maquinista José Santana e o foguista Bento Zacarias Corgozinho e grande número de passageiros. O acidente foi próximo a estação de Raul Chaves.

- A locomotiva 337, que rebocava um trem expresso, procedente de Itajubá, tombou na entrada da chave da estação de Soledade devido a excesso de velocidade pelo maquinista José Miguel. Matou o foguista e feriu gravemente um funcionário do correio que viajava em carro próprio ligado a locomotiva e que tombou junto com a locomotiva 337.

- Explosão da caldeira da locomotiva 339, na estação de Patrocínio, matou o maquinista e o foguista.

- Explosão da caldeira da locomotiva 514, com ferimentos na equipagem.

- Atropelada e morta na estação de Martinho Campos uma débil mental de nome Felícia.

- O guarda-freios Francisco Xavier, ao embarcar em um

trem cargueiro já em movimento no pátio da estação de Garças de Minas, caiu debaixo do vagão e morreu esmagado pelas rodas.

- Atropelamento e morte de D. Maria Francisca de Jesus, pela locomotiva 60, maquinista Joaquim Zacarias, chegada de Cardosos.

- Atropelamento e morte de D. Maria Francisca, na saída de Ibitira, pela locomotiva 54, maquinista Antônio Paulino.

- Atropelamento e morte do mudo Sívico, saída de Martinho Campos, locomotiva 51, maquinista Joaquim Zacarias.

- Atropelamento e morte de um andarilho, Antônio, pela locomotiva 904, perto de Juatuba, maquinista Joaquim Zacarias.

- Atropelamento e morte de Joaquim Ferreira Diniz, saída de Belo Horizonte pela locomotiva 906, maquinista Joaquim Zacarias.

- O mestre de linha, Sr. Luiz, ao descer do trem MP1 na estação de Velho do Taipa, caiu entre a plataforma e os carros do trem, e morreu despedaçado pelas rodas que ainda estavam em movimento.

- O guarda-freios José Merquiedes, ao embarcar no trem M12, já em movimento, saindo da estação de Bambuí, caiu de baixo dos carros e morreu despedaçado.

- O guarda-chaves, Sr. Anselmo, girando a locomotiva 55 e os carros de passageiros no triângulo da estação de Barra do Paraopeba, caiu entre a composição em movimento e morreu despedaçado pelas rodas.

- Um indivíduo que não se pode precisar, que sofria de elefantíase, e que gostava de tomar pinga, dormia embaixo de um vagão no desvio da estação de Ibitira, o maquinista Vicente Paiva de Almeida ao manobrar com a locomotiva 56 às 23 horas, passou o vagão sobre o tal indivíduo que faleceu na hora.

- Um feitor de turma de nome Bernardino, desobedecendo o regulamento da Rede, fez circular sem correio de alarme o trole com o feitor e quatro trabalhadores de regresso do serviço para casa em Martinho Campos, sendo atropelado por um trem de carga. Os trabalhadores pularam e saíram ilesos enquanto que o feitor Bernardino morreu.

Aconteceram ainda centenas de acidentes de grandes proporções na Rede que não se consegue enumerá-los."

(maquinista, 71 anos)

"O serviço de maquinista é perigoso em todos os pontos. Por exemplo, você recebe uma locomotiva a vapor e você está sujeito a todo tipo de contra-tempo dentro de uma locomotiva a vapor. Se qualquer daqueles canos arrebentarem você está sujeito a morrer queimado. Se a torneira distribuidora não for fechada rapidamente, e isso é difícil porque ela fica localizada em cima da caldeira, a pessoa pode morrer queimada. O perigo de descarrilhamento, tomabamento. A Rede não pagava alguma coisa por essa insegurança que o trabalho tinha. No final era sempre o maquinista o responsável por todos os acidentes. O maquinista era o Cristo. Hoje você quase não vê falar em acidente. Os vagões hoje são de construção diferente, não têm mais madeira, as transmissões de freio são diferentes, as linhas foram todas remodeladas, trocaram os trilhos todos. Não é mais socada a braço de homem, é por intermédio de máquinas, não tem mais aquela pedra grande, é tudo brita que entra com facilidade debaixo dos dormentes, firma mais a linha, os trilhos são largos e grossos. Na nossa época era uma linha de carretel que servia de trilho. Usava pedra grande que não dava firmeza no socar e era socada a braço de homem e um dormente era longe do outro. Hoje, do jeito que as linhas são feitas, evita-se muitos acidentes, deslocamentos de ponta de trilhos, buracos na linha." (maquinista, 76 anos)

"Era muito difícil evitar acidente, mas geralmente se evitava com a marcha do trem o mais devagar possível. Era marcado o tempo que a pessoa podia gastar na viagem, mas se você chegasse atrasado na estação eles queriam saber o motivo. A gente inventava uma desculpa qualquer. Se você dissesse que teve que reduzir a marcha devido às más condições da linha era criar briga com os engenheiros, chefe de linha, feitor, com todo mundo. Então a gente inventava uma desculpa procurando não prejudicar ninguém e acabava o maquinista e o foguista saindo prejudicados sozinhos. A palavra certa é pára-raio, era isso que o maquinista era na estrada de ferro." (maquinista, 66 anos)

"O mestre de linha alega que a linha estava em boas condições e os chefes dizem que o maquinista não entende nada de linha, que não está na repartição do maquinista conhecer

defeito de linha, mas os defeitos qualquer um vê. São que os chefes não acreditam na gente eles acreditam nos chefes de linha porque eles é que estão ali para observar isso. Então quando digo que uma linha está defeituosa, que uma curva está sem raio, está sem rosca, os chefes dizem que não sei o que estou falando, que não conheço nada disso. Tinha que aceitar e rezar para não ser punido para não tirar o pão da boca dos filhos." (maquinista, 76 anos)

"Não deixava de ser perigoso porque tinha que estar em todo lugar, tinha que subir em cima da locomotiva, tinha que subir nas pontes, às vezes tinha um defeito ou precisava fazer uma vistoria, ver se os cabos de sustentação estavam em condições, se precisava mudar. Às vezes o sujeito ficava com medo.

- O cabo lá não está muito bom não, pode ficar perigoso, com o peso da locomotiva pode arrebentar e matar muita gente.

Então tinha que subir, tinha uma escada e era muito alto lá, subia pela escada até lá em cima no galpão, fazia a vistoria e via que estava ruim e tomava nota de tudo." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"A estrada de ferro estava com um material muito precário e as locomotivas eram de pouca capacidade. A locomotiva mais possante era a de lotação de 225 toneladas em oito vagões e nós tinha uma locomotiva com menos capacidade, esta me parece que era quatro vagões com 135 toneladas. A gente tinha uns vagões para 30 toneladas, esses a gente puxava muitos." (maquinista, 77 anos)

O Fim do Ciclo da Maria Fumaça - A Situação do Trabalhador

"As locomotivas diesel-elétricas novas, modernas e possantes, recém-chegadas, não conseguiram trafegar nas linhas em ruínas da antiga RMV, com o sistema de tração dupla e triplice com duas ou três locomotivas aclopadas rebocando longos comboios com mais de mil toneladas. A Rede começou a remodelação da via permanente com a substituição dos dormentes podres

por novos, dos trilhos velhos por novos do tipo trinta e sete, especiais para locomotivas e vagões pesados. Reforma do leito da linha, onde era terra por pedra de primeira qualidade britada tipo três, onde já era empedrado com pedras graúdas impróprias, substituídas por pedras britadas do tipo três também. Logo em seguida mecanizou a mão-de-obra da via permanente que era braçal com máquinas socadoras, pregadeiras, furadeiras e capina química tornando fácil e eficiente a conservação e remodelação das linhas.

O segundo passo dado para o grande aperfeiçoamento do pessoal foi criando um quadro de excedente para expurgar os maus funcionários. Os velhos empregados da Rede foram cedidos à Rede Ferroviária, mas esta julgando uma boa parte deles inconveniente lançou eles no quadro de excedentes entregando ao governo federal e foram remanejados para os vários órgãos do governo sendo os correios e telégrafos os mais atingidos por estes empregados. Com a vacância deixada por eles foi aberta inscrição para admissão de moços com idade entre 19 a 21 anos que tivessem cursado pelo menos a oitava série escolar e gozasse de boa saúde é claro.

Os candidatos aprovados receberam antes de mais nada planos de treinamento especializado para as novas funções, especialmente os candidatos a maquinistas e ajudantes nas locomotivas diesel e elétricas já que as locomotivas estavam em fase de extinção. Os velhos empregados, na maioria analfabetos já doentes e abatidos pela insalubridade do trabalho, especialmente os maquinistas e foguistas foram submetidos a exames de saúde e psicotécnicos. Como já era de se esperar a maioria foi julgada incapaz em ambos os exames. Os contra indicados nos exames psicotécnicos foram retirados da função e os julgados incapazes nos exames de saúde, licenciados para tratamento. Alguns maquinistas não querendo ficar ociosos nos depósitos sujeitaram a trabalhar como ajudantes de maquinista de colegas novos recém-chegados, que na realidade era uma humilhação. Em fins de 1974 a Rede não querendo mais suportar funcionários públicos cedidos resolveu convidá-los a optarem para o regime de CLT ou para o FGTS. À princípio a opção não parecia obrigatória, mas mesmo assim causou grande inquietação na classe, com receio de perder a estabilidade no emprego bem como outras garantias.

A Rede publicou vários boletins informativos de circulação interna esclarecendo grande vantagens do regime até que

convenheu um grande número a optar. Uma minoria não optante logo foi posta à disponibilidade do governo federal, que em consequência ficou abandonada sem direito a promoções. Os optantes foram indo bem até certo ponto, até que em 1976 houve um reenquadramento de pessoal e que grande número de velhos funcionários optantes ficaram prejudicados porque não participaram do novo quadro de pessoal que por sinal oferecia melhores salários. Os prejudicados usaram canais competentes para apresentar suas reclamações. Entretanto não foram atendidos por estas vias. A maioria entrou na justiça contra a Rede Ferroviária e quase todos ganharam e tiveram que ser enquadrados, mas a chefia não concordando com a decisão da justiça começou a pressionar a classe a fim de conseguir um motivo para dispensá-los do serviço por justa causa. O objetivo foi parcialmente alcançado, um bom número teve que fazer acordo e mediante indenização foram lançados na rua. Os mais inteligentes procuraram outro serviço continuando a contribuir para o INPS até completar o tempo e se aposentarem, os que já contavam 30 anos ou mais de serviço requereram a aposentadoria imediatamente e ficaram bem, enquanto que os menos ajuizados esbanjaram o dinheiro da indenização e hoje estão na miséria, sofrendo as consequências da tal opção para o fundo de garantia. O restante que escapou da perseguição continuou trabalhando normalmente, mas sempre na mira da administração que ainda não havia conseguido cumprir a risca a meta desejada que era se livrar dos empregados velhos considerados pouco produtivos. Para alcançar o objetivo final e acabar com a raça do resto dos velhos, pressionaram a apelar pela aposentadoria, inclusive oferecendo um prêmio em dinheiro como incentivo. Alguns aceitaram o prêmio e outros não porque o critério de cálculo do INPS para o salário da aposentadoria era baseado nos últimos 36 salários de contribuição que defasava muito em relação aos salários da ativa.

Em novembro de 1982 o presidente Figueiredo mandou cumprir o decreto do presidente Geisel, pagando a paridade de salários dos aposentados com o pessoal da ativa, só assim os velhos perderam o amor à Rede, aceitaram o prêmio e deram adeus a RFFSA e foram gozar da bem merecida aposentadoria. A RFFSA aos poucos foi renovando o quadro de pessoal com gente nova devidamente habilitada para o exercício de suas funções proporcionando aos longos comboios, boas condições para transportar vitoriosamente as riquezas brasileiras-" (maquinista, 76 anos)

4 - Os Espaços do Trabalho

Via Permanente

O mestre de linha administrativa a manutenção de aproximadamente setenta ou oitenta quilômetros da estrada. Este percurso era dividido em trechos de cerca de dez quilômetros, cada um sob responsabilidade de uma turma de quatro trabalhadores braçais e um feitor.

O mestre de linha percorria constantemente o seu trecho, fiscalizando semanalmente o trabalho dos feitores de turmas, viajando no trem de carreira, de carga ou de passageiros. Encarregava-se da escrita, solicitava o fornecimento dos materiais necessários à conservação da linha e morava na cidade que lhe fosse mais conveniente.

O trabalho do mestre de linha era fiscalizado pelo engenheiro residente.

As turmas de trabalhadores de linha moravam na beira da estrada de ferro em cinco casas construídas pela Rede. O seu serviço basicamente era o de capinar o mato para manter os trilhos limpos, roçar as margens da linha, conservar os trilhos bitolados e nivelados, para evitar arrancos nos trens manter o leito da linha coberto de pedras, fazer o puxamento com alavancas para arredondar as curvas, substituir os dormentes estragados por novos, chapear trilhos quebrados, apertar parafusos frouxos, substituir trilhos gastos ou invertê-los para aproveitar a face não usada, fazer o carregamento de dormentes, quando trabalhavam em zona produtora. Deviam obrigatoriamente fazer a ronda da linha, antes da passagem dos trens, para verificação de seu estado. O objetivo de todo esse trabalho era garantir condições aos trens de trafegarem evitando acidentes. O feitor deveria percorrer o trecho, observando a situação da linha e decidindo os trabalhos a serem feitos conforme a necessidade. Se no seu trecho houvesse frequentes descarrilhamentos e se fosse comprovado que a causa deles era de feito na linha, ele seria punido e desvalorizado em seu trabalho. Essa responsabilidade era dividida também com o mestre de linha. O material, para consertar a estrada de ferro, vinha da Residência. O engenheiro residente fornecia, mediante pedido do mestre de linha, solicitado pelos feitores.

O transporte do pessoal da linha era feito em troles.

Trole é uma prancha retangular com rodas, que tragefava pela linha transportando os trabalhadores e ferramentas - pás, socas, enxadas, picaretas, alavancas, machados, enxô, bitolas, chaves de boca, estojo com bandeiras, catraca para furar trilhos, etc, usadas no conserto da linha. Além disso levava também a comida. A freiagem do trole era feita através de uma peça de madeira existente na mesa do trole que, quando aplicada sobre a roda, fazia com que parasse ou regulasse a velocidade nas descidas. O trole era movido pelos trabalhadores através de uma vara com um ferrão na ponta para não deslizar na terra e um deles era responsável pela sua freiagem. O pessoal partia da sede da turma às sete horas, regressava às dezesseis horas e tinha uma hora para almoço. Para evitar acidentes enquanto a turma trabalhava num determinado ponto da estrada era colocada uma bandeira vermelha nos dois lados do percurso, entretanto, era comum a bandeira cair ou ser tirada do lugar por pessoas ou animais, trazendo riscos para os trabalhadores.

Diariamente e por revezamento, cada trabalhador da turma fazia a ronda da linha. Através dela eram removidos obstáculos que estivessem na linha tais como trilho quebrado, animais, árvores ou barreiras caídas, etc. Para isso o rondante precisava transportar consigo as ferramentas para os eventuais consertos, o estojo de lata com as bandeiras e um lampião a querosene. No final do trecho da turma ficava um marco de madeira com um parafuso onde o rondante deveria colocar nos dias pares um disco redondo e nos dias ímpares uma placa retangular. Através desse sistema o mestre de linha, ao passar de trem, fiscalizava se a ronda havia sido feita. A ronda deveria ser feita antes de passagem dos trens. O rondante deveria esperar no final do trecho a passagem do trem e levantar a bandeira branca, para anunciar ao maquinista que a linha estava em ordem.

Além desses trabalhadores, havia também uma turma de linha extraordinária, com cerca de trinta homens. Moravam, quando em serviço, em um barracão e faziam a reforma da linha em geral - trocavam trilhos e dormentes, faziam, o cascalhamento e socagem da linha. Esse trabalho era necessário nos trechos da estrada que estivessem só com terra, ou melhor, sem cascalho. O encarregado da turma tirava dois para fazer a comida do grupo e os mantimentos eram fornecidos pelos próprios trabalhadores.

Em outras palavras, os serviços realizados na via per

BIBLIOTECA DE ECONOMIA DE ENFERMAGEM

manente coordenados pelo Departamento de Linha eram: serviço de capina, roçado, linha descoberta, nivelamento de juntas e linha, levantamento de banquetas, juntas apertadas, repregação, reforma de lastro de terra e pedra e de aterros, alargamento e rampamento de cortes, levantamento e rebaixamento de leito, remoção de barreiras, empedramento, limpeza de valas e valetas, limpeza de esgotos, pontilhões, bueiros, fossas, cercas construídas, postes e trilhos cortados, postes de trilhos furados e fixados, transporte de terra em lastro, construção de desvios, lavagem de caixa d'água, limpeza dos canais de de captação.

Ao longo da linha eram necessários, constantemente, dentre outros, serviços de carpinteiro, ferreiro, pedreiro, para construção de casas, estações, pontes, etc. Essas turmas possuíam seu encarregado e se subordinavam às ordens e instruções técnicas do engenheiro residente. Trabalhavam em lugares variados, até mesmo distantes, o que dificultava a permanência junto à família. Às vezes recebiam passes para viajar no trem de passageiros, mas geralmente viajavam no trem de lastro que transportava trabalhadores e material - dormente, areia, pedra, etc - e saía de madrugada.

Entretanto, no Relatório da RMV, de 1954, já há o registro de utilização dos serviços de empresas empreiteiras, através de concorrência para a construção de túneis, pontes, bueiros, travessias, alargamento e assentamento da linha, muros de arrimo. Em Divinópolis, no final de 1954, foi feito um assentamento de linha por uma empresa empreiteira entre o pátio de Divinópolis e a ponte do Rio Itapecerica. O serviço foi feito com a utilização de trilhos velhos fornecidos pelo Departamento de Linha.

Tráfego

A administração das estações e o movimento de trens estavam sob coordenação do Departamento de Transportes da RMV.

As estações variavam em tamanho e prestação de serviços. As estações de primeira classe eram aquelas localizadas em entroncamentos importantes como em Garças de Minas, Ribeirão Vermelho, Barra Mansa, Divinópolis, etc - locais de grande movimento de passageiros e cargas, composição e recompo

sição de trens e baldeação de mercadorias. Cada estação possuía um ritmo de trabalho. Dependendo do seu tamanho, se dividia em diferentes seções tais como: armazém de exportação e importação, bilheteria, baldeação, movimento, telégrafo, arquivo, contadoria, etc. As estações intermediárias, ao longo da linha, eram aquelas de pequeno movimento e poucos funcionários, como por exemplo, a de Djalma Dutra, Ermida do Campo no município de Divinópolis. A RMV possuía, nessa época, cerca de 276 estações.

A quantidade de funcionários em cada uma dependia dos serviços oferecidos. Nas estações maiores, as funções de cada um eram mais definidas, mas, nas menores, o funcionário, qualquer que fosse seu cargo, realizava, na verdade, diferentes tarefas. O quadro de funcionários de uma estação de primeira classe era formado de várias categorias: o agente ou chefe de estação, os telegrafistas, os guarda-chaves, conferentes, os manobreiros, o pessoal da limpeza, os guarda-chaves, os condutores ou chefes de trem, quando na estação houvesse destacamento deles, baldeadores, bilheteiros, encarregado de processos, encarregado da renda, encarregado do pátio, etc.

Todos os trabalhadores e serviços prestados pela estação estavam sob responsabilidade e coordenação do agente ou chefe da estação. Era um cargo de confiança. Atendia ao público, mantinha contato com a Direção da RMV ou com outras estações, fazia remoção de pessoal e substituição de pessoal, a escala de férias, etc. Nas estações intermediárias o próprio agente acumulava as funções de telegrafistas, conferente, etc.

O conferente se encarregava dos serviços de importação e exportação de mercadorias. Fazia, por escrito, a relação das mercadorias despachadas e prefixos dos carros onde se encontravam. Recebia ainda as mercadorias para ali destinadas, coordenava as atividades dos trabalhadores da baldeação de mercadorias em trânsito de um vagão para outro. Na carreira de conferente, os próximos passos poderiam ser de telegrafista ou de condutor de trem, ambos no mesmo nível. O último cargo possível era o de agente da estação por indicação. Entretanto, nas estações intermediárias, o conferente podia, além do despacho de mercadorias, atender ao público, vender passagens, entregar mercadorias, fazer o serviço de baldeação, separando as mercadorias de acordo com o seu destino, fazer o serviço de contabilidade, telégrafo, a até mesmo assumir a função de

compositor na formação dos trens e trocas de vagões das composições que circulavam.

A contadoria era o setor encarregado de receber e despachar as mercadorias. Estas eram classificadas de acordo com o seu peso ou tamanho e através de uma tabela determinava-se o preço pelo seu transporte. Esse serviço era feito pelos conferentes e guardas. O encarregado da renda era responsável pelo recolhimento de todo dinheiro que entrava, recebia o dinheiro, lacrava e mandava para a Direção em Belo Horizonte.

Nas estações compositoras, os trabalhadores da baldeação faziam trabalho braçal pesado. Colocavam carga nos vagões, trocavam a carga de um vagão para outro por causa da diferença da bitola de um metro para a de 0,76 m. As mercadorias eram variadas: cereais, ferramentas, miudezas, etc, tornando necessário separá-las de acordo com o seu destino.

Os guarda-chaves eram incumbidos de virar as chaves da linha férrea por onde os trens deveriam passar. Nas entradas de trem, o guarda tinha que firmar com o pé a chave até que o último carro passasse para que as pontas das agulhas não desajustassem com a trepidação do trem. Usava uma bandeira verde aberta, na mão direita e com o braço estendido, solicitava ao maquinista fazer marcha lenta ao transpor a chave. Podiam ainda, de acordo com a estação, fazer trabalho braçal pesado como transportar mercadoria dos vagões - carregamento e descarregamento de volumes que chegavam e saíam, bem como manobras de trens.

Nas grandes estações, existiam os manobreiros. Geralmente, eram maquinistas e foguistas escalados para esse serviço. Usavam uma locomotiva já separada para esse fim. Junto com os compositores, faziam parte da turma de movimento de trem. Às vezes, moravam em casas pertencentes à Rede perto da estação. O compositor responsável por esse serviço fornecia ao manobreiro uma lista com a relação dos números dos vagões a serem anexados em uma composição ou retirados de outras e os que formariam uma nova composição. Com a locomotiva eles movimentavam os carros nas manobras, para formar a composição. O encarregado do pátio examinava as manobras, ajudava o compositor, tomava conta da cabine através da qual era dado o sinal para que as máquinas entrassem ou saíssem.

Existiam diferentes composições de trens: o misto que

transportava cargas e passageiros, o noturno que viajava à noite transportando passageiros, o trem expresso que desenvolvia uma velocidade maior e viajava durante o dia, o trem cargueiro que transportava apenas cargas, o trem pagador que fazia o pagamento dos funcionários ao longo da via férrea, etc.

Existiam também diferentes tipos de vagões: abertos, chamados pranchas e fechados - os coletores. Os produtos perecíveis eram transportados em coletores fechados. Outros coletores transportavam animais, produtos inflamáveis, etc. Existiam vagões de primeira e segunda classe, vagões dormitório, bonde, correio, restaurante, fúnebre, gaiolas, gôndolas, pranchas, alojamento, socorro, etc.

Os telegrafistas trabalhavam em salas equipadas com aparelhos morse, nas grandes estações como Belo Horizonte, Divinópolis, Lavras, Três Corações, Ibiá, Barra Mansa, etc. O telégrafo era primordial, porque naquela época a estrada era administrada de forma preponderante por meio de telegramas: ordens de serviço, horário de trens, pedidos ou concessões de licença para os trens circularem, etc. Do bom andamento desse serviço dependia em grande parte a segurança do tráfego. Os aparelhos de telégrafo e suas linhas e instalações eram mantidas por guarda-fios especializados. Nas estações pequenas, ao longo da linha, esses serviços eram feitos pelo agente e um guarda-chaves somente.

A carreira de conferente, telegrafista, compositor, condutor de trem, etc, poderia ter se iniciado com um guarda-chaves habilidoso que se dedicasse a praticar o serviço ou de um voluntário particular que se sujeitasse ao serviço de praticante gratuito até aprender os serviços e mais tarde ser admitido após aprovação em concurso.

O condutor de trem, ou chefe de trem, encarregava-se de administrar as composições dos trens de passageiros, em viagem, picotar os bilhetes dos passageiros e depois recolhê-los no fim do destino de cada um. Deveria ainda fazer a escrita e junto com os guarda-freios manter o comportamento dos passageiros nos limites da ordem e da moral. Nos trens mistos, além desses deveres, ele se encarregava de serviços de carregamento e descarregamento nas estações e paradas regulamentares, ao longo da linha. Essa função era dividida em primeira, segunda, terceira e quarta classe.

Nos locais sede de Depósitos, existiam também destaca

mentos de guarda-freios. Geralmente dois guarda-freios acompanhavam as viagens. Nas descidas de serras e em outras circunstâncias, por solicitação do maquinista, eles deveriam, com o freio manual, ajudar a frear a composição, quando o freio automático falhasse. Para isso deveria viajar no último vagão de trem para ajudar a fiscalizá-los ou freá-los. Além disso, deveriam ajudar a abastecer de água e lenha a locomotiva ao longo da estrada e poderiam vir a ser chefe de trem através de concurso.

O fato dos trens mistos transportarem passageiros e cargas fazia com que houvesse muitos atrasos na chegada dos trens, pois sempre havia carga a carregar ou descarregar ao longo da viagem. Isso provocava insatisfação aos usuários e o movimento decidiu então que os mistos continuariam a transportar aquelas cargas cujo destino fosse o mesmo da composição. Para atender ao serviço de mercadorias destinadas às diversas estações intermediárias, ao longo da RMV, foram criados os trens de prefixo CM ou de carga mista. Para conduzir estes serviços foi criada a função interina de bagageiro. Os guarda-freios podiam concorrer a esta função através de concurso. Os aprovados eram designados e recebiam uma gratificação em dinheiro pelo exercício da nova função. Tinham também a vantagem de receberem alguns pontos a mais nos concursos para chefe de trem.

O fiscal de tráfego era escolhido, por concurso, entre os chefes de trem. Sua tarefa era a de fiscalizar o trabalho dos mesmos nos trens de passageiros.

Para vigiar a estação havia ainda os rondantes.

Não existia um horário de trabalho definido, "a priori", trabalhavam enquanto houvesse serviço.

Tração

Os Depósitos e Destacamentos eram sedes de locomotivas e do pessoal incumbido de sua manutenção. Ali as locomotivas eram conservadas de prontidão para o cumprimento das escalas de trens.

O Depósito era administrado por um chefe e seu substituto era o escalador.

Para conservação e manutenção das locomotivas existiam diferentes artífices, lotados no próprio Depósito. A turma de caldeireiros cuidava da parte relacionada com a caldeira e vaporização das locomotivas - fornalha, grelhas, condutores de vapor, caixa de fumaça, etc. A turma de acessórios cuidava das válvulas de segurança da caldeira - apito, sino, válvulas de introdução e ou injetores, compressores de ar na bitolinha, injetor de vácuo na bitola de metro, manômetros de medir vapor, ar e vácuo, vidro indicador do nível de água na caldeira, torneiras de provas de água, etc. Turma de ferreiros para fazer manilhas de suspensão dos travessões de freios, furos, manilhas de engate, etc. Turma de encanadores para cuidar dos encanamentos de ar comprimido, vácuo, água, condutores de óleo, etc. Turma de soldadores e maçarico para soldar as peças quebradas. Turma de carpinteiros e marceneiros para pequenos reparos das cabines de madeira, substituir vidros quebrados das cabines e janelas dos carros de passageiros, casas de moradias, estações, fabricar móveis para as repartições. Turma de eletricitas, turma de torneiros para tornear peças novas e retornar peças desgastadas. Turma de funileiros para fabricar por exemplo vasilhames novos para condução de óleo de viagem e soldar os velhos que apresentassem vazamentos.

O Depósito possuía uma turma de revista permanente que trabalhava em sistema de rodízio. Quando uma locomotiva chegava de viagem, ela era conduzida ao Depósito e era submetida a uma revista geral no seu mecanismo. limpeza da fornalha, cinzeiro, caixa de fumaça, etc. Ali eram abastecidas de água, lenha, carvão, óleo, areia. Os pequenos defeitos eram consertados e se apresentassem defeitos graves eram encaminhadas para a oficina geral. Os estragos eram muitos devido às más condições da linha. Os limpadores com estopa e queroneze faziam a limpeza do movimento, isto é, a limpeza geral. No pátio do Depósito, ficava a turma de lenheiros para encher o "tender" das locomotivas de lenha e carvão, trabalhadores que preparavam a areia para encher os areieiros das locomotivas, os chamados de equipagem, os acendedores diurnos e noturnos para conservarem as locomotivas acesas e manobrá-las no pátio, os lavadores de caldeira e os rondantes. Trabalhavam das sete às dezesseis horas, mas geralmente tinham que fazer hora extra até às vinte e duas horas.

O escalador era aquele que organizava as escalas de

viagens, determinando os maquinistas e foguistas para os diversos trens, os horários de viagem, as folgas e férias a que tinham direito. Dentre as locomotivas disponíveis no Depósito, separava as que deveriam viajar. Escalava as locomotivas e o chefe de manutenção se encarregava de colocá-las em condições. Segundo os depoimentos, era um serviço trabalhoso, na medida em que era necessário conciliar as necessidades do serviço com a escassez de pessoal e de locomotivas. Eram comuns reclamações de funcionários quanto às escalas de serviço feitas.

Para o registro das ocorrências de viagem, consumo de combustíveis, etc, o Departamento de Transportes fornecia formulários chamados de DT, aos trabalhadores do tráfego e da tração, os quais se encarregavam de preenchê-los. Esses formulários se distinguiam um do outro pela sua cor, número de listras e principalmente pelo seu número. As iniciais DT parecem se referir a Departamento de Transportes.

Nas escalas de pessoal e locomotivas era usado o DT 33. Nele era registrado o número da locomotiva, o horário de partida, o prefixo do trem, a procedência, o destino, o nome do maquinista e do foguista. Era preenchido pelo escalador de pessoal da tração de cada Depósito, mediante circular dos trens do dia seguinte, fornecido pelo encarregado do movimento dos trens. O escalador tinha dificuldade para preencher as escalas devido a deficiência de pessoal. Muitas vezes era obrigado a escalar equipagem que não tinha ainda chegado, para cumprir outra escala, por isso a equipagem acumulava folgas e atrasava férias. O registro da escala era feito em quatro vias: a primeira era afixada em lugar acessível ao pessoal da viagem e a seus familiares. A segunda via ficava na estação local, a terceira via era mandada para o condutor de locomotiva e acendedor e a quarta via permanecia no bloco.

Cada Depósito tinha seus trechos de tração. Os trechos de tração do 10º Depósito eram de Divinópolis até Barra do Paraopeba, Garças, Belo Horizonte e Aureliano Mourão, atendendo regiões como a de Bom Sucesso, Lagoa da Prata, Azurita, etc. Cada Depósito possuía suas turmas de socorro para atender os trens acidentados ao longo da linha. No 10º Depósito existiam três turmas de socorro, duas no próprio Depósito e outra fornada pelo pessoal da conserva de carros e vagões, situada no pátio da estação. Antes da remodelação da via permanente, a partir de 1955, os acidentes eram muito frequentes. No tempo de chuva, as três turmas de socorro eram insuficientes para atender

todos os chamados. A turma era composta de cerca de dez funcionários e um encarregado responsável pela administração dos serviços. A composição do especial de socorro era formada por quatro carros - um dormitório, um refeitório e cozinha, um vagão de ferramentas, calçamentos, uma prancha para guindaste e outros aparelhos para destombar vagões. E também um vagão para baldeação de mercadorias dos vagões tombados. A saída do socorro poderia ser a qualquer hora do dia ou da noite. Quando o trabalhador dessa turma ia para casa, ficava de sobreaviso, pois quando o aviso de pedido de socorro fosse dado, ele deveria, no prazo máximo de quarenta minutos, apresentar-se no Depósito ou na estação. De acordo com a extensão do acidente, eram necessários mais ou menos dias para prestar o socorro. As horas a mais trabalhadas eram pagas como extraordinárias.

O posto de conserva de carros e vagões situado no pátio da estação pertencia ao Depósito. Este posto, existente até hoje, era composto de um encarregado e de uns vinte a trinta funcionários. A tarefa do posto era fazer a revisão dos vagões e promover pequenos reparos nos carros e vagões em trânsito na estação. Ao chegar um trem na estação, dois conservadores revistavam-no, um de cada lado, para verificar se a composição estava em ordem. As pequenas avarias eram reparadas ali mesmo. Quando a avaria fosse muito grave, o vagão era requisitado e retirado da composição para ser consertado, e logo após era entregue à estação para prosseguir viagem. Os serviços de revista eram permanentes e para tanto era mantido o sistema de rodízio. Era um serviço perigoso porque muitas vezes eram consertados vagões lotados de mercadorias e, se um vagão escapu lisse, poderia acidentar os funcionários. No caso do Depósito já ter deslocado a primeira e a segunda turmas de socorro, a turma do posto de conserva formava a terceira turma de socorro para atender nos acidentes.

Existia o cargo de fiscal de tração, um cargo de confiança da chefia. Segundo os depoimentos, de acordo com as normas regulamentares, este fiscal deveria ser escolhido entre os maquinistas que possuíssem melhor ficha funcional e que tivesse boa conduta e melhor desempenho na função. Entretanto, muitas vezes, a escolha recaía naqueles maquinistas que tivessem um relacionamento melhor com os chefes ou com políticos da situação que intercediam em seu favor. A sua tarefa era a de fiscalizar tudo aquilo que fosse relacionado com os serviços de condução dos trens e de seu pessoal, apurar irregu

laridades como atrasos ou adiantamento de horários pelos maquinistas, embriaguez, etc. O fiscal tinha franquia para viajar em qualquer trem ou veículo, de preferência, dentro das locomotivas. As irregularidades encontradas nos carros e vagões, na locomotiva ou no pessoal deveriam ser comunicadas por telegrama e posteriormente acompanhadas de ocorrência por escrito. O processo era montado e o responsável deveria justificar a irregularidade cometida. O fiscal de tração deveria principalmente instruir e orientar as equipagens no desempenho de suas funções, evitando processos desnecessários. Permanecia no cargo até que o chefe do Departamento de Transportes concordasse, caso contrário, ele retornava às suas funções anteriores de maquinista.

Existia também a função de graxeiro que servia de ajudante do foguista nas locomotivas de grande porte. Nas viagens, o graxeiro ia aprendendo o serviço e, se apresentasse um bom desenvolvimento, seria aproveitado como foguista. Dependendo do seu desempenho na função da simpatia do chefe do Depósito e de boas referências do maquinista, poderia ser nomeado foguista de quarta classe.

Os funcionários que trabalhavam em horário regular, durante a semana, ou seja, oito horas diárias, tinha direito à folga dominical. Aqueles que estavam sujeitos à escala tinham direito a uma folga por semana, estipulada de acordo com as necessidades do serviço. As horas a mais que fossem trabalhadas podiam ser trocadas por pagamento ou por folgas.

Faziam parte também do pessoal da tração os maquinistas e foguistas que compunham a equipagem de viagem e se encarregavam da condução das locomotivas. Podiam ser chamados, a qualquer hora do dia ou da noite, pelo chamador de equipagem para dirigir a locomotiva. A escala de viagem para cada um era feita pelo escalador. Não possuíam um horário regular de trabalho e durante muitos anos cumpriram uma jornada de trabalho de dez e dezesseis horas.

Por volta de 1941, durante um período de cerca de cinco anos, após uma jornada de dezesseis horas é que a equipagem ganhava uma porcentagem. Depois dessa experiência passaram a receber uma diária, mas dividida em terços. Se a viagem começasse cedo, a equipagem recebia a diária toda, se fosse depois do meio-dias, recebia dois terços da diária, se fosse à tardinha, recebia um terço e era paga no final do mês.

Tinham direito a um dia de folga por semana de acordo com a escala e se o serviço permitisse, caso contrário, a folga era acumulada. Durante a Segunda Guerra Mundial, antes de dezesseis horas diárias de trabalho, não era concedido descanso, se o percurso da viagem não tivesse sido completado. Depois das dezesseis horas, poderiam pedir oito horas de descanso, mas esse pedido era geralmente negado sob alegação da necessidade de serviço. Mesmo com toda jornada de trabalho o número de foguistas e maquinistas existentes não era suficiente para atender pontualmente as escalas, pois muitos não viajavam por motivo de doença ou apadrilhamento de chefes.

Conforme pudemos constatar nos depoimentos, a equipe trabalhava em excesso, correndo risco de vida, devidos aos constantes acidentes, passando noites em serviço e suportando, na cabine da locomotiva, a elevada temperatura da caldeira. Devido aos baixos salários e atrasos de pagamentos os maquinistas e foguistas, possuíam uma situação financeira precária e em decorrência, tinham pouco crédito no comércio. Qualquer falta ao serviço, por doença ou cansaço, tinha que ser justificada sob pena de punição.

Na tração, os trabalhadores eram aceitos inicialmente como limpadores de máquinas, lenheiros, etc. As promoções para terceira, segunda e primeira classe eram feitas pelo Diretor da Rede, segundo critérios como merecimento, bom comportamento, antigüidade, etc.

Por outro lado, o foguista poderia, mesmo sem ter passado por todos os níveis, ser indicado pelo chefe do Depósito para ser aproveitado como maquinista de quarta classe, ganhando as diárias correspondentes. Segundo as informações colhidas, o chefe imediato procedia assim porque ele não queria que os trens parassem de circular ou tivessem atraso. Se o serviço fosse prejudicado, ele poderia ser destituído da função de chefe. Essa situação era aceita pelo foguista, porque aumentava as suas possibilidades de promoção para uma função acima na hierarquia, quando houvesse vaga.

O serviço de foguista era perigoso e insalubre. Estava sujeito a constantes acidentes devido às más condições da linha permanente, cumpria uma jornada de trabalho exaustiva e viajava em frente à fornalha, jogando nela a lenha para fazer o fogo, suportando intenso calor. Injetava água na caldeira de acordo com o nível permitido; se fosse pouca, queimaria a cal

deira, se fosse muita, poderia afogá-la. Deveria também limpar a caldeira, a fornalha, cinzeiro, caixa de fumaça, movimento, braçagem, rodas. Deveria cuidar da lubrificação do movimento, caixa de graxa das rodas motrizes, fazer manobras em viagens nas estações intermediárias entre a procedência e o destino do trem. Era chamado para cumprir a escala de viagem pelo chamador de equipagem e geralmente ficava fora de sua casa durante muitos dias. A jornada de trabalho dependia do tempo que levasse a viagem, seja durante o dia ou à noite. Em viagem estava subordinado ao maquinista. A vantagem em ser foguista era que poderia seguir carreira vindo a ser maquinista e além disso ganhar as diárias de viagem.

O trabalho de maquinista, apesar de menos pesado que o de foguista, implicava em maior responsabilidade. Deveria se apresentar no Depósito pelo menos duas horas antes do horário de partida, para revistar a locomotiva. Se partisse com a locomotiva mal reparada, a responsabilidade era dele. Recebia a locomotiva já abastecida, no Depósito, através do encarregado da manutenção mas, deveria revistar o bujão de segurança da caldeira, o funcionamento dos injetores de água na caldeira, o manômetro, o aparelho de freio, aparelho de óleo, etc. Deveria também verificar se o "tender" estava abastecido de lenha, carvão e água suficientes para alcançar o primeiro depósito de lenha e a primeira caixa d'água ao longo da linha, se as ferramentas estavam completas, se foi fornecida a quantidade de óleo lubrificante de acordo com o pedido feito, se os areieiros estavam cheios. A locomotiva teria, ainda, que ser equipada com três bandeiras - verde, branca e vermelha - um lampião, duas canhotas de ferro ou encarrilhamentos, bem como champões e cunhas de madeira para encarrilhamentos de vagões. Estando tudo em ordem, o maquinista deveria conduzir a máquina até a estação, para receber a composição do agente recompositor, no posto de conserva. Ali ele devia revistar a composição, fazer a prova de freios. Se fosse trem de carga, ele devia anotar em sua caderneta a série e o número dos vagões e conferir com a guia da composição recebida do agente. Além disso era preciso verificar os lacres dos vagões de carga. Se houvesse violação dos lacres, o maquinista não deveria receber a composição porque passava a ser responsável pelas mercadorias que transportava. Assim fazendo, ele assinava os papéis e estava pronto para a partida. Recebia então do agente ou do telegrafista a licença para circular com o trem até a próxima

estação, porque a linha não fica à disposição de apenas uma composição. A licença de viagem é concedida até certo ponto, daí para frente é preciso receber outra licença e esperar a passagem de outro trem, para depois seguir a viagem. Se fosse trem de passageiros, o agente dava um sinal no sino e em seguida o chefe do trem dava um sinal de apito e levantava uma bandeira branca para o maquinista que soltava um apito longo, seguido de um curto, para anunciar aos passageiros a partida do trem.

O formulário DT 1, série A era o impresso que concedia livre licença para o trem ímpar, ou seja, indicava que o trem poderia circular sem restrição de uma estação até a próxima. Deveria ser escriturada corretamente, sem erros e nem rasuras, principalmente na parte referente ao horário de entrada do último trem na estação seguinte, destino do trem, data, atrasos na chegada e na partida do trem. O DT 1, modelo 2, série B, era a licença condicionada - papel branco com uma faixa verde transversal - indicava que o trem deveria fazer marcha cuidadosa ou vagarosa em algum ponto, devido ao mau estado da via permanente, ou devido à existência de algum trem circulando na via, etc. O DT 1, modelo 3, série C, usado na concessão de licença condicional para trem ímpar, era um papel branco com duas faixas vermelhas cruzadas. Indicava que aquele trem iria cruzar com outro trem na estação seguinte. O DT 2, modelo 4, série D, era um impresso cor-de-rosa, usado na concessão de licença livre para trens pares. O DT 2, modelo 5, série E, impresso cor-de-rosa com uma faixa verde transversal, era usado na concessão de licença condicional para trens pares. O DT 2, modelo 6, série F, possuía duas faixas vermelhas cruzadas e indicava cruzamento na próxima estação. O DT 12 era o guia de composição onde eram mencionadas todas as séries e números dos vagões da composição.

No destino do vagão, o agente da estação revistava toda a composição e, se encontrasse alguma irregularidade como, avarias no material, violação de lacres, etc, expedia ocorrências que resultavam em processos para apuração de irregularidades e punição para os responsáveis.

O maquinista e o foguista, ao saírem de viagem, levavam consigo colchão, roupas de cama para os pernoites, panelas e alimentos. Quando era concedido o descanso, dormiam em alojamento da Rede, um galpão, geralmente no chão. Às vezes, nes

ses galpões, existiam "tarimbas" uma espécie de cama feita com paus e tábuas por cima. O salário que recebiam não era suficiente para manter a família e pagar despesas de pensão ou hotel. Cozinhavam os alimentos muitas vezes na própria fornalha da locomotiva.

Em viagem, todo maquinista deveria trabalhar uniformizado, caso contrário, era punido. Geralmente, possuía um uniforme de gala para as viagens em trens de passageiros e outro, de pior qualidade, para as viagens em trens de carga. Esses uniformes eram comprados pelo próprio empregado. No boné do maquinista eram pregadas diversas insígnias douradas, na quantidade referente à classe à qual pertencia o maquinista.

O maquinista devia fazer o registro diário do que foi gasto, tais como, o consumo de carvão, metragem de lenha gasta, gasto de óleo para lubrificar o cilindro e de óleo mais leve para lubrificar o movimento das máquinas. Era estipulado o tempo que o maquinista poderia gastar durante a viagem. Os atrasos deveriam ser justificados e ocorriam por vários motivos, tais como, impedimento da linha devido a acidentes ou turmas em serviço, pouco vapor devido à lenha verde, torta ou de má qualidade, etc. Também não podia chegar adiantado porque isso seria sinal de que tinha sido feito excesso de velocidade, fato passível de punição. Esses casos eram apurados pelos fiscais.

O DT 24 era o talão destinado ao registro de pedido de material como o combustível recebido no Depósito. A lenha era escriturada em metro cúbico e o carvão em quilos. Se o material recebido fosse de má qualidade, ou seja, lenha verde, fina, podre, encharcada, etc, era prudente que o maquinista registrasse o fato, porque era responsável pelo atraso do trem por falta de vapor ou pelo excesso de consumo, podendo ser punido, se o chefe do Depósito não o defendesse.

O DT 27 era um papel timbrado, onde o maquinista devia fazer o registro diário referente à viagem: data, prefixo e categoria do trem, número da locomotiva, série e número dos vagões, nome do maquinista e do foguista, ocorrência de irregularidades, o consumo de combustível, lubrificantes, local da procedência e destino do trem, tempo em marcha, tempo em manobras, tempo em prontidão, tempo parado nas estações, atrasos, etc. O maquinista deveria anexar no DT 27 as vias da licença, do DT 24 e DT 29 e entregar ao escritório, no Depó

sito. A escrita deveria ser legível e sem erros. Quando havia erros o escritório devolvia e montava um processo para que o maquinista se justificasse. Muitas vezes, se ele tivesse um bom relacionamento no escritório, a correção era feita sem devolução.

O DT 26 era o impresso escriturado pelo chefe da estação da procedência do trem ou dos vagões. Nele constavam série e número de todos os vagões e seu destino, a tara, número de volumes contidos, peso e natureza das mercadorias, procedência do carro e da mercadoria, etc. Nos trens de carga, esse documento era de responsabilidade do maquinista. Se as mercadorias não fossem entregues corretamente, o maquinista e o agente da estação eram os responsáveis e as despesas referentes ao percurso inútil com a devolução do carro ou volumes, eram divididas entre ambos. Era frequente trocar o número dos vagões, registrar vagões vazios como lotados, etc. Esses descuidos resultavam em penalidades para os infratores.

Podemos constatar, a partir do que foi exposto, que era o próprio serviço em si que obrigava maquinistas e foguistas a trabalharem sem descanso e o tamanho da jornada de trabalho dependia do escalador. Quando um pedido de descanso era negado, o maquinista muitas vezes parava o trem longe da estação para dormir, contribuindo para aumentar os atrasos constantes dos trens e impedindo a circulação de outras composições.

Na cabine da máquina ficavam o maquinista e o foguista, a fomalha e a caldeira, era portanto, um local quente. A chaminé soltava faíscas e brasas e no dia a dia era comum acontecerem pequenas queimaduras, decorrentes das fagulhas que saíam da fomalha e caíam na equipagem ou em passageiros, ou então por encostarem na caldeira quente. Era preciso estar vigilante para não deixar o fogo se alastrar nos vagões. A caldeira possuía uma válvula de descarga do vapor em excesso, mas o maquinista e foguista precisavam ficar atentos ao manômetro que possuía uma seta indicando o nível do vapor. Se esse nível fosse ultrapassado e não fosse injetada água na caldeira, ela poderia explodir. A água injetada fazia a pressão voltar ao normal. Para saber qual a quantidade de água existente na caldeira, eram fixadas nela, do lado do maquinista, três torneiras de prova de água. A primeira, na parte mais baixa, se, ao ser aberta, deixasse escapar um jato fraco de água, indicava que o nível da água estava em

seu limite mínimo e que a caldeira estava correndo risco de sofrer danos pelo calor da fornalha. Nesse caso, o maquinista deveria injetar imediatamente mais água na caldeira, através do injetor. A segunda torneira era montada logo acima da primeira e, quando aberta, se jorrasse jato forte de água, indicava que o nível da água estava no ponto ideal para o bom funcionamento de todos os aparelhos que recebiam vapor seco. A terceira torneira, montada acima da segunda, se ao ser aberta jorrasse forte a água, indicava que a caldeira estava muito cheia e que não poderia ser injetada mais água. O excesso de água afogaria a caldeira e prejudicaria os aparelhos. As torneiras de prova eram o meio mais seguro de constatar a quantidade de água na caldeira.

Para o bom funcionamento das válvulas de distribuição de vapor e cilindro, era preciso mantê-los lubrificados com óleo especial, resistente à alta calor e de boa viscosidade. Na cabine da locomotiva, em posição acessível ao maquinista, ficava o aparelho lubrificador, que comportava cerca de dois litros de óleo. Os bicos conta-gotas entupiam constantemente e, se o maquinista descuidasse do aparelho, poderia ocorrer o gripamento das válvulas e cilindros. Com a falta de lubrificação, os cilindros roncavam e se o maquinista percebesse, evitava em tempo as avarias. Nos trens de alta velocidade, como o noturno, o aparelho deveria pingar quatro gotas por minuto. Nos trens de baixa velocidade, como os cargueiros, três gotas por minuto seria suficientes para manter a lubrificação. O óleo fornecido para cada viagem era racionado na base de um litro por cem quilômetros. Se a equipagem não soubesse aplicá-los, não daria para concluir a viagem, ficando responsável pelo excesso de consumo. Se o chefe do Depósito não cooperasse, a equipagem pagaria em dinheiro o excesso de óleo consumido. O racionamento não só de óleo, mas também de lenha, carvão, querosene, materiais de limpeza, etc, foi mais intenso no período da segunda guerra mundial e nos primeiros anos que se seguiram a ela.

O maquinista que quisesse ser valorizado e considerado competente tinha que dominar certos conhecimentos técnicos obtidos na prática, para consertar as locomotivas, quando em serviço. Pedir ajuda ou reboque em certos casos, depunha contra o maquinista. A Rede fornecia algumas ferramentas, mas muitas pertenciam ao próprio maquinista. Devia consertar o que fosse possível para que a locomotiva chegasse até ao Depósito pois

ser rebocado era desprestigiados para o maquinista. Os maquinistas considerados mais competentes eram escalados para trens de passageiros que faziam mais quilômetros em menos tempo, puxavam um trem mais leve, com mais recursos e mais pessoas: passageiros, condutor, de trem, guarda-freios, etc.

Quando o trem descarrilhava, o maquinista tinha que parar o trem até no máximo oitenta metros, na bitola 0,76 m e até cem metros depois, na bitola de um metro, se passasse era punido. Frequentemente, o barulho da máquina dificultava perceber quando acontecia o descarrilhamento. Ocorriam também explosão de caldeira ocasionando a morte da equipagem ou sua invalidez. Pela tabela seguinte podemos conhecer o número de descarrilhamentos ocorridos na RMV no período de 1947-1954.

Rede Mineira de Viação

Descarrilhamentos nos últimos 8 anos - (por ano e pelas Residências)

Resid.	1954	1953	1952	1951	1950	1949	1948	1947
1 ^a	247	249	349	362	242	315	308	476
2 ^a	237	222	164	155	82	88	69	135
3 ^a	149	317	514	377	326	444	441	791
4 ^a	339	569	619	404	392	285	256	335
5 ^a	122	154	255	194	112	188	172	232
6 ^a	72	134	175	149	82	78	76	129
7 ^a	229	204	231	294	282	230	178	333
8 ^a	67	82	126	151	214	218	162	181
9 ^a	90	77	57	65	71	74	54	93
10 ^a	115	136	141	243	250	216	276	282
11 ^a	31	22	44	32	23	21	22	22
12 ^a	81	59	86	95	103	52	65	59
13 ^a	109	78	86	87	74	64	45	60
14 ^a	258	374	299	162	171	238	166	261
15 ^a	25	42	41	42	46	65	28	32
16 ^a	122	160	128	70	98	41	44	82
TOTAL	2.293	2.924	3.315	2.782	2.568	2.617	2.362	3.503

Podemos perceber que a incidência de descarrilhamentos foi significativa, sendo que a incidência menor se manifestou na 9^a, 11^a, 12^a e 15^a Residências. A média mensal de descarrilhamentos em 1952 foi de 276, em 1953 de 243 e em 1954 de 191.

Quando ocorria um acidente, o maquinista não poderia abandonar a máquina. Ele usava o "*correio de alarme*", ou seja, mandava uma pessoa buscar socorro, a pé pela linha, com uma lanterna acesa à noite ou uma bandeira durante o dia, junto às turmas de linha ou na estação mais próxima. Ou então, em descarrilhamento simples, que ele não conseguisse consertar, eram dados três apitos longos. Para tombamento do trem, ser vítimas fatais eram dados seis apitos longos com intervalos de cinco minutos, além dos três primeiros apitos. Para acidentes ou tombamentos com morte, eram dados nove apitos de três em três, bem longos, com intervalos de cinco minutos. Esse sistema de apitos longos e melancólicos causava alarme e inquietação aos habitantes da cidade e foi proibido a partir de 1960.

O apito era montado na parte mais alta da caldeira e recebia dela vapor seco que é o melhor para seu funcionamento. Existiam dois tipos de apito: o de latão ou bronze, de forma arredondada, oco, com uma válvula para passagem do vapor que produzia o som e uma arroela que regulava a quantidade de vapor e aperfeiçoava seu som. Esse tipo de apito produzia sons estridentes graves e agudos que o maquinista mudava atrvés de golpes dados na corda do apito. O outro apito é o sanfona, de ferro fundido, achatado, de som menos estridente, criado para substituir o primeiro que devido ao seu som considerado bonito era usado abusivamente pelos maquinistas, nas chegadas e saídas. Além de consumirem muito vapor, interferindo no consuno de lenha, incomodava os moradores sendo proibido pela administração da Rede, retirado das locomotivas e substituído pelo apito sanfona. O apito deveria ser usado de de quinhentos a oitocentos metros antes da chegada nas estações para alertar passageiros, transuentes e funcionários incumbidos de dar entrada ao trem. A partida era anunciada com dois apitos: o primeiro longo e o segundo mais curto. Era usado nas passagens de nível e ao transpôr os locais de trabalho da turma de conserva. O feitor oscilava uma bandeira branca anunciando que estava em ordem e o maquinista dava um apito curto confirmando que estava ciente. Também era usado para

espantar animais da linha ou para pedir auxílio de freio manual ao guarda-freios quando o freio automático falhava, dando dois sinais curtos.

Muitas vezes o maquinista não era punido pelos acidentes, pois quase sempre resultavam do mau estado de conservação da linha: dormentes podres, terreno úmido, formigueiro na linha, etc. O excesso de velocidade era punido severamente com o corte de cinquenta por cento do salário, corte total do salário ou suspensão do serviço por alguns dias. Fazer acima de 45 Km/h nas linhas curvas e de estado de conservação ruim era considerado excesso de velocidade. O trem de passageiros podia fazer entre 45/50 Km/h. O cargueiro podia fazer entre 20/30 Km/h, caso contrário, os seus vagões podiam sair dos trilhos. Geralmente, todo acidente na linha era acompanhado pela montagem de um processo, por um fiscal, para apuração de responsabilidades. A punição era decidida pelo chefe da Divisão.

Segundo os depoimentos dos ferroviários, houve muita punição injusta. Além disso, para o maquinista, era quase sempre uma situação embaraçosa, sendo necessário inventar outras causas para o acidente. Se desse como causa o mal estado da linha, os trabalhadores das turmas, mestre de linha e engenheiro residente voltavam-se contra ele, se desse como causa defeito no material rodante, o pessoal da Oficina é que ficava contra, o encarregado da conserva dizia que o vagão tinha sido revistado e estava em condições.

Na verdade, a responsabilidade pelos acidentes era da própria empresa que em decorrência de suas dificuldades econômicas, não fornecia os materiais suficientes para a manutenção das estradas e veículos e o pessoal necessário para a realização dos serviços.

Pela tabela seguinte podemos constatar o número de acidentes registrados na RMV durante o período de 1951 a 1954.

Acidentes verificados na RMV

Residências	Acidentes verificados			
	1951	1952	1953	1954
1 ^a	362	349	294	272
2 ^a	155	222	292	281
3 ^a	377	445	247	154
4 ^a	407	619	569	369
5 ^a	194	255	152	130
6 ^a	149	175	134	93
7 ^a	194	231	204	248
8 ^a	151	126	82	97
9 ^a	65	57	77	74
10 ^a	243	141	136	130
11 ^a	32	44	22	35
12 ^a	95	86	59	85
13 ^a	87	86	78	120
14 ^a	162	310	374	276
15 ^a	42	41	42	27
16 ^a	70	128	162	159
TOTAL	2.782	3.315	2.924	2.550

FONTE: REDE... (1954, p. 119)

Analisando esta tabela do número de acidentes nas várias Residências, durante o período de 1951 a 1954, verifica-se que o seu número em 1954 foi menor que nos anos anteriores. De acordo com o relatório da RMV, de 1954, a incidência de acidentes foi também menor em extensão, nas consequências e no número de horas de interrupção do tráfego. Dos 2.550 acidentes, 1.151 foram atribuídos ao material rodante, 554 a causas diversas, 845 foram atribuídos à linha.

Oficina

A função básica da Oficina era a de fornecer a infraestrutura ou o suporte técnico e material ao transporte ferroviário. Além da fabricação de peças, na Oficina eram consertados, reformados e fabricados vagões e locomotivas.

Segundo os depoimentos de ferroviários, a Oficina da RMV em Divinópolis, ao ser transferida para suas novas instalações, em 1917, possuía um total de empregados que não chegava a cem. A partir de então, passou a empregar muitos operários recrutados nas regiões próximas. A Oficina, tendo sido ampliada, passou a receber turmas de trabalhadores de outras cidades; de São João d'El Rei, de Ribeirão Vermelho-fundidores, de Formiga-mecânicos, de Cruzeiro e funcionários da Estrada de Ferro Paracatu. Durante este período, eram admitidos aprendizes que entravam para aprender o serviços sem receber pagamento. Em 1918 é que foi contratado o primeiro engenheiro encarregado da Oficina de Divinópolis chamado Dr. Aquiles Lobo. Os primeiros chefes da Oficina foram Manuel Carregal, Sidney Martins e Pedro Silva.

Os cargos de chefia na Oficina eram preenchidos muitas vezes sob forte influência política partidária. A Oficina era administrada por engenheiros nomeados pela Diretoria da RMV que por sua vez subordinava-se ao governo do Estado de Minas.

Durante a administração do Engenheiro Lucas Lopes, em 1937, a Oficina de Divinópolis foi planificada. Essa reforma chamada "Reforma Lucas Lopes" (SILVA... 1950) não atingiu a produção geral da Oficina e sim a seção de locomotivas que foi reorganizada segundo o programa que estava para ser adotado na RMV - centralização da produção em Divinópolis. As outras seções, como a de vagões e diversos, não atingidas pela reforma, reabilitaram-se através da ação dos administradores que atuaram de 1940 até por volta de 1950. Essa reforma possibilitou o aproveitamento de todos os operários e facilitou o alargamento da Oficina, dobrando turmas ou agrupando homens de especialidades diversas. O quadro de pessoal da Oficina passou de 650 para 900 operários e o número de turmas de 22 para 35. De acordo com o depoimento do Sr. Osvaldo Fernandes, encarregado geral da mecânica da Oficina de 1930 a 1939, os resultados dessa reforma foram muito bons, citando como exemplo a

economia de tempo, aumento da produção, aumento do número de locomotivas e vagões reparados, etc. Essa mudança, no sentido de organizar e racionalizar a produção, contribuiu para aumentar a produtividade do trabalho na Oficina, na medida em que agrupou os funcionários em seções definidas, cada turma com suas próprias ferramentas. Existiam turmas de movimento de locomotivas, de braçagem, de cilindro, calderaria, de lonjê e caixa de graxa, de montagem, de ferraria, de material rodante, de bombeiros, de marcenaria, de carpintaria, de eletricidade, de bombas de ar e injetores, de torneiras e válvulas de molejamento, de chaves de linha, de fundição de ferro, de fundição de bronze, de diversos, etc.

A reestruturação da espaço e funcionamento da Oficina da RMV em Divinópolis, descrita acima, ao que parece, tem a ver com a desativação da Oficina de Cruzeiro, no final da década de trinta.

Em Cruzeiro - SP havia um grande destacamento da tração e uma grande Oficina de reparação geral de locomotivas. Segundo os depoimentos, durante a Revolução Paulista de 1932, esta Oficina da RMV foi ocupada pelas forças revolucionárias paulistas e sua produção foi desviada para as necessidades da Revolução. Posteriormente, por decreto do governador de Minas, Benedito Valadares, a Oficina de Cruzeiro foi, aos poucos, sendo desativada e seu instrumental e maior parte de funcionários, cerca de oitocentos, foram transferidos principalmente para Divinópolis. A Oficina em Divinópolis, que possuía cerca de seiscentos funcionários, foi ampliada em suas instalações, serviços prestados e áreas de atendimento, incorporando também os serviços que antes a Oficina de Cruzeiro realizava. Essa transferência dos trabalhadores teve início por volta de 1942 e se consolidou anos seguintes. A última turma veio para Divinópolis em 1946, somando em seu total cerca de noventa por cento dos funcionários de Cruzeiro. Primeiro vieram os funcionários e depois suas famílias. Alguns foram lotados em Depósitos de diferentes cidades, outros aposentaram, outros abandonaram a Rede e aqueles que estavam próximos da aposentadoria vieram e depois de vencido o tempo necessário, retornaram para Cruzeiro. Muitos deles eram descendentes de imigrantes italianos e portugueses. Eram considerados mais instruídos, tinham mais prática em diferentes tarefas de fabricação na Oficina e, muitos foram aproveitados em cargos de chefia nas diferentes seções. Segundo os depoimentos, eram também mais

"revoltados", mais combativos na exigência de seus direitos e alguns provavelmente faziam parte do Partido Comunista.

Ainda segundo o documento em estudo, (SILVA... 1950), por volta de 1950, as Oficinas de Divinópolis estavam passando por uma situação muito séria marcada, não só pela falta de material, mas principalmente por uma crise de profissionais. O documento considerou que existiam oficiais competentes em categorias inferiores e oficiais classificados sem capacidade. Assim, enfatizou a necessidade de uma outra reforma nas Oficinas para aumentar sua capacidade de atendimento e produção. Em 1959 a capacidade de reparação de locomotivas na Oficina era no mínimo 12 e no máximo 16 por mês, mas esse atendimento precisava crescer em decorrência da idade avançada das locomotivas da RMV. Como solução, foi proposta a diminuição de homens para aumentar a produção através de uma escolha selecionada de mão-de-obra, aproveitando os operários mais competentes para assim obter diminuição do tempo de trabalho necessário.

Na Oficina, em 1950, a programação de reparações de locomotivas, estava planificada com base no seguinte classificador para as bitolas de um metro e 0,76 m.

Classificador - Grau Reparação* - Prazo Trabalho

R - 1	P.R	04 dias
R - 2	P.R	06 "
R - 3	P.R	08 "
R - 4	P.R	10 "
R - 5	M.R	18 "
R - 6	M.R	19 "
R - 7	M.R	21 "
R - 8	M.R	22 "
R - 9	G.R	23 "
R -10	G.R	24 "
R -11	G.R	27 "
R -12	G.R	27 "
R -13	G.R	29 "
R -14	G.R	30 "
R -15	G.R	32 "

- * P.R - pequena reparação
M.R - média reparação
G.R. - grande reparação

O documento propõe um novo classificador retirando as reparações 1,2 e 3 e separando o trabalho envolvendo a bitola de metro e de 0,76 m. A programação ficou reduzida em 12 grupos com redução no tempo de trabalho: bitola de metro - 20% pequenas reparações, 15% média reparação e 10% grande reparação. Na bitola de 0,76 m: 25% pequenas reparações, 20% média reparação e 15% grandes reparações.

O novo classificador proposto no documento foi:

Classificador - Grau Reparação*- Bit. 1,00 - Bit. 0,76

R - 1	P.R	08 dias	07 dias
R - 2	M.R	16 "	15 "
R - 3	M.R	17 "	16 "
R - 4	M.R	18 "	17 "
R - 5	M.R	19 "	18 "
R - 6	G.R	21 "	20 "
R - 7	G.R	22 "	21 "
R - 8	G.R	25 "	23 "
R - 9	G.R	26 "	24 "
R -10	G.R	27 "	25 "
R -11	G.R	28 "	26 "
R -12	G.R	29 "	28 "

* P.R - pequena reparação
M.R - média reparação
G.R - grande reparação

(SILVA... 1950, p.4)

Cinquenta e seis operários existentes na montagem de locomotivas e três chefes de turmas deveriam ser transformados em três turmas com cinco homens cada uma, com um encarregado: turma de limpeza, montagem e distribuidora, constituídas de trabalhadores braçais, ajudantes de ajustadores, artífices e ajustadores, produzindo em série. Apesar dos operários escolhidos receberem um salário melhor, as despesas seriam compensadas pelo aumento da produção e o operário se sentiria mais estimulado a produzir diante da possibilidade de mudança de turma, de acordo com a capacidade demonstrada. Os homens restantes poderiam ser distribuídos nas outras diversas turmas.

Por volta de 1951 existiam as seguintes seções na Oficina: seção de vagões, seção de reparação de locomotivas, seção de calderaria, seção de manutenção, seção de chaves, etc,

subdivididas em turmas coordenadas por encarregados. Na seção de mecânica trabalhavam cerca de 218 funcionários. Eram cerca de quatorze turmas de trabalhadores e cada uma consertava a parte da locomotiva de sua competência. A seção de vagões consertava e fabricava vagões. Consertava por volta de cem a cento e vinte vagões por mês. Na seção de vagões existiam cerca de doze turmas: carpinteiros, caldeireiros, soldados, serradores, diversos, etc, em número de trezentos e vinte homens, mais ou menos.

Os montadores montavam as peças da máquina. Os caldeireiros trabalhavam com a caldeira, fornalha, caixa de fumaça, condutor de vapor, carros metálicos para transporte de combustíveis, etc. Os torneiros eram os fundidores e modeladores de peças. Fabricavam rodas para carros de carga, braço de conexão, barra de combinação, quadrante, charneira, freios conectores, etc. Os carpinteiros faziam bancos, cabines de madeira, caixas para guardar ferramentas, etc. Existia uma turma especial que fazia carros para transporte - vagão de carga, mais tarde, já no tempo da máquina elétrica, foram também construídos vagões de passageiros. Faziam também pranchas de madeira para transporte. A turma da marcenaria fabricava móveis. Existia ainda uma turma que trabalhava com a montagem metálica e com forragem com fôrmica. O mecânico de máquinas fazia a montagem e ajustagem de peças nas locomotivas e fabricava peças de distribuição de vapor.

A Oficina da RMV em Divinópolis significava também um centro de treinamento de mão-de-obra industrial especializada. Essa mão-de-obra especializava-se através do contato com técnicas de fundição, moldagem e acabamento de peças aí desenvolvidas adquirindo grande capacidade de criação. Formou-se, portanto, na Oficina, através da prática, uma excelente mão-de-obra especializada. No final da década de vinte, foi construído nesta Oficina o primeiro injetor, aparelho de vácuo e aparelho de óleo, patenteados nos Estados Unidos e de lá importados, sendo usados em uma locomotiva Mikado de quatro eixos. Contando com a participação de Osvaldo Fernandes Xavier, encarregado geral da mecânica da Oficina de 1930 a 1939, o engenheiro que coordenava a Oficina mandou serrar um injetor para que fosse analisado seu interior. Um marceneiro fez o molde em madeira, o desenho foi feito pelos irmãos Manuel Valério e José Valério e o modelador mecânico foi Heitor Sbampato. Além disso, em 1933, na época da Revolução de São

Paulo, foram fabricados na Oficina duas metralhadoras por Joaquim Eloi e João Morato. A primeira, de treze tiros, segundo os depoimentos, ficou com o Diretor da RMV e a segunda, de trezentos tiros por minuto, foi para o 5º Batalhão em Belo Horizonte. As ferramentas para fabricação das metralhadoras e todas as peças foram feitas na Oficina.

Nesta Oficina, houve ainda a fabricação de locomotivas com a participação do mecânico João Morato de Faria. A primeira, em 1920, era uma máquina de quatro cilindros tipo "mallet" e não foi considerada boa devido a sua caldeira ser estreita, acabando como sucata. Essa sucata, particularmente a caldeira, foi aproveitada por aquele mecânico, em 1941, na construção da locomotiva 339. Com a autorização de Heitor Noronha, engenheiro chefe da Oficina, ele desenhou, supervisionou a fabricação de cada peça e construiu esta locomotiva alcunhada de "*Carmem Miranda*". Em todas as peças fabricadas havia suas iniciais J.M.F. Participaram também desses trabalhos José Rodrigues, Pedro Ferreira, Avelino Isolani, Armando Fonseca, Moacir Cabral, Toniquinho Silva, José Augusto Mendes, Elpídio Assunção, José Lindolfo. As peças foram feitas de material usado, obtido no pátio de sucata e as medidas foram tomadas em sarrafos de madeira. Nas mesmas condições, em 1942, foi construída a locomotiva 340, projetada e executada também por João Morato. Esta existe até hoje e se encontra em exposição na "*Estação do Bairro Esplanada*". A locomotiva 340 foi chamada "*Dircinha Batista*", sua capacidade de carga era superior a das convencionais e foram criadas soluções próprias para os problemas técnicos surgidos. O desempenho da 339 foi aprovado inicialmente. Mais tarde, em uma de suas viagens, a caldeira estourou, provocando a morte do maquinista, e a locomotiva foi então sucata.

João Morato de Faria, nascido em 1895, era um operário de nível primário, que possuía grande habilidade mecânica. Entrou para a Estrada de Ferro Oeste de Minas em 1911 como aprendiz gratuito, carregando lamparinas de querosene para ajudar na revisão noturna de carros. Aprendeu o ofício por esforço próprio e, através da prática, obteve conhecimentos de álgebra, desenho técnico ferroviário. Realizou trabalhos considerados importantes, como a transformação de locomotivas de bitola de 0,76 m de movimento interno, para movimento externo através de garfos e barras de combinação e modificação do sistema de freios das locomotivas da RMV adaptando nelas outro

sistema de freios de sua criação, etc. João Morato aposentou em 1950 e faleceu em 1968, aos 73 anos.

Os trabalhadores ferroviários mais habilitados pela prática tinham oportunidade, portanto, na Empresa, de realizar um trabalho criativo. Não era sempre um trabalho repetitivo de tarefas específicas. Isso devia trazer satisfação ao funcionário, prestígio e ascensão na hierarquia do trabalho.

5 - Direitos e Associações

Os trabalhadores da RMV possuíam estabilidade, garantida pelas leis trabalhistas, bem como, direito a férias, licença para tratamento de saúde, auxílio de viagem, diárias, quando estivessem em trabalho fora de casa, etc.

O auxílio de viagem correspondia a um passe de setenta e cinco por cento de abatimento para os funcionários e suas famílias e nas férias possuíam passe livre. Apesar de terem direito à licença para tratamento de saúde, fazer uso dela poderia repercutir de modo negativo para eles, nos momentos de promoções.

As férias dos trabalhadores ferroviários eram inicialmente de quinze dias úteis no ano. Mas suas faltas eram descontadas nelas. Depois passaram a ser de vinte dias úteis e mais tarde de trinta dias corridos. Segundo o Relatório da RMV de 1954, neste ano foram concedidas 4.232 dias de férias aos trabalhadores, as faltas não justificadas foram em número de 2.157 e foram dados 105 dias de suspensão do serviço.

Naquele momento, a diária do maquinista era dividida em três partes: se a viagem durasse todo o dia, ele ganhava uma diária inteira, se a viagem fosse iniciada na hora do almoço ou início da tarde, ele ganhava dois terços da diária. Os que saíam de viagem ao entardecer, ganhavam apenas uma parte da diária. As diárias eram pagas também para as turmas de conserva e fiscais. A diária do maquinista era de um terço sobre o ordenado por dia e correspondia a uma refeição e foi cortada segundo os depoimentos, por volta de 1946. Dessa data até 1948, só após ter rodado 2.500 Km, é que a equipagem recebia o auxílio alimentação por quilômetro rodado. Esse sistema foi chamado por eles de "pau-de-sebo" porque, quando começavam a receber a ajuda, já estava praticamente no final do mês e a

contagem da quilometragem recomeçava. A partir de 1950 passaram a receber ajuda alimentícia desde o primeiro quilômetro rodado, conseguida através de reclamações contra as condições de trabalho, apesar do receio de serem perseguidos.

Para os trabalhadores da Oficina, a Rede fornecia casas na Vila Operária, no bairro Esplanada em Divinópolis, mediante o pagamento de aluguel. Mais tarde, muitos compraram essas casas da Rede através do pagamento de prestações. A Rede fornecia casas para o agente da estação, para o guarda-chaves nas estações intermediárias e para os trabalhadores de turmas.

Em Divinópolis, existia um bonde para transportar os funcionários da Rede. Ligava os dois extremos que existiam na cidade naquele momento, - das Oficinas ao bairro Niterói. O bonde levava e trazia o trabalhador de manhã, na hora do almoço e à tarde. Parou de circular no início da década de 60.

Objetivando a prestação de assistência social aos ferroviários, foi criado o Instituto de Auxílio Mútuo dos Ferroviários da RMV, por volta de 1932, através de um desconto obrigatório em folha de pagamento dos empregados. Funcionava em sede própria em Belo Horizonte, na rua Sapucaí, edifício Chagas Dória. Prestava assistência médica gratuita, serviço dentário, enxoval aos filhos recém-nascidos, empréstimos em dinheiro rápido, que era chamado de papagaio, empréstimo em dinheiro a longo prazo de pagamento, auxílio funeral, fornecimento de gêneros de primeira necessidade, através de carro de abastecimento, um pecúlio de seis contos de réis às viúvas dos ferroviários. Mais tarde, criou convênio com lojas comerciais variadas que vendiam à prestação.

O serviço de abastecimento a domicílio, ao longo da linha férrea, era feito através de um especial de abastecimento. Esse especial era constituído de uma locomotiva e três vagões, dois lotados de mercadorias e um carro balcão com dormitório dos vendedores e onde as compras eram feitas. As mercadorias eram vendidas a preço de custo, através do sistema de cadernetas. O especial de abastecimento percorria toda a estrada de ferro uma vez por mês. Parava nas estações ou nas turmas e os trabalhadores podiam comprar até o limite de setenta por cento do vencimento do mês. Aqueles que moravam em cidades onde existia armazém de Instituto faziam suas compras diretamente nele. Além do armazém existia também a farmácia. O sistema funcionou com eficiência até meados da década de quaren

ta, quando teve início os boatos de corrupção em sua administração. O Instituto começou a atrasar o pagamento aos fornecedores e perdeu o poder de compra nos grandes centros fornecedores de produtos agrícolas, casas comerciais, etc. Os armazéns foram ficando vazios, havendo também deficiência de assistência em relação aos outros aspectos. O Instituto faliu e foi extinto. Como os empregados eram considerados acionistas, a Diretoria restituiu a cada um uma pequena importância em dinheiro.

Em substituição foi criada a Cooperativa Mista dos Ferroviários da RMV. O seu patrimônio pertencia à Rede. Foram extintos o pecúlio às viúvas e o fornecimento a domicílio ao longo da linha. As mercadorias passaram a ser despachadas nos trens mediante pedidos dos funcionários. Existiam armazéns da Cooperativa administrados pela Rede em cidades como Formiga, Garças de Minas, Oliveira, Divinópolis, onde era possível fazer compras mediante o sistema de cadernetas. No final do mês, o valor das compras era descontado no pagamento do empregado. A Cooperativa funcionou bem, no início, principalmente durante o período em que a Rede foi dirigida por Roberto Carneiro. A Divisão de Subsistência Reembolsável (DSR) da RMV, visando o atendimento ao pessoal da Estrada, manteve em funcionamento, ao longo da linha, vinte e três armazéns, serviço odontológico em Belo Horizonte e Divinópolis, ambulatório em Belo Horizonte. Este setor também se encarregava do controle, arrecadação e pagamento de seguro de vida coletivo ao pessoal da RMV e do pagamento das pensões da antiga "Caixa de Socorro" da Estrada de Ferro Oeste de Minas, mas, aos poucos, a Cooperativa foi-se deteriorando, até que, no início da década de cinquenta, encontrava-se totalmente esfacelada - não possuía os gêneros necessários, além de serem caros os que existiam. O trabalhador tinha que comprar nos armazéns da cidade com base na amizade e bom comportamento, porque o pagamento era feito com atraso de meses. Na década de sessenta, esta Cooperativa foi extinta.

O sistema previdenciário, desde a Estrada de Ferro Oeste de Minas até a criação da RMV, era a Caixa Montepio que prestava assistência médico-hospitalar e aposentadoria e pensão aos associados. Foi extinta quando a Estrada de Ferro Oeste de Minas foi arrendada pelo governo de Minas. O sistema previdenciário foi modificado com a criação da Caixa de Aposentadoria e Pensões (CAP) dos ferroviários da RMV. Prestava

assistência médica aos ferroviários da RMV inclusive através de assistência ambulante e a domicílio. O médico visitava o pessoal da via permanente uma vez por mês, viajando no trem pagador, especialmente nas zonas maleitosas de Barra do Paraopeba, Barra do Funchal, Garças de Minas, etc. Essas regiões também recebiam assistência dos médicos da malária, levando remédios para os maleitosos. Esse órgão prestou assistência aos associados até fim da década de cinquenta ou princípio de sessenta, quando foi extinto e criado o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e Empregados do Serviço Público (IAPFESP). Com a fusão dos Institutos, segundo os depoimentos, ficou difícil conseguir assistência médica, devido ao grande número de associado e o atendimento centralizou-se em Belo Horizonte, no Edifício Maia. Mais tarde foi transformado em INPS.

Quando foi extinto o pecúlio às viúvas dos ferroviários, a Empresa realizou convênio com a Companhia Equitativa de Seguros Gerais, mediante desconto obrigatório na folha de pagamento dos ferroviários. A Equitativa faliu na década de cinquenta. Em 1950 o seguro passou a ser feito na Companhia Seguradora Minas-Brasil. O desconto era feito em folha de pagamento e reajustado periodicamente. Surgiram mais tarde outros convênios com outras seguradoras como Boa Vista, Novo Mundo, Seguradora Brasileira, Aliança Companhia de Seguros, etc. Devido a isso, o ferroviário sofria inúmeros descontos em sua folha de pagamento.

Na década de trinta, existia um sindicato dos ferroviários da RMV e Central do Brasil, com sede em Belo Horizonte, em edifício próprio. Os ferroviários eram associados a ele obrigatoriamente e contribuía financeiramente cada mês. Por volta de 1940 foi apresentado aos associados um termo de desistência dos ferroviários e ele foi extinto.

Várias associações foram criadas congregando os trabalhadores ferroviários, provavelmente a partir da década de quarenta. A Associação Beneficente dos Ferroviários de Divinópolis foi fundada em 1946 por Nelson Moreira, vulgarmente chamado Nelson Bichinho, um escriturário da RMV que tinha sido transferido das Oficinas de Cruzeiro (SP) para Divinópolis. A finalidade desta associação era a de prestar benefício aos seus associados e famílias e cobrava uma contribuição inicialmente de dois cruzeiros. Entre os benefícios propostos, havia o desconto de trinta por cento para o associado em uma bar

bearia, aula de corte e costura, datilografia, telegrafia, abono em dinheiro no caso de doença ou acidente, com auxílio na compra de remédios.

A União dos Ferroviários do Brail foi fundada, provavelmente, por volta de 1945, possuía sede em Belo Horizonte e seu presidente era o ferroviário Nílton Faria que fundou uma sede em Divinópolis, na antiga Av. Independência, administrada pelo maquinista Mário Marques. Por volta de 1961, após uma tentativa abortada de greve, sua sede foi invadida por um contingente policial que quebrou os móveis e deu pancadaria em muitos ferroviários, havendo até mesmo prisões.

A Associação dos Servidores da Rede Mineira de Viação, ex-clube dos Ferroviários, com sede na rua Itajubá nº 141 em Belo Horizonte, foi fundada em três de maio de 1941, registrada em cartório, considerada de utilidade pública em 1958 e registrada na Comissão Técnica de Orientação Sindical, em 1943, no Conselho Nacional de Serviço Social. Era uma sociedade civil de promoção e representação legal da categoria profissional dos ferroviários ativos e inativos, visando lutar junto aos órgãos competentes pela revisão de salários dos associados no sentido de garantir-lhe os meios necessários a uma vida digna, prestar assistência jurídica aos sócios, auxiliar os sócios no encaminhamento administrativo de processo de seus interesses. Além disso, criar estabelecimento educacionais de grau primário, médio e profissional, manter bolsas de estudo para os associados e seus filhos, manter uma cooperativa de consumo, instituir seguros de vida, manter na sua sede meios assistenciais aos associados como dormitórios e refeitório extensivos às famílias dos sócios, etc.

Foi também criada, por volta de 1943, a Sociedade Ferroviária por um funcionário da RMV que foi também seu presidente, chamado Gil de Souza Rocha, com a finalidade promover a construção de um hospital para tratamento da tuberculose. Muitos recursos foram angariados e o hospital foi construído em Santo Antônio das Roças Grandes, perto de Belo Horizonte. O valor da contribuição era a critério de contribuinte. Depois de inaugurada, a obra foi aparelhada e entrou em funcionamento, prestando bons serviços. Publicava uma revista mensal chamada Alterosa, onde era apresentado dentre outras coisas o balanço mensal da instituição. Depois da aposentadoria e morte de Gil de Souza Rocha, desapareceu o desconto de mensalidade

referente ao hospital, da folha de pagamento. Mais tarde saiu a notícia de que ele tinha sido vendido.

Há muitos anos foi criada, na antiga Estrada de Ferro de Goiás, a Associação dos Empregados da Estrada de Ferro de Goiás. Propunha prestar inúmeros benefícios aos associados, inclusive seguro de vida. A associação depois estendeu seus direitos aos funcionários da RMV. Com esta medida, mais tarde, em 1955, com a fusão das estradas de ferro, a sigla foi transformada em AFERCO - Associação dos Ferroviários do Centro-Oeste. A regional de Divinópolis mantinha aula de corte e costura, datilografia e convênio com laboratórios, clínicas médicas, raio X, hospitais, dentistas, etc, para atendimento aos associados ferroviários da ativa ou aposentados.

Além dessas, existiam outras associações envolvendo os trabalhadores ferroviários.

CAPÍTULO III

SAINDO DOS TRILHOS - A RESISTÊNCIA DO TRABALHADOR FERROVIÁRIO

Os processos de formação e conformação do trabalhador, existentes nas relações de trabalho, realizam-se por um lado, no sentido de levá-lo a adquirir valores e comportamentos necessários ao funcionamento da empresa ou ao aumento da produção. Por outro lado, essa formação é vantajosa para o trabalhador pois, ele se forma também para a classe social a que passa integrar, transformando-se em um sujeito de direitos. É essa transformação que lhe permite, a partir daí, através de sua mobilização e organização exigir a realização desses direitos, referentes por exemplo, às condições salariais, férias, licenças, etc, e de resistir através de greves ou outras formas quando a empresa não os garante.

Acreditamos que, o trabalhador ferroviário, por ter vivenciado essa experiência, criou então formas diversas de resistência através das quais buscava, não a eliminação das relações de trabalho mas, a melhoria das suas condições de trabalho, portanto, de sua vida.

Reconstruímos diferentes manifestações de resistência dos trabalhadores ferroviários, do centro-oeste mineiro, principalmente as coletivas, através de depoimentos dos mesmos, respeitando a representação que fazem dos processos vivenciados. (2)

1 - Resistência Individual e Grupal - Depoimentos

"O trabalhador de linha, o feitor e o mestre de linha eram os que mais trabalhavam, essas pessoas eram as mais

(2) Este capítulo sobre a resistência do trabalhador ferroviário foi montado em torno de alguns grupos temáticos. Cada um deles foi composto através de trechos considerados pertinentes para a caracterização dos mesmos, aproveitando diferentes passagens das entrevistas. Optamos por acrescentar após cada trecho a função e a idade do entrevistado. As entrevistas foram realizadas em 1987.

sacrificadas e as que menos ganhavam e menos valor tinham. Toda a vida defendia eles, mesmo no socorro, às vezes, saía com o socorro e deixava para dar alimentação ao meu pessoal depois. Eles eram assim, chegava no local eles estavam trabalhando, nós terminava o nosso serviço e eles continuavam trabalhando. Criei muita polêmica com isso, tinha sujeito que às vezes brigava comigo:

- Você não pode fazer isso, tem que deixar o nosso pessoal comer.

- Não, aqueles merecem primeiro porque eles foram os que mais trabalharam." (mecânico de locomotivas, 57 anos)

"Quando fui chefe de turma, porque antigamente contavam a hora do socorro só enquanto estava lá trabalhando e terminava o serviço vinha para o depósito não vinha ganhando e também se ia para casa dormir não contava. Então, na minha época eu contava as horas que o pessoal tinha, desde a hora que nós saía e se nós ficasse oito dias fora, contava todas as horas. Então falaram para o chefe que eu estava procedendo de maneira errada e tive que ir lá em Belo Horizonte. Cheguei lá e o chefe me disse:

- Sr. Emiliano, precisa haver ordem para colocar as horas para o pessoal, se o senhor parte de Divinópolis, por exemplo, o senhor chega no local do acidente, o senhor desempede a linha, mas tem alguns carros que não estão dando passagem e o senhor dorme à noite, se o senhor dorme o senhor vai contando as horas?

Respondi:

- Acontece o seguinte, nós não saímos de casa para passear, nós fomos trabalhar.

- Mas se vocês estão dormindo...

- Estamos, mas no outro dia quando amanhecer o pessoal volta a trabalhar.

- Mas o senhor não trabalha à noite, o tempo todo.

- Não, não é possível, nós não somos máquinas, nós somos de carne e osso. O senhor já viu algum trabalhador trabalhar oito horas sem descanso?

- Mas o senhor não devia contar as horas livres, só as horas que o pessoal está trabalhando.

- Não, mas nós não estamos lá passeando, nem porque nós queremos ficar lá no mato, nós estamos lá a serviço e acontece que nós somos uns escravos, nós estamos em serviço

permanente, nós estamos lá nas nossas casas e durante a noite nós estamos de ouvido em pé, se apita o socorro nós temos que sair correndo e ir atender. Se o pessoal que trabalha na ferrovia toma conhecimento, já avisa o porteiro e pede para ele apitar o socorro, a agente não tem sossego. Se um dia de folga, um dia de domingo que é dia de folga um me pede para vijar, se dispenso um, o outro também quer e não posso dispensar porque senão posso ficar desprovido para socorro, mas se o senhor acha que estou errado o senhor pode me substituir. Acho que é muito razoável pagar todas as horas de socorro, mas se o senhor acha que não, o senhor pode me tirar, não serei mais o encarregado.

Ele concordou comigo."

(encarregado da turma de socorro, 77 anos)

"O mestre de linha me trouxe para a turma para melhorar ela e chegou por aí de novo, um sujeito muito novo, engenheiro residente, e achou que eu era malandro e então chegava até ele e ele já me chamava a atenção e falava que era parte de negligência e aquilo me magoava demais e eu tanto trabalhava como quase matava o pessoal de tanto trabalhar e ele achava que eu era malandro. Um sujeito que tinha trabalhado com ele, feitor, estava como auxiliar de mestre de linha, falou para ele que estava enganado comigo, que eu era um sujeito que era um bom feitor e faltava era completar a turma. Assim que ele completasse a turma, ele ia ver que eu ia melhorar a turma. O quadro era formado de cinco homens e um feitor, e nós estava em número de quatro, então ele inteirou e logo os acidentes foram parando e aí acabou aquela coisa, ele passava brincando comigo, mas eu não gostava dele não. Nunca falei para ele, mas uma vez quiz e falei para o meu compadre dentro da estação:

- Se amanhã ele me chamar a atenção, vou tirar ele do alto, agarrado pela goela.

O meu compadre falou:

- Não faz uma coisa dessas compadre que esse povo vem, acha a agente aqui, sai e deixa a gente aqui.

Quando foi no outro dia, chega o telegrama dele se despedindo e falando que ia embora para outro lugar, foi para Belo Horizonte." (mestre de linha, 74 anos)

"Das condições de trabalho não reclamava não porque a gente já estava acostumado, não tinha outra coisa melhor, ninguém oferecia, então a gente achava que estava tudo bom, tudo normal. A gente reclamava era de ser mal pago. A gente chorava um para o outro, reclamava para os chefes. Não adiantava, às vezes, eles também estavam na mesma situação. Às vezes também nós entrava em greve." (maquinista, 77 anos)

"Achar ruim achava, mas o que fazer. Calado não, às vezes, a gente chiava, a gente reclamava para o chefe, mas não adiantava. Eles alegavam que a gente tinha que trabalhar para suprir a falta e depois folgava quando o serviço desse condições." (maquinista, 66 anos)

"Tinha sujeito que estava cansado, então ele pedia para pernoitar numa estação para descansar, o agente não deixava, então ele puxava o trem pela linha, chegava lá na frente ele parava e ia descansar, e impedia o trânsito todo. Isso nunca fiz. Enquanto o trem não chega na estação o agente, nem de uma nem de outra estação, não podia dar a licença para outro trem. A pessoa tomava punição. Era suspenso de serviço, ficava sem trabalhar. Depois passou a multa, a pessoa trabalhava, mas perdia os dias de trabalho." (maquinista, 77 anos)

"Lembro que me aconteceu uma vez com o mesmo chefe, estava transportando madeira para o vale do Rio Doce, pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, mas só viajava durante o dia porque o dormente corria muito e vinha para a frente e precisava parar e chamar a turma para consertar o carregamento de dormentes e eles começaram a falar que estava demorando muito nas minhas viagens. Fui chamado e quando cheguei lá em Belo Horizonte o chefe me disse:

- Emiliano, quantos dias o senhor gasta nessas viagens para o Espírito Santo com o carregamento de dormentes?

Respondi:

- Doutor, gasto na base de doze, treze, até quinze dias, depende do trem.

- Mas Sr. Emiliano, o senhor está demorando demais, o senhor está gastando muito.

- Estou doutor, mas não tenho condições de fazer em menos dias.

- Mas dizem que o senhor só viaja durante o dia.

- É verdade, eu só viajo durante o dia.

- Mas por quê?

- Doutor, numa viagem de doze a quinze dias não posso viajar noite e dia, tenho que descansar, então prefiro descansar à noite e trabalhar durante o dia porque é melhor para mim e para o serviço porque, acidente tem muito, então se estou viajando durante o dia e vejo um defeito na linha, posso parar, consertar e ir embora e se for à noite aquilo cai, pode haver um acidente e é pior.

- É Emiliano, mas mesmo assim o senhor está demorando muito.

- Mas não tenho condições de fazer em menos dias, se o senhor quizer me substituir está entregue o meu cargo.

- Então senhor Emiliano, vou mandar um maquinista levar o senhor até o pátio, o senhor regressa a Divinópolis e vou mandar um telegrama para Divinópolis.

Me deu um passe e vim para Divinópolis. O passe é para viajar nos trens sem pagar. Regressei para Divinópolis e o chefe mandou um maquinista, até muito amigo meu, com o trem lá para o Espírito Santo. Cheguei aqui, fiquei de folga e depois o escalador me escalou com um noturno para Garças. Cheguei lá e estava esperando a minha escala para voltar, quando chegou um guarda me dizendo que o agente estava me chamando lá na estação. Cheguei na estação e ele me disse que o chefe do Depósito disse que era para eu regressar no primeiro trem para Divinópolis. Perguntei se era alguma coisa com a minha mulher, a minha família e ele me disse que não, era serviço mesmo. Cheguei aqui, passei em casa, depois cheguei no Depósito e perguntei porque eles tinham mandado me chamar. Então eles me disseram que o doutor Belmiro estava me chamando em Belo Horizonte:

- É para você pegar o trem de transporte porque teve um acidente com o Mário Marques lá em Barão de Cocais e impediu a linha, caiu dormente na linha, interrompeu a linha toda e a central está dando em cima pagando estadia para os trens que estão parados nas estações.

Então cheguei lá em Belo Horizonte e o chefe me disse:

- Olha sr. Emiliano, bem que o senhor falou, o senhor mesmo é que vai com esse trem, continua fazendo como o senhor

fazia antes, o sr. Mário Marques deu um prejuízo grande para a Rede, encheu a linha lã em Barão de Cocais, aqui está cheio de telegramas da central.

Eu falei:

- O senhor não quis acreditar em mim.

- Não. O senhor faz o serviço de transporte.

E fiquei nesse transporte até ser chamado para fiscal." (maquinista, 77 anos)

"Tinha uns foguistas que diziam que gostavam de viajar comigo porque eu tinha autoridade, porque tinha muito maquinista que às vezes estava cansado e jogava a culpa no foguista, dizia que o foguista estava cansado. Assim não vai eu falava que ia descansar tantas noites de viagem e ia mesmo, então eles achavam que eu tinha muita autoridade, mas não é autoridade, é que eu fazia as coisas baseado em alguma coisa em que eu pudesse me justificar." (maquinista, 77 anos)

"Se passasse das oito horas já era extraordinário ou folga e o tráfego não tinha nada disso. A oficina tinha as oito horas de trabalho e folgava no domingo. Nós não tinha as oito horas de trabalho e não tinha folga. Nós era doze companheiros e conversei com eles e falei:

- Vamos lá conversar com o chefe, com o Odório que era o agente da estação, para dar um jeito da gente pegar os extraordinários porque nós pegava às sete horas e ia até nove, dez horas para ganhar oito horas de trabalho. Ele falou:

- Pode deixar que vou arrumar. Quanto tempo vocês podem esperar?

- Dentro de uma semana mais ou menos o senhor pode arrumar para nós.

Passou uma semana, duas e ele nada.

Falei para os companheiros:

- Agora chega, quando apitar o sino ...

Porque, naquela ocasião, o sino apitava às quatro e meia. Pegava às sete horas, tinha uma hora e meia de almoço e apitava às quatro e meia. Quando apitou quatro e meia na oficina eu e um colega meu, o Zé Domingos do Carmo muito amigo, na hora que apitou, eles abriram um carro cheio de miudezas para a gente descarregar, eu e esse colega meu fechamos o carro.

Já estava tudo combinado de nenhum de nós trabalhar, os doze homens não trabalhar. Eles abriram esse carro e nós fechamos, não trabalhamos e ficamos firmes em não trabalhar. Chegou o chefe da estação, tinham mandado chamar e ele veio, Odório da Silva. Ele falou assim:

- O que vocês querem?

- Nós fomos até o senhor pedir para arrumar extraor
dinário para nós, o senhor ficou de arrumar e nem ligou mais. Nós estamos trabalhando até tarde sem ganhar extraordinário. De
pois ele falou:

- Os que tiverem achado ruim podem ir embora.

Eu falei:

- Pois eu sou um.

O Zé Domingos falou:

- Também sou outro.

Nós pegamos os nossos paletões e saímos e os outros traíram. Os outros dez foram trabalhar. Fui para casa e no outro dia ele mandou me avisar que eu estava suspense por tempo indeterminado e o outro também. Quando passaram dois dias o chefe do tráfego ia passar aqui e combinei com o com
panheiro:

- Vamos lá contar o caso.

Assim que nós entramos dentro do carro em que ele es
tava, o carro da administração, falamos com ele, mas não lem
bro mais o nome dele. Nós contamos a história direitinho para ele e então ele chegou para o Odório que era o agente e fa
lou:

- Esses dois caras aqui têm razão, eles têm razão de querer ganhar extraordinário pelo que eles contaram, eles não vão ser suspensos nem removidos. De amanhã em diante você vai pagar dois mil réis a cada hora que passar das oito horas e eles vão ficar aqui mesmo.

Chegou o irmão desse agente, um tal de Gentil, e então falou:

- Não, esses dois fazem greve todo dia.

Nós tentamos justificar, mas o chefe falou:

- Os dois estão removidos.

Não adiantou porque chegou esse irmão do agente que era conferente e falou que nós era maus elementos e fazia greve todo dia. Era mentira, nós não era maus elementos. Eles deram ordem para continuar os dez dias, que nós estava sus
pensos e removidos. Eu para Uberaba e o outro para Itamarati.

Deixei de trabalhar na Rede, fui trabalhar particular. Trabalhei 22 dias. Quando deu 22 dias recebi um telegrama do diretor da Rede que o Dr. Lincon. Esse era um homem bom. Fui lá, cheguei, ele tinha uma cadeira, ele sentou, virou a cadeira para o meu lado e falou:

- Sr. João, soube que o senhor está querendo largar a Rede ou já largou, mas o senhor não devia fazer isso. o senhor já tem bastante tempo de serviço e é bobagem o senhor largar a Rede. No caso lá, sei que o senhor tem razão mas, não posso deixar de lado as palavras dos chefes. Contra a sua vontade você vai cumprir a ordem e vai para onde você quiser. Você apresenta uma lista e eu transfiro para onde você quiser, para Belo Horizonte, para outra estação ou para Divinópolis mesmo.

Falei:

- Se é assim, vou confiar no senhor.

Ele me deu um bilhete para eu levar para o Carlos Guimaráes que era o chefe. Ele era o Diretor e tinha o chefe de trãnsito, entreguei o papel para o Carlos Guimarães e ele falou:

- Pode ir sem susto que quando você chegar lá, te transfiro para onde você quiser.

- Olha doutor, então quero deixar claro que quero ir para Belo Horizonte. Quando me apresentar lá o senhor pode me transferir para Belo Horizonte que quero vir para cá.

Me apresentei em Uberaba e nada. Aí eu falei:

- Genaro, você me dá minhas fêrias que vou buscar minha família em Divinópolis, (antes eu morava aqui) não tenho mais dinheiro para pagar pensão.

- Nós não podemos dar fêrias não, nós já estamos apertados de serviço.

- Então você me dá comida e me dá tudo porque não tenho mais nada.

- Não, estou brincando, o senhor pode entrar de fêrias.

Entrei de fêrias, cheguei aqui o Odório estava doente e tinha um tal de Calazâncio no lugar dele, substituindo. Eu estava precisando de dinheiro e eles estavam pagando extraordinários, dois mil réis a hora. Pensei:

- Vou pegar uma beiradinha aqui primeiro e depois vou em Belo Horizonte.

Fui lá, falei com o Calazâncio e ele falou:

- Tudo bem, pode vir.

Trabalhei quadro dias ganhando dois mil réis por hora.

Eles já estavam pagando. O almoxarifado é que pagava. Todo sábado o almoxarifado fazia o pagamento da estação. Comecei a trabalhar e quando fez quatro dias que estava trabalhando chegou um conferente que trabalhava lá, um gordo, e falou:

- Sr. João, o senhor está trabalhando aqui outra vez?

Eu falei:

- Não, estou só ganhando uns trocadinhos aqui nos extraordinários.

Ele foi lá e contou para o agente, que eu briguei com ele, e o agente veio igual uma bala e ficou em cima do agente que estava substituindo ele:

- Você sabe que esse aí é mau elemento? Você está dando serviço para ele e eu não quero saber dele por aqui.

Falou assim com o agente e então ele me chamou e falou:

- Sr. João, sinto muito, a estação não é minha, quem manda aqui é o Odório e ele não quer que o senhor trabalhe. Ele disse que o senhor é mau elemento mas eu não acredito.

Peguei o trem das dez horas para Belo Horizonte e fui diretinho no diretor e falei:

- Dr., o senhor falou que era só me apresentar e depois eu ia para onde quisesse! Falei.

Ele escreveu direitinho e mandou lá para o Dr. Carlos Guimarães, mas quando cheguei lá não era ele mais, era um outro, ele me falou:

- O seu lugar é lá mesmo porque lá são sete guardas.

Falei que ia voltar para o diretor e ele:

- Não, não precisa voltar não, para onde o senhor quer ir?

- Quero ir para Belo Horizonte.

- Mas tem a estação tal, a estação tal que é melhor para você!

- Quero vir para lá!

Fui transferido para Belo Horizonte e trabalhei lá quatro anos. Quando aquele agente brigou comigo e eu cheguei a largar a Rede ele falou comigo que eu nunca mais ia trabalhar em Divinópolis e eu falei que na estação não trabalhava mesmo não e dei sorte que, quando vim para a Oficina, o primeiro pagamento que recebi, ele estava no trem pagador. Falei:

- Sr. Odório, o senhor disse que eu nunca ia trabalhar aqui em Divinópolis e hoje sou um empregado de regalias, não vivo em cativeiro igual o senhor tratava a gente não.

- Sr. João, eu gostava do Senhor.

- Gostava nada, se gostasse não fazia aquilo que o senhor fez." (trabalhador da estação, 76 anos)

"Uma vez, na Oficina, nós trabalhava fazendo roda de vagão. Eram oito homens que trabalhavam na seção de rodas. Cada dois homens faziam quatro rodas por dia. O engenheiro um dia chegou e disse:

- Sei que vocês fazem quatro rodas por dia. Aquele que fizer mais uma, ganha uma folga no sábado.

Depois que ele saiu dali combinei com todos:

- Não vamos fazer não porque, ele dá uma folga no sábado e depois não dá mais não.

Ninguém fez. O engenheiro foi lá no outro dia, esbravejou, xingou, falou. Fui diretinho no jornal e comuniquei. Todo mundo desconfiou de mim mas não falava, não podia provar."

(trabalhador da oficina, 76 anos)

"O pessoal de Divinópolis estava em greve outra vez.

- Tem que mandar força pra lá.

Dizem que o Milton Campos falou e, até anunciou no jornal que ele disse, que ao invés de mandar forças, por que não mandava pagar os empregados? Se ele deu essa resposta, deu a resposta certa. Para que ficar mandando soldado para cá todo mês para combater a greve, então arruma o dinheiro e paga os empregados." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Uma vez em que o pessoal estava passando fome, então os encarregados se reuniram e foram ao mestre, para o mestre conversar com o Dr. Belmiro para ver se ele dava um jeito de aumentar o nosso ordenado. Então foi tudo combinado, ele foi lá e conversou com o Dr. Belmiro que era o engenheiro e o Dr. Belmiro mandou o José Franco, que era o chefe do escritório, pegar três cadernetas e fazer um balanço da compra do mês e calcular o ordenado. O negócio era ruim mesmo, o chefe do Departamento naquela época era chefe da locomotiva, um tal de Paulo Fernandes. Esse Fernandes mandou chamar ele no escritório e falou:

- Não vai ter aumento, não temos condições, não temos

verbas e nós aumentamos o ordenado, eles aumentam o preço, o que é que adianta, dá na mesma.

Um sujeito mais exaltado virou e falou para ele:

- É doutor, aumenta o ordenado, aumentam os preços, eles estão aumentando os preços e o ordenado está parado. A produção vai cair, não vai ter produção porque nós não temos condições de trabalhar. A gente larga os filhos da gente em casa sem nem tomar café e vem trabalhar. A gente não toma café para deixar para os filhos! Vão para a escola, às vezes, sem nem um pedacinho de pão.

- É, mas não tem aumento não, não tem nada.

Nós fomos embora. O Dr. Belmiro falou com a gente:

- É o seguinte, vocês fazem uma comissão e vocês vão a Belo Horizonte e o Tônico vai me representando, o pessoal es colhe outros de confiança para ir com ele.

Nós chegamos na casa do Dr. Germano Couto e ele falou:

- A reivindicação é negócio de aumento?

- É, a reivindicação é aumento. Nós já tomamos as providências todas e não teve resultado então ele mandou a gente para ver. Nós estamos com três pagamentos atrasados, vocês podiam mandar pelo menos dois.

- Nós não temos dinheiro, de onde é que nos vamos tirar dinheiro para mandar pagamento, não temos pagamento.

Quando ele falou que não tinha dinheiro mesmo, falou que não ia atrasar o pagamento de Belo Horizonte para mandar pagamento para nós. O Firmino falou assim:

- Pois é Dr., a barriga dos filhos dos empregados daqui de Belo Horizonte é melhor que a barriga dos filhos dos empregados lá de Divinópolis, os lá de Divinópolis podem passar fome e os daqui de Belo Horizonte não pode. Então já que o senhor não vai dar, se vierem conseqüências piores o senhor é responsável, já não somos nós mais.

- Vocês vão fazer greve?

- Não sei se nós vamos fazer greve.

- Porque se fizer greve, mando o 7º Batalhão para Divinópolis.

- Não adianta o senhor mandar o 7º Batalhão porque eles vão é achar bom nós fazer greve porque, eles também estão com o pagamento atrasado e para mandar eles para lá vocês tem que pagar eles!

- Então vocês estão aparelhados, estão sabendo de tudo.

- Não, fui eu que fiz isso mesmo, conversei com o co

mandante e ele falou que eles estavam com uns pagamentos atrasados e que era até bom que a gente fizesse uma greve pacífica porque quando eles fossem mandados para lá, vocês teriam que pagar os atrasados ou do contrário eles não saem também.

Prenderam a gente lá em Belo Horizonte, nós ficamos seis dias presos. Prendeu assim, nós estava com passes, passes para viajar de trens, nós não tinha dinheiro nenhum, ele deu ordem na estação para não aceitar passe nenhum nosso até que chegasse ordens dele, direto lá do escritório para estação. Nós chegamos lá e eles falaram:

- É, vocês podem ir embora hoje, podem utilizar os passes. Não sabia de nada, usamos o passê, nós estava doido para ir embora para casa, de barriga vazia porque nós não tinha dinheiro nem para tomar café, não tinha mesmo. Ele mandou ligar o carro pagador atrás, não estava sabendo, viemos embora, desembarcamos, fui para minha casa. Quando é de manhã chega um manobreiro me chamando que o carro pagador estava lá na oficina e nós não sabia. Chegou o pagador, chamou o engenheiro e falou:

- O senhor pode pegar o carro pagador e pagar os empregados e a comissão que foi a Belo Horizonte já recebeu dois meses de pagamento.

O engenheiro mandou nos chamar. Ele falou:

- Mas como que vocês fizeram um papel bonito! O senhor, sr. Tônico, me representando, o senhor recebe dois pagamentos e manda só um pagamento para seus colegas aqui, e eles não querem receber, o senhor recebeu dois, eles também querem receber dois.

- Não senhor, mas nós não recebemos nem um vintém lá em Belo Horizonte, como de fato não recebemos. Nós nem na tesouraria fomos.

- Vou cortar uns dias que vocês não iam perder porque vocês foram me representando.

- Mas Dr. Belmiro, pelo amor de Deus nós não recebemos pagamento nenhum.

A Oficina se irritou, foi no engenheiro e ele mandou me chamar, o Firmíno falou:

- Não senhor, vamos telefonar.

Na tesouraria eles falaram que não, que ninguém tinha recebido pagamento lá não, ninguém tinha pego dinheiro lá e que ia mandar um telegrama para o engenheiro daqui falando que nenhum dos que estavam na comissão tinha recebido paga

mento lá em Belo Horizonte. Acabou que nós recebemos só um pagamento." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Era duro porque às vezes você fazia uma coisa qualquer, apertava um pouquinho um empregado, um malandro, um sujeito que não prestava para nada, um vagabundo, ele vinha correndo nos diretores políticos aqui fora e no outro dia você estava sendo chamado a atenção porque estava perseguindo o camarada. Então era uma luta tremenda tanto para o chefe como para o engenheiro como para o encarregado. Você chegava lá ele estava com os braços cruzados, passava para lá e para cá, corria a Oficina toda e aquele sujeito está com os braços cruzados.

- Não tem serviço para ele não?

- Tem, mas ele disse que não vai trabalhar, que está indisposto.

- Não, mas ele veio para trabalhar então tem que trabalhar.

Mandava ele no escritório, mas conforme o partido que ele pertencia, a ideologia dele você tinha que conversar mais ou menos.

- Mas o que há, você não está trabalhando, vai parar, o que houve?

- Hoje não vou trabalhar.

- Não, mas tem que trabalhar, só se você estiver doente pode ir para casa, vai ao médico, te dou folga, você consulta, examina, você não vai perder o dia não, dou um jeito de você não perder o dia.

- Não vou embora não.

Aí decidi mandar ele para o engenheiro.

- Então vou te colocar à disposição do engenheiro, o que podia fazer já fiz, agora não tem jeito de fazer mais nada. Quando o engenheiro chamava ele, ele corria.

- Não, vou no médico. Vê se ele pode.

Ele pode, naquele dia ele ia lá no diretório político reclamar que estava sendo perseguido." (trabalhador da oficina, 82 anos)

2 - Resistência Coletiva - Depoimentos

"Quando entrei, era Oeste de Minas, depois a estrada foi arrendada pelo governador de Minas e aí que piorou a nossa situação." (maquinista, 71 anos)

"Tinha mais greves na época em que a estrada pertencia ao Estado. Getúlio Vargas mandou transferir a estrada para o Estado e desse época para cá piorou tudo." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Foram tantas greves que não me lembro detalhadamente delas não. No governo de Milton Campos teve muitas greves." (maquinista, 77 anos)

"Greve fazia todo dia. Tinha época que terminava uma greve e logo depois começava outra. Eles não cumpriam o que prometiam e então a greve voltava." (mecânico da oficina, 64 anos)

"Parava sempre em Ribeirão Vermelho onde tinha depósito, São João d'El Rei, Lavras, Barra Mansa, sempre acompanhavam." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Começava aqui em Divinópolis porque aqui era um número maior de ferroviários e onde tem menos eles ficam com medo." (mecânico da oficina, 64 anos)

"Começava em Divinópolis e esparramava para todo lugar. Aqui sempre era o cabeça. Acho que era assim porque aqui está mais no centro da estrada. Explorado o povo era em todo lugar. Quando falava em arreentar a greve saía gente de todo lugar." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Antes de 1936, quando a Rede pertencia ao governo do estado, no tempo do Sr. Benedito Valadares, houve uma grande greve pacífica. Esta greve foi geral em toda ferrovia, durou dois dias, segundo diziam os antigos funcionários. Estourou à meia-noite. Os grevistas foram para a estação e tomaram. Ela se propagou imediatamente em todos os setores através de código telegráfico e onde não era possível por este meio, circulavam especiais ferroviários nas linhas, transportando grevistas, paralisando o pessoal das estações e via permanente. Os grevistas bloquearam os aparelhos de telégrafos e até mesmo a via permanente. Foi formada uma comissão representando os grevistas formada por Joaquim Beseca, José de Oliveira, Antônio de Oliveira. O chefe da oficina era o sr. Batelho, alegando que iria avisar a todos, sobre o movimento, telegrafou para a Diretoria da Rede e de manhã veio para Divinópolis um trem especial com soldados armados. Os grevistas procuraram o Prefeito Pedro X Gontijo (3) que conversou com o comandante da tropa e assumiu a liderança da greve. Deu bons resultados e os ferroviários conseguiram os objetivos desejados.

O fato somente se repetiu em junho de 1944, pelo menos dez anos depois, ainda na dupla de ditadores: Getúlio e Benedito. O último reajuste de salário foi em 1937, na base de 13% e em 1944 já com sete anos sem outro reajuste os ferroviários, não suportando mais a miséria em que viviam, tiveram que apelar pela deflagração de uma greve geral e pacífica, bem organizada, com duração de cinco dias. Conseguiram um reajuste na base de 45% que no momento deu para enganbelar a classe."
(maquinista, 71 anos)

"Teve uma greve que participei como cabeça da greve e, essa não me lembro o ano, mas me lembro que só não fui preso porque morava no fundo da casa do prefeito, o sr. Antônio Gonçalves de Matos (4) e ele me dava proteção, mas não podia colocar o pé na rua que os investigadores estavam atrás de mim. Sei que o código dessa era "mamãezinha está doente" e a mamãezinha quase morreu, ela fracassou. O resultado foi que

(3) Administrou Divinópolis durante o período de 1930 a 1934.

(4) Administrou Divinópolis durante o período de 1936/1942 e 1944/1946.

BIBLIOTECA DA FACULDADE DE EDUCAÇÃO

tinha um engenheiro, o Dr. Belmiro, ele combinou com a turma da Oficina e eles não aderiram à greve. E vários companheiros foram presos, não fui preso porque fui protegido pelo prefeito. Eles (a oficina) não participaram. Parece que foi porque a greve partir da tração, eles ficaram enciumados porque, as greves sempre partiam da Oficina que é a força máxima aqui. Os foguistas e maquinistas não chegaram a entrar porque, a greve não chegou a ser declarada. Foi descoberta em Belo Horizonte porque lá eles começaram, mas a força máxima era aqui em Divinópolis. Ia muito no telefone ligando para as outras cidades e eles sabiam que eu que era o cabeça. Sabiam porque lá em Belo Horizonte eles pegaram alguns grevistas e eles contaram. Começou lá em Belo Horizonte." (maquinista, 77 anos)

"Em 1947 houve uma greve geral, em toda a Rede, que durou oito dias e resultou em grandes benefícios para os ferroviários. Foi pacífica, comando organizado, no governo de Milton Campos. Em 1948 houve outra grande greve geral e pacífica em toda a Rede com duração de dez dias no governo de Milton Campos." (maquinista, 71 anos)

"Com a transferência do Dr. Belmiro, veio para Divinópolis o Dr. Walter Mendonça que fez muitas melhorias nas Oficinas mas era muito enérgico. O Dr. Walter Mendonça era um homem muito correto, correto ao extremo. Então promoveram uma forma de fazer uma greve para tirar ele da chefia, ele era engenheiro aqui. Quem estava mandando era a UDN, eles formaram um grupo para tirar ele daí, eles queriam que ele fizesse política dentro da Oficina e ele não permitia nem de um lado e nem do outro, ele queria o serviço. Combinaram que iam promover uma greve para pôr o engenheiro para fora. Era noite e por uns dois ou três dias deu um trabalhão danado porque ele não tinha confiança nem comigo e eu ia muito na casa dele. Ele era muito severo, era um sujeito que gostava de tudo direito tanto que ele chegou a ser diretor da Rede Ferroviária em Belo Horizonte.

Fizeram a greve a noite, era umas dez horas da noite. A turma tinha acabado de fazer o serão. Aqueles que não gostavam dele, que eram empregados malandros, não gostavam dele porque ele gostava que trabalhasse mesmo, fizeram a greve, fi

caram alguns dias parados e mandaram um comunicado para Belo Horizonte. A reivindicação era de que o engenheiro fosse em bora. Ele era muito exigente em relação ao trabalho, horários. O encarregado falava com o chefe e o chefe conversava com ele. Estava tendo um problema porque, se chegava atrasado, tinha que trabalhar assim mesmo, então ele resolveu fazer um quadro de chapas. Nos vagões tinha um quadro, você tirava a chapa do escritório e colocava a chapa lá no quadro. São umas chapas pequenas de latão amarelo com os números dos trabalhadores, 20, 21, 22, 10, você era escalado de acordo com a Oficina de trabalho. Então, às vezes, você tinha que correr porque o encarregado fechava com cadeado. Apitava sete horas, o encarregado fechava e quem chegasse atrasado não pegava a chapa mais e vinha embora para casa sem trabalhar.

Isso foi que provocou a greve porque os empregados estavam aqui, chegaram e reuniram. Esse problema foi na seção de vagões. Sete horas da manhã ele fechou o quadro. Eles falaram:

- É isso, é aquilo, quero ir também, nós vamos fazer reunião com os políticos lá fora." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"O engenheiro quis furar a greve, o povo foi atrás dele, ele teve até que fugir da Oficina. Foi o Walter Mendonça. Ele saiu pelos fundos da Oficina. Eles queriam pegar ele, mas não matar. Queriam vestir saia nele e pintar o sete com ele porque as mulheres dos casados faziam isso mesmo. Ele veio até os fundos da Oficina, pegou um avião e foi embora. Ele era contra a greve, mas ele viu que não tinha jeito mesmo." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"A informação é que ele precisou sair daqui corrido. Eles queriam matar ele e nessa época eu estava substituindo o Sargentino como mestre de oficina, cheguei no pátio, vi aquela agitação e saí daqui correndo. Quando cheguei lá eles não quiseram deixar passar, atravessar a linha. Falei que não ia furar greve nem nada não, ia lá na casa do Dr. Walter Mendonça, eles falaram que não podia. Com muito custo fomos na casa do Xisto e ele não quis nos receber também não. O Xisto explicou que era eu e o Santinho e então ele mandou deixar a gente

OFICINA DA FACULDADE DE ENGENHARIA

entrar. Nós entramos, a senhora dele estava abraçada com ele com medo e nós falamos:

- É o seguinte, está projetado isso e isso e isso e vocês tomem cuidado.

Eles estavam pensando até em matar ele, era eles juntarem uma turma e invadirem a casa.

Ele disse:

- Vocês vão embora porque o negócio é comigo e vocês ficam no meio do povo e vocês vão ficar mal vistos, vocês vão para casa, agradeço muito.

Mas eu não sabia que ele era cunhado do Pedro Aleixo. O Pedro Aleixo veio aqui, trouxe um avião e saiu com o Dr. Walter lá por trás da Oficina, daquela Oficina lá do Catalão e colocaram ele no carro. O Pedro Aleixo naquela época era secretário do Estado, então ele tinha os seus guardas, tiraram ele pelos fundos da Oficina, colocaram num carro e levaram embora." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Em julho de 1950 houve uma greve geral que durou quatro dias, greve geral em toda a Rede. Em 1952 houve uma grevezinha sem comando organizado somente na cidade de Divinópolis, insufrada por mulheres. A dita greve teve um triste fim, com a cadeia cheia de maus elementos considerados subversivos. Sua duração foi de apenas três dias sem nenhum benefício para os ferroviários. Na greve de 52 a polícia veio de Belo Horizonte e começou a jogar gás lacrimogênio e o povo começou a jogar pedra, acertou neles e eles começaram a atirar. Aqui embaixo do viaduto um camarada acertou uma pedra na cara do soldado e eles atiraram. Nós queria tudo na paz, nada de desordem, mas só aconteceu esse episódio porque alguns elementos do nosso meio provocaram a polícia e ela reagiu. O povo naquela época era mais unido e a união é a força. Parava um, parava tudo. Mulheres desocupadas de ferroviários, na maioria desqualificados, e filhos destes também, além de grande número de elementos alheios aos quadros da Rede, aproveitando a oportunidade, promoviam agitação e depredação no material ferroviário, invadiam estações, expulsavam os agentes. Se chegava um trem a multidão de mulheres e a molecada invadia a locomotiva, expulsava a equipagem mesmo sem saber nada sobre a conservação de locomotivas colocando em risco a segurança da mesma.

A Diretoria por medidas de segurança reteve os trens com destino a Divinópolis nas estações próximas como Carmo do Cajuru, Santo Antônio dos Campos e São Gonçalo do Pará. Era um dia de sábado, cheguei em São Gonçalo com o trem misto, onde este ficou retido até segunda-feira. Com a retenção do trem MD5 em São Gonçalo, os passageiros pediram táxi em Divinópolis e seguiram. Um passageiro, viajante da Casa Mendes Mourão, do Tirézio, por nome Plínio, se prontificou a procurar o comando de greve em Divinópolis e pedir para ir a São Gonçalo buscar o trem, mas não houve nenhuma providência mesmo porque a greve estava desorganizada.

O Diretor da Rede mandou seu representante a Divinópolis dialogar com os grevistas e estes não souberam dizer o que desejavam. Como a agitação e a depredação continuaram inquietando a população, o prefeito pediu reforço policial para manter a ordem em Divinópolis. Os agitadores desrespeitaram os policiais até que, um moço também alheio aos quadros da Rede, de cima do viaduto, atirou uma pedra em um soldado acertando o seu olho. Daí em diante a coisa pegou fogo partindo para a violência, o soldado retrucou ao moço com um tiro acertando a sua perna e deixando ele aleijado." (maquinista, 71 anos)

"Houve muita pancada, houve confusão numa greve inclusive até um soldado da polícia, eles deram uma pedrada nele e o olho dele saiu para fora e eles revidaram. Houve revanche e as mulheres estavam agitando, achando ruim, se enrolando na Bandeira do Brasil. Foi na época do Juscelino, ele era governador do estado. Aconteceu o seguinte, eles pegaram esse soldado num bueiro, jogou em cima dele para pegar ele mais de perto. O soldado foi massacrado, eles estavam todos aquarelados embaixo do viaduto, e quando eles viram o que aconteceu com o soldado eles começaram a dar tiros e deram tiro em muita gente." (mecânico de locomotivas, 57 anos)

"As greves aconteceram mais no período do Estado. Mas, depois nós voltamos para o Governo Federal e não teve mais problemas. Em 1961 houve uma greve que durou uns quatro dias. Foi uma greve parcial, parando somente alguns setores da Rede, inclusive Divinópolis, que pelo seu grande número de ferroviários estava sempre em todas. Não houve benefícios significativos

tivos para a classe, mas houve isto sim, ferroviários indiciados em inquérito administrativo por depredação do material."
(maquinista, 71 anos)

"A maioria das greves foram incentivadas por políticos. Nós tivemos uma greve muito forte aqui, não me esqueço dela, essa greve foi incentivada por dois políticos, dois deputados, um estadual e um federal. Eles que fizeram a bagunça toda e na hora que eles viram a coisa feia eles foram embora e deixaram o povo. Não me sai da mente, Euro Arantes e Simão da Cunha. Euro Arantes era deputado estadual e Simão da Cunha era deputado federal.

Em parte é certo as greves porque, você ver um filho e não ter condições de dar, é duro, mas era errado nas condições que eram feitas porque, deixava elementos que não eram do nosso meio se infiltrar no meio e fazer bagunça. Os dois deputados para mim são subversivos, dentro da Rede não tinha ninguém subversivo. Nós tivemos uma greve aqui que, se analisar bem foram vários elementos arrolados nela que nem participaram, fui um deles. Agora veja bem, um elemento incentivado a colocar uma dinamite dentro de uma ponte para dinamitar, destruir uma ponte, o que está acontecendo, o que ele está querendo? Não chegou a explodir porque eles não souberam fazer, mas foi constatado na época. O elemento que fez isso só pode ser um elemento de pouco esclarecimento, incentivado por besteiras e quem incentivou queria destruição de uma composição de trens e a gente perguntava para que e eles respondiam:

- Para nossos companheiros.

Graças a Deus nenhuma delas chegou a se concretizar, não sei se porque não souberam fazer por inexperiência deles, mas eu culpo os deputados." (mecânico de locomotivas, 57 anos)

"Em 1963, sem saber por qual motivo, deflagrou outra greve também parcial envolvendo apenas determinados setores, inclusive com suspeita de elementos subversivos, contrários ao governo de João Goulart. O nosso diretor era o professor Roberto Carneiro, amigo de Jango, que não deixava faltar dinheiro para os ferroviários, inclusive criou um abono de natal fora da lei, por sua conta própria. Os grevistas depredaram a via permanente, linha de contato das locomotivas elétricas e outros

materiais da estrada. Houve algumas prisões, inqueritos administrativos com risco de demissões e altas penalidades. Com estas decepções, melhoramentos das condições de vida da classe e o advento do regime ditatorial no governo Castelo Branco, as greves tiveram definitivamente um fim, pelo menos na V.F.C.O., 5^a Divisão Centro Oeste e atual Regional 2 de Belo Horizonte." (maquinista, 71 anos)

Motivos

"Nos fizemos muitas greves, mas não era por dinheiro não, era por pagamento que estava três, quatro meses atrasados e nos fizemos muitas greves assim. Teve uma greve que nos ficamos dezesseis dias. A cooperativa não tinha nada, o pagamento atrasado e nos ficamos dezesseis dias sem trabalhar." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"A situação ruim, todos os ferroviários reclamando que a situação estava ruim, essa era hora de fazer a greve, quando todo mundo estava sentindo que não podia continuar da quele jeito e melhorava um pouco depois da greve." (mecânico da oficina, 64 anos)

"A gente passava por muitas dificuldades, doenças, salário atrasado, denúncia de colegas, perseguição dos chefes. Na época nos nos julgava bem pagos porque, na época, o ferroviário era julgado como o melhor, mas na época, a dificuldade que nos tinha é que, nos podia ser bem pagos mas não tinha condições porque levava às vezes até três, quatro meses para receber, então você se tornava mal pago porque, passar três meses sem receber não tinha condições, a família precisava dos vencimentos, mas não tinha condições e a cooperativa não tinha nada. As greves eram para reivindicação de pagamento dos atrasados. As greves não reivindicavam um salário melhor, como hoje todas as greves existentes estão sempre reivindicando salários melhores. Na época da ferrovia, no meu tempo, as greves todas foram por causa dos atrasados, três, quatro meses. No governo do Milton Campos foi o período pior porque ele atrasava. Na nossa época era só atualização de pa

gamento." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Ganhar bem não era possível e as próprias greves eram um reflexo de que o pessoal passava por grandes dificuldades." (escriturário, 56 anos)

"A gente vivia com o salário porque gastava conforme ganhava, aí dava. O custo de vida não era tão caro, mas a gente ganhava abaixo dele. O salário aumentava de vez em quando, mas não era frequente, às vezes passava muito tempo sem aumentar. O pessoal da linha não pedia não. Sempre quem pedia aumento de salário era a oficina, eles faziam greve, paravam tudo." (mestre de linha, 74 anos)

"Eles faziam muitas greves, faziam greves pelo pagamento atrasado, o pagamento atrasava cinco meses e vinha um só. Naquela época fazia greve à vontade, fazia toda hora e às vezes favorecia." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"As greves aconteciam devido aos atrasos de pagamento. A cooperativa não tinha os produtos necessários. Acusavam os comunistas, mas era a fome que provocava as greves." (mecânico de máquina, 71 anos)

"As greves feitas na Rede todas elas pediam o pagamento dos atrasados. Na nossa época era só atualização de pagamento. Queria aumento e pagamento dos salários atrasados. A cooperativa que fornecia mantimentos, às vezes a gente chegava lá e só tinha farinha e sabão. A gente comprava farinha e sabão e saía vendendo para conseguir dinheiro para comprar outras coisas." (mecânico da oficina, 64 anos)

"As condições de vida dos ferroviários eram muito difíceis. O governo estadual atrasava o pagamento e para conseguir a subsistência o ferroviário tinha que comprar no armazém produtos que não precisava e vendê-los depois para conse

guir cinzeiro para comprar o que necessitava." (militante do partido comunista em Divinópolis em 1949)

"Eles estavam fazendo greve de mês em mês porque o pagamento atrasava, o ordenado era muito pouco." (maquinista, 67 anos)

"Nós tinha uma cooperativa na Rede, mas às vezes não tinha nem pagamento nem gêneros na cooperativa. O pagamento às vezes atrasava até seis meses e a gente era liberado também do pagamento da cooperativa até receber. A princípio ela fazia mais barato mas depois chegou num ponto que a cooperativa já estava mais cara que nos outros lugares e também faltava muita coisa." (maquinista, 77 anos)

A Participação dos Ferroviários

"Aconteça o que acontecer"

"De um modo geral, todos os ferroviários participavam. A maior parte era a Oficina, toda vida a maior parte foi a Oficina. Quem participava mais era a Oficina. A Oficina toda vida teve um número maior de pessoal, mais gente então eles tinham mais comando, maior volume de pessoal e participavam mais. Na Oficina geralmente eram pessoas mais esclarecidas, mais atiradas, em número maior e um número maior era melhor para eles." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"O pessoal da Oficina não importava não. Já ganhava pouco, se mandasse embora não importavam, arranjavam outro serviço, mas nós era chefe. O maquinista sempre ganha mais, até hoje ganha mais que o pessoal da Oficina. Eles não importavam não, iam metendo os peitos." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"As greves sempre partiam da Oficina que é a força máxima aqui. Havia uma rivalidade entre locomoção e tração porque são de repartição diferente e sempre teve essa rivali

dade entre os trabalhadores de repartições diferentes. A tração sempre ganhou mais e é por isso que tinha essa rivalidade.

A Oficina era a primeira que parava e logo iam desviar a linha telegráfica, ao longo da linha, subiam nos postes e faziam um desvio na linha e não se comunicava com lugar nenhum e muitas vezes arrancavam trilhos, quando havia uma certa resistência chegavam até a arrancar trilhos. Participava todo mundo. As Oficinas vinham lá de dentro, paravam o Depósito, o pessoal ia aderindo. O escritório participava, todo mundo participava. Não quebravam nada, tiravam uma peça da locomotiva e escondiam. Quando a greve terminava iam lá e pegavam a peça e colocavam no lugar. Não estragavam nada. Escondiam no mato, dentro da Oficina, num lugar que fosse possível esconder. Ficava responsável por aquela peça. No dia que a greve terminava teria que colocá-la no lugar." (maquinista, 77 anos)

"Os que gostavam mais daquela folia, achavam que aqui lo era uma folia mesmo, estavam sempre lá no meio, ficava lá dia e noite. O pessoal da Oficina participava mais porque tinha mais organização, mais orientação e o pessoal da linha era menos gente e tinha menos organização e na Oficina a gente sempre corria lá e ia explicando como eles tinha que fazer e eles gostavam daquilo e juntavam e ficavam lá firmes." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Aqueles que eram mais organizados e que eram poucos, discutiam e depois escreviam para os companheiros o dia e a hora. Depois todo mundo se reunia e iniciava a greve. Primeiro invadia a parte das locomotivas, cercava para ninguém entrar e começava a apitar as locomotivas, entrava na Oficina e apitava a sirene. Se começou a apitar a sirene e as locomotivas, todo mundo já sabia que estava na hora. Era antes de começar o serviço, a gente fazia isso de madrugada. Iam chegando e aderindo a greve. Tinha muita gente que era a favor da greve e ficava por conta de não deixar ninguém entrar. Os ferroviários iam se aglomerando ali. O difícil era começar a greve, depois ela continuava. Ia reveando, passava a noite inteira, o dia inteiro." (mecânico de locomotiva, 64 anos)

" - Nós tomava as locomotivas e descarregava, sempre tinha uma turma que ia para a estação porque aí, mesmo quem não era do Partido Comunista começava a entrar e ia paralisando tudo. A participação maior era na Oficina. Quem negociava com o chefe era um outro, não me lembro o nome dele. Ia conversando com os chefes até que chegava naquele tanto que os ferroviários queriam e terminava a greve. Tinha umas pessoas que ficavam por conta de negociar. A maioria é que escolhia, geralmente eram pessoas de confiança, mais preparadas. Não eram perseguidas depois." (mecânico de oficina, 64 anos)

"Nós marcava a hora certa para começar, mas só falava com os companheiros e na hora começava a apitar, bater sino e o povo ia juntando e parava. O primeiro movimento que nós parava era a estação, o telégrafo porque o telégrafo comunicava para todo lado. Então nós tomava a estação, cortava a linha do telégrafo e do telefone e não se comunicava mais para lado nenhum. Nós fizemos muita coisa, nós arrancava trilho e levava para longe, de forma que não tinha jeito, máquina não andava mesmo. No telégrafo sempre tinha camarada que transmitia a greve. Vai ser a essa hora assim e ia espalhando e então na hora que começava aqui todo mundo já estava sabendo. Participava a Rede toda, casamento da Joana, hoje é o casamento da Joana, então era hoje. Tinha a fundição que era onde eu trabalhava, a ferraria, a carpintaria, modelação, serralheria. Ia de seção em seção falando:

- O casamento da Joana.

Todo mundo ficava sabendo e tinha gente no telégrafo. O telegrafista telefonava para outro lugar para avisar os companheiros comunistas e na hora nós tomava a estação e cortava o telégrafo, não tinha mais comunicação, nós estava em greve!" (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Na greve nós tinha um código, por exemplo, reunia uma turma e combinava que o código seria "o casamento da Joana" , esse é um dos que me lembro, então a Joana casa hoje as tantas horas. Era a hora de começar a greve. As Oficinas fechavam, apitava a sirene e o pessoal parava, começavam a tirar peças das locomotivas e esconder." (maquinista, 77 anos)

"Chegava trem nós parava e não deixava sair. Chegava um trem a gente ia lá, parava, tirava peça, a polícia não podia por no lugar, não sabia, os maquinistas todos se escondiam." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Era feita uma comissão para reivindicar a diretoria o aumento que nós desejava, em Belo Horizonte. A gente negociava, nós fazia uma proposta, eles faziam outra, mas a gente acabava sempre aceitando a que eles faziam. Era uma média que dava para a gente também. Conseguia, mas muito pouco. Mas quando a gente chegava a receber aquilo também nós já estava precisando fazer outra greve." (maquinista, 77 anos)

"Teve uma vez que nós fomos parar uma máquina aqui na ponte e tinha um soldado, aquele policiamento grande e falou:

- Ninguém entra aqui.

Tinha um colega nosso que era chefe de montagem, o sr. Olímpio, e ele falou:

- Nós não vamos entrar na máquina não, mas o bujão está quase estourando e se estourar vai matar vocês todos aí.

Ele falou que então nós tomasse conta. Mas era mentira, era só para poder desmontar. Nós fomos lá e tiramos as peças para a máquina não andar e pronto. Nós pegamos o engenheiro residente e demos um couro nele. Nós fizemos muita coisa, nós arrancamos trilho aqui e levava para longe, de forma que não tinha jeito, máquina não andava mesmo.

Na penúltima greve que nós fizemos nós soltamos um boletim na Rede para os colegas marcando o dia, a hora e o local, era aqui no viaduto. Teve um colega que traiu, pegou o boletim e levou para o engenheiro. O engenheiro não falou nada, mandou vir a tropa de choque de Belo Horizonte. Quando nós reunimos no viaduto eles chegaram lá, todos armados e nós fomos presos, eu, o Zé Dionísio, o Armandinho, era uma turma. Era nove horas e nós ficamos até duas horas na delegacia. Depois transferiu eu, o Armandinho, o Zé Dionísio para Belo Horizonte. Chegamos lá era umas cinco horas, nós estivemos das cinco até as três horas lá no quartel.

Nesse depoimento que nós demos lá, o delegado chamou um a um para depor e quando chegou a minha vez ele falou assim:

- Você ouviu falar em greve em Divinópolis?

- Ouvi, estava trabalhando e passou uma turma falando.

- E como você foi preso?

- Ia na farmácia e eles me cercaram.

- É, mas teve um colega de vocês que disse que quase todo dia tem reunião na sua casa, que você é comunista.

- É, ele não falou mentira não, faço reunião lá em casa sim, na hora do almoço, junta eu, a minha mulher e os filhos e nós vamos almoçar, na janta é a mesma coisa, mas comunista nunca. Nem sei o que é comunista.

Mandou assinar e eu falei:

- Tudo que falei é da minha cabeça."

(trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"A polícia vinha aí, o povo agia mesmo, era bobagem porque eles não atuavam de jeito nenhum. Teve uma vez que a polícia começou a dar tiro e acertou um colega nosso, ferroviário. Ele até já morreu, de idade, chamava Inácio, tomou um tiro na perna, mas também furaram o olho do soldado, o soldado ficou muito machucado." (trabalhador da tração e oficina, 76 anos)

"As greves que nós fazia eram sempre muito pacíficas, sempre fiquei incumbido, já estava tudo tramado, sempre tinha um injetor, um lugar para pôr, sempre tinha uma idéia na cabeça, tinha que tirar e guardar. Na hora que a greve tinha acabado, as reivindicações já estavam dadas, cada um chegava e trazia tudo e colocava no lugar, não sumia um parafuso nem um prego. Cada um ficava destinado a tirar uma peça para que a máquina não pudesse movimentar. Quando acabava a greve era só colocar as peças no motor e andar." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Não deixava de ter os agitadores, sempre tinha algum agitador. O povo não ia trabalhar, era greve, manifestava. Quem era o encarregado de serviço, o chefe, por exemplo, ele não podia dizer:

- Não, vocês têm que trabalhar.

Se não vai trabalhar não vai trabalhar, se está de

de greve está de greve. Eu sozinho não vou trabalhar. Eu sozinho não podia sair com a locomotiva para viajar, o maquinista não podia sair sem o foguista. O dia que entrava num acordo, havia tido um aumento, entrado em entendimento, todo mundo entrava no serviço e normalizava a situação." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Deixa que os outros lutam por nós"

"Nós não fazia não, o pessoal da linha não fazia greve não porque a classe é mais baixa, não era o nível igual a Oficina, porque na Oficina trabalhava um conjunto, então eles podiam fazer que não tinha nada e se nós fizesse nós tomava era pau. Nós não dava apoio e não compartilhava com as greves de jeito nenhum. Continuava trabalhando. Fazia a greve só dentro de Divinópolis, na Oficina, no Depósito, mas na linha nunca não. Os feitores e mestre de linha sempre trabalhavam, não compartilhavam a greve não." (mestre de linha, 74 anos)

"O pessoal da via permanente muito raro, em algumas greves eles participavam. Acredito que seja porque eram pessoas menos esclarecidas, porque geralmente o trabalhador de turma era uma pessoa que quase não tinha nem o primeiro grau completo. Antigamente a Rede não usava como hoje usa. A pessoa não precisava ter nem o quarto ano, era semi-analfabeta e trabalhava. Então para a turma ou via permanente eles pegavam no laço:

- Vem cá, você vai trabalhar amanhã.

Não fazia concurso, não fazia nada, às vezes nem sabia ler. Quando chegava na hora ele colocava na folha o dedo polegar, com a impressão digital que ele fazia a assinatura dele. Eram essas pessoas menos esclarecidas e essas pessoas menos esclarecidas sempre são mais temerosas, são mais medrosas, têm medo de tomar iniciativa, medo de perder tudo. Geralmente era medo de participação, eles tinham medo até de perder o emprego.

A classe dos maquinistas, a participação deles era pouca porque estavam mais dedicados às locomotivas, chegavam de viagem cansados, geralmente as greves existentes na empresa eram fortes e nós tivemos muitas greves fortes. O maquinista chegava e os grevistas tomavam a locomotiva dele, ele ia para casa, queria descansar, às vezes ele estava oito, dez, doze,

quinze dias sem ver a família e tinha uma ocasião dessas, de les tomarem a locomotiva dele, então-ele ia para casa descansar. Pelo cansaço, e mais o convívio da família, não tinha condições deles participarem. Acredito que não era medo de perder o emprego, mais era, porque você veja, uma pessoa que está há quinze dias sem ver a família e na hora que está regressando para ver a família dá um problema desses, vai querer mais e correr para casa, ficava às vezes até vinte, trinta dias fora de casa, tinha gente que ficava. O maquinista chegava às vezes em Barra do Paraopeba, o sujeito vinha até um certo ponto e vinha o movimento e mandava voltar para trazer um especial de linha e o maquinista voltava para trás, então ele passava às vezes, até trinta dias longe da família, quando tinha um movimento desses ele não queria saber de nada, ele queria era ficar junto com a família dele e descansar a cabeça também porque, quando começava o rodão outra vez, a vida dele era aquela, o maquinista não tinha sossego, nem ele nem o auxiliar. Os maquinistas eram pessoas de categoria. Na Rede tinha duas espécies, que eram agraciadas pela administração como homens chave, eram os maquinistas, sempre tidos como titulares e os agentes:" (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Era a grande maioria, mas nem todos, muitos ficavam em casa. A Rede, como em toda área, tem aquela polêmica:

- Se fulano ganhar eu também ganho, para que eu vou lá? Na última greve o pessoal aqui sofrendo e eles ficavam rindo, isso vi muito, mas se os outros ganhassem eles também ganhavam." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Tinha muita gente que não participava das greves mesmo não e ficava em casa. Quase todas as greves é assim, tem muita gente que não participa, não fura greve, mas também não entra. Alguns tinham medo, muitos não participavam das greves com medo de serem mandados embora." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Aqueles que não simpatizavam da greve não apoiavam, ficavam mais em casa, participavam mesmo são aqueles que estavam mais interessados na greve, os outros ficavam em casa." (mecânico da oficina, 64 anos)

"Eles fizeram muitas greves mas, nunca participei de nenhuma greve. Até que fui muito prejudicado. Teve uma vez que estava chegando em Amadeu Lacerda, eu, o maquinista, o foguista e o guarda-freios não podia vir para cá e nós ficamos lá presos." (maquinista, 67 anos)

"Não gosto dos sofrimentos e das fofocas que as greves provocam e comumente corria de greve. Não gosto de greve, até hoje não gosto. Acho que greve nem devia ter porque não vale tanto prejuízo, igual tem, porque tem prejuízo, não tenha dúvida, toda greve tem prejuízo para aqueles que participam das greves." (marceneiro, 69 anos)

"Nunca participei de greve, diretamente nunca entrei numa greve, mas indiretamente era grevista, porque não ia trabalhar, também porque não tinha jeito, como é que ia fazer." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Paralisava a Rede toda. Quando vinha uma greve, saíam elementos grevistas de caminhão, isso a gente ficava sabendo, saíam nas áreas todas paralisando o pessoal, que se houvesse um furo na greve era ruim para eles." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Assisti uma greve quando era trabalhador de turma mas, para falar a verdade nem tomei parte. Sei que falaram:

- Não vai trabalhar porque estamos de greve.

Não tomei conhecimento de nada, nós estava ao longo da linha em acampamento, ficamos até o dia que resolveram trabalhar em determinado dia. A gente ficava lá no mato pescando, olhando passarinho cantar, era isso.

Aqui em Divinópolis participei de duas greves. Uma foi logo que cheguei em 1952, estava na montagem de sub-estação, quando surgiu a greve aqui, foi no governo do Juscelino, ele era governador do Estado. Fizeram uma greve até violenta, houve troca de tiro, a polícia deu tiro, jogaram pedra na polícia. Mas nós que estava na sub-estação ficamos neutros lá. Não vai trabalhar, a tração parava de qualquer maneira, a Ofi

cina manifestava e parava locomotiva, apagava locomotiva lá fora. Mas participar lá dentro, de entrar na briga, nunca entrei." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Veio o pagamento e acabou a greve. Recebi o pagamento, e fui trabalhar. Quando peguei o envelope falei:

- Estão faltando três dias, eram três dias de greve, cortaram os dias, mas eu não fiz greve.

Fui no Dr. José.

- Estou lamentando, estão faltando três dias.

Ele falou comigo assim:

- Você não tem nada com isso não, mas estão faltando três dias no seu pagamento, vocês fizeram greve agora aguentem.

Falei:

- Vocês não fizeram greve e receberam o aumento, vocês ficaram lá em Belo Horizonte bem quietos, trabalhando. O aumento veio para nós que recebemos baioneta, soldados e tudo, vocês não deviam ter recebido aumento não, vocês não fizeram greve, quem devia receber o aumento é só quem fez greve.

- Nós não fizemos greve mesmo não, mas o pagamento veio e nós recebemos, eles estão pagando.

- É mesmo, nesse mundo é assim mesmo, uns sacrificam e os outros se beneficiam.

Falei com o Dr. José e ele disse que havia um engano, foi lá em Belo Horizonte arrumar e eles me pagaram." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Leva e Traz" e "Os Puxas ou 5^a Coluna"

"Eu era ajudante do agente e nós era pessoas de confiança da Diretoria então, nunca pudemos participar, nem eu nem o chefe da estação. Quando chegava a greve ia para casa e de vez em quando ia na estação para saber como estavam as coisas." (conferente, 78 anos)

"A gente que era chefe de serviço não podia fazer greve. Ficava com o engenheiro, quando trabalhava no Depósito ficava junto com o chefe de Depósito. Quando era Depósito ficava no Depósito e quando era na Oficina ficava com eles lá

dentro na Oficina." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Presenciei muitas greves em Divinópolis mas não participei diretamente porque autoridade é autoridade e por convicção pacífica. Quando mais moço era mais entusiasmado. Parava de trabalhar. Havia piquetes de greve nos portões impedindo a entrada dos trabalhadores. Uma vez levei um serrrote para entrar para trabalhar, mas os grevistas não deixaram. A greve criava inimizade entre as pessoas, mas trazia alguma melhoria, conseguiam pagamento em dia." (marceneiro, 86 anos)

"É perigoso porque dá prejuízo para a Empresa, se ela fica parada dá prejuízo até para nosso Brasil, uma greve prejudica até o país. Nunca participei de greve porque achava que era errado. Trabalhador não podia ganhar pouco, mas ele sempre era aumentado." (maquinista, 67 anos)

"O pessoal da Oficina não deixava correr trem, paravam tudo, iam cortando a linha de um lado e do outro, era uma loucura, a gente ouvia falar porque a gente não ia lá, não podia ir lá de jeito nenhum. Numa ocasião eles cismaram depois da greve e falaram:

- O Onésimo estava também lá em Itaúna esvaziando caixa d'água.

O engenheiro falou assim:

- Então ele é dois porque ele estava lá na Oficina comigo.

Eles ficaram todos sem graça porque eu estava lá junto como o engenheiro." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Numa greve, estava em Belo Horizonte e à noite, de madrugada, o chefe do Depósito de lá mandou me chamar no quarto. Cheguei na janela da casa dele e ele me disse que Divinópolis estava em greve e este guia mandou te chamar para você ir com o trem amanhã. Eu era maquinista de quarta ainda e, disse ao Sr. João que lá havia maquinista de primeira, de

segunda e de terceira e por que eu, que era de menos classificação ia fazer esse trecho. Ele me respondeu que era por causa da confiança que a chefia tinha em mim, que eu tinha sido escolhido para sair com o Misto para Divinópolis no outro dia. Saí com o Misto de Belo Horizonte, vim até Itaúna e lá a estação estava cheia de soldados e o promotor de justiça estava lá também e disse que tinha ordens de colocar soldados dentro da locomotiva junto comigo, e perguntou onde queria que ele colocasse os soldados.

Disse:

- Não precisa colocar nenhum soldado aqui comigo porque a locomotiva é muito apertada, o senhor pode colocar os soldados no carro.

Disse que a nossa greve era greve de fome, greve pacífica e que ninguém ia fazer depredações e que ele podia confiar em mim. O promotor pôs os soldados no carro e disse que quando chegasse em Divinópolis eles deveriam manter a ordem:

- Mas é para manter a ordem, vocês não vão maltratar os grevistas, não vão fazer covardia com os grevistas, vocês vão só manter a ordem.

Quando cheguei em Carmo do Cajuru tinha um fiscal de tração, o Alberto Madureira, que falou:

- Vim para receber o trem e chegar até Divinópolis, aqui está a ordem do Dr. Walter Mendonça, chefe da divisão.

Disse:

- Mas, por que você veio receber a locomotiva, se trouxe o trem aqui porque não posso chegar em Divinópolis?

- É ordem do Dr. Walter Mendonça.

- Mas o Dr. Walter acha que você por ser fiscal é mais homem do que eu?

- Não sei, estou cumprindo ordens.

Nós fomos na agência e ligamos o seletivo. Seletivo é um aparelho tipo telefone, mas mais melhorado. Expliquei tudo para o Dr. Walter e ele me disse que mandou o fiscal porque achou que eu fosse ficar cismado por chegar aqui em Divinópolis. Disse que não tinha cisma porque sabia que não ia me acontecer nada, que era uma greve pacífica. Ele me pediu que quando faltasse uns quilômetros para chegar, apitasse bastante para que eles subissem com a polícia porque tinha muitos grevistas na beira da linha querendo tomar o trem. Vim e quando cheguei aqui nas imediações comecei a apitar e eles subiram no trem mas, quando chegou na ponte do Niterói tinham colocado

uma porção de pranchas em cima da ponte com os trilhos sobrando para que não pudesse engatar. Parei lá em cima do baranco que estava cheio de mulheres. Pensei em não fazer força para passar porque também queria que nós ganhasse a greve. Mas, as mulheres começaram a me insultar, me chamar de puxa-saco, a falar que iam vestir saia em mim e me enervei com aquilo e decidi passar.

Peguei uns trilhos que estavam sobrando, fiz uma maromba. Maromba é um engate, porque não podia engatar a distância o para-choque porque os trilhos estavam sobrando. Peguei os trilhos, enfiéi no para-choque, fiz uma maromba, empurrei aquelas pranchas todas e cheguei na estação. As mulheres ficaram lá, mais tarde é que elas saíram porque enchia de mulheres que ficava uma coisa medonha. Tinha mais gente esperando e foi aquele alvoroço. Quando foi à tarde o Dr. Walter falou:

- Agora Emiliano, vou mandar te levar em casa porque estão falando que vão te pegar e te bater." (maquinista, 77 anos)

"Os chefes às vezes permaneciam dentro da repartição, mas sempre isolados, não podia participar ativamente porque o chefe não tem participação, às vezes, ele ficava lá dentro da repartição esperando que alguém fosse trabalhar, mas ninguém ia. Entrava, ficava lá dentro para dar as ordens e as mulheres ficavam lá fora. Elas deixavam. Teve um chefe que elas correram atrás dele para vestir um vestido nele. Não colocaram porque ele atravessou o rio de canoa, senão elas colocaram. Elas eram terríveis e eram muitas mulheres, elas eram animadas e se a gente não fosse esperto elas colocavam o vestido mesmo, mas ele atravessou o rio de canoa, do Esplanada para o Porto Velho." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Teve um camarada que entrou lá, um tal de Pedro Pereira, entrou na Oficina, pulou um muro e entrou, outro camarada foi lá, pegou ele e trouxe para fora, mas teve que bater. Ele era chefe da caldeiraria. Foi um grevista que bateu nele." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Houve uma outra greve também, que não recordo bem a data, foi justamente nessa que eu era chefe da manutenção do Depósito das locomotivas elétricas, era o responsável por aquilo tudo. Peguei todas as locomotivas, tranquei e fiquei com a chave comigo para evitar que entrasse alguém lá e danificasse as locomotivas. Prejuízo, essas coisas, não podia haver. O que não podia haver era a destruição do material, porque eu era o responsável pela manutenção das locomotivas, se fosse alguém lá e estragasse uma peça da locomotiva eu ia responder sobre isso. Então tranquei todas as máquinas, fiquei com a chave, guardei todas as chaves onde ninguém sabia. Locomotiva que parou na estação fui e tranquei, tirei a chave de reversão da locomotiva para evitar que a pessoa fosse lá e andasse com ela. Teve vários que foram arrancar trilho, foram para o lado de Cajuru tirar trilhos para não passar trem. Eu apenas ficava mantendo para evitar que houvesse destruição do material. Foi em 52 que o Juscelino era presidente do Estado, foi nessa época." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Francamente sou contra a greve. Acho que a greve é mais oportunismo, então toda vida fui contra, nunca gostei de greve. As greves, tanto hoje como antigamente, são todas incentivadas por elementos subversivos, elementos que não têm amor a sua pátria, elementos que querem ver a baderna e aqueles que têm amor a sua pátria não participam de greve e não pode ser porque no meu modo de entender, a greve é uma parte que desconforma, uma paralisação de uma greve quantos milhões de coisas não são interrompidas no nosso país. Do meu ponto de vista uma greve gera desordem, gera discórdia, gera uma série de coisas com pessoas que nem têm nada a ver e sofrem. Acho do meu ponto de vista, melhor o seguinte, sou seu funcionário, por exemplo, se sinto que não estou recebendo o suficiente para vir trabalhar chego perto de você e falo:

- Fulano, o ordenado que você está me pagando não está dando para manutenção da minha família, se você tiver condições de me aumentar, bem, se não tiver vou procurar outro. Mas as greves na Rede, infelizmente, não eram dadas por essas condições, não era por pagamento irrisório, era por falta de pagamento, o governo passava três, quatro meses sem pagar." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Nesses períodos de greve a Escola Profissional parava pelo seguinte, o nosso prédio era dentro da Oficina, quando a Oficina parava logicamente lacrava os seus portões. Não é que os alunos faziam greve, mas eles deixavam de comparecer porque eles teriam que ir num bloco da estrada que estava desativado. Os professores em geral não tinham ação porque eles não tinham condições, não tinha ninguém para dar aula, às vezes, se apresentava, assinava ponto, mas acabavam sendo dispensados porque não havia condições de ficar dentro do bloco da estrada. Tinha polícia para dar garantia ao patrimônio, a própria garantia de patrimônio fazia com que ninguém comparecesse lá. Eu era um dos últimos a sair. Como Diretor, tinha que ficar até o ponto em que ficasse realmente declarada a greve, não resistia. Todo mundo, os engenheiros, todo mundo saía, já não tinha mais o que fazer lá." (Escriturário, 56 anos)

"Os que não queriam aparecer" e "os que lutavam por que tinha o cabeça"

"O maquinista aderiu mas tinha que ter um motivo. Ele não podia deixar o trem no meio da linha ou se recusar a sair com o trem. Ele tinha que ter um motivo e o motivo era esse, quando os grevistas vinham e pegavam o trem. A greve não tinha uma pessoa responsável, não tinha um testa de ferro. Se ele deixasse o trem naquele lugar tinha que assumir toda responsabilidade e ele não podia fazer isso. O maquinista não oferecia resistência, primeiro, porque era inútil, segundo, porque ele também era interessado que a greve fosse vitoriosa." (maquinista, 77 anos)

"Maquinista não podia participar da greve, só podia ficar olhando, apreciando. Não podia participar por causa de ser empregado titulado. Empregado titulado é um empregado já nomeado. Da Oficina só alguns eram titulados mas, os outros entravam e não tinha ninguém para ajudar eles, então os titulados também entravam e os foguistas também participavam. Nenhum empregado podia fazer greve, mas a gente não fazia porque tinha medo de ser rebaixado, de ser perseguido, tirar a gente de um Depósito e ser mandado para um mais longe onde a gente não conhece ninguém. Então a gente tinha medo e ficava quieto!" (maquinista, 81 anos)

"As greves sempre começavam na Oficina. Eles não deixavam os chefes saber da greve porque sabiam que a gente não podia entrar no meio. Era tão sigilioso que nem os maquinistas ficavam sabendo quando ia fazer greve. Não contavam porque quando chegava na hora eles escondiam os maquinistas para não comprometer os maquinistas porque os maquinistas eram titulados. O maquinista era especializado, eles eram nomeados. Os maquinistas concordavam, eles não achavam ruim, eles já faziam a coisa de jeito que não comprometesse maquinista nenhum."
(trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Nunca participei de uma greve. Ficava sempre por fora porque tinha medo que aqueles que se apresentassem, se manifestassem pudessem ser prejudicados. Aqueles que eram pegos como cabeça da greve eram prejudicados e tinham que ser mesmo porque um sujeito forjar uma greve e levantar ela era muito perigoso, sempre foi e até hoje é. Nós estamos dentro da democracia e ainda é."
(maquinista, 67 anos)

"O pessoal da Oficina, os mecânicos, os ajustadores, o pessoal da Oficina em geral parava e começava a prender gente, a gente ia chegando e eles nos parando, mas também não precisava fazer força porque a gente já estava querendo a greve. Eles tomavam a locomotiva da gente, descarregavam o vapor, ou paravam a gente ao longo da linha, arrancavam trilhos e quando a polícia chegava já estava tudo atrapalhado. A gente fazia desvios na linha telegráfica, ninguém se comunicava e assim ficava tudo paralisado. O maquinista caía fora, ia embora. Aqui mesmo no Porto Velho, aqui era um pasto e era nosso esconderijo da polícia para não pegarem a gente para trabalhar a força. Não ficava em casa, a gente vinha aqui para o mato, escondia lá no alto Catalão, lá também era mato. Se o maquinista ficasse à mostra e a polícia pegasse, ela podia mandar ele sair com o trem. Ninguém estava na frente, ninguém queria ser líder, era todo mundo junto. Tinha sempre aqueles que eram mais atirados, mas não estavam sozinhos não.

Muitos homens, mulheres e até particulares ajudavam aqui nessas imediações do Catalão. Em Belo Horizonte e aí pelo sertão já tinha locomotiva parada, com peças desmontadas e ele não tinha como passar então tinha que parar e quando

ele parava os grevistas chegavam e mandavam ele descer e já iam apagando a máquina, descarregando o vapor, tirando alguma peça e o maquinista ia para casa." (maquinista, 77 anos)

Caráter Globalizante

"Não é uma lembrança muito boa não, greve até hoje não me soa bem, acho na minha opinião que não devia ter greve, mas houve várias greves. Uma vez fui obrigado a participar, o pessoal lá em casa falava que tinha que participar, então não tive como fugir, mas foi essa a única vez." (marceneiro, 69 anos)

"As crianças participavam porque as mães iam para lá e não tinham com quem deixar as crianças então levavam elas." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Em todas as greves elas participavam, tinha mulheres que participavam mais que os homens." (maquinista, 77 anos)

"Quase todo ano tinha greve e aqui era uma dureza porque as mulheres todas ajudavam. Ficavam no galpão da oficina, no Depósito, na estação e se algum cara quisesse entrar até vestiam roupa de mulher dele, ninguém furava a greve porque as mulheres não deixavam ninguém entrar para dentro. Às vezes, o camarada era contra, mas quem chegava lá perto? Elas participavam porque estavam passando necessidade com o pagamento atrasado. Algumas participavam do Partido Comunista, outras não." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"As mulheres participavam das greves por causa da necessidade, a situação era muito ruim. Não eram organizadas, elas entravam para evitar que alguém às vezes furasse a greve. Buscavam sabão em casa e passavam no lugar onde as locomotivas iam passar e a máquina não andava de jeito nenhum, elas lubrificavam a linha toda de sabão. Enfrentavam a polícia gritando, porque a polícia tinha certa responsabilidade em enfrentar

mulher. Quando era sô homem saía atê tiroteio e mulher eles respeitavam mais, se quisessem sair com as locomotivas elas deitavam na linha." (mecânico de oficina, 64 anos)

"Algumas mulheres de outras partes da cidade iam, mas as que mais participavam era da Esplanada. Tiravam as roupas deles e vestiam roupa de mulher naqueles que queriam furar a greve. Se tivesse um que quisesse furar a greve tiravam a roupa dele e batia. O Pedro Ferreira, deram um "couro" nele, raparam a cabeça dele. Era um encarregado. Ô caso sério! Ele quis furar a greve. Entrou com os soldados e garantiu que o povo entrava para trabalhar. Se as mulheres entrassem os homens entravam. Mas as mulheres amontoaram no portão e não deixaram ninguém entrar. Aquele que entrava metiam o porrete." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"A gente não estava lã, mas elas estavam sempre que rendo vestir saia nos homens, nos que estavam trabalhando." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Ninguém entrava porque não tinha condições de entrar. Na época as mulheres falavam que quem entrasse elas iam vestir um vestido, tiravam a calça dele e vestiam um vestido, então ninguém entrava. Elas é que vigiavam, os piquetes eram feitos por elas e não eram os homens não." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"As mulheres participaram muito. Isso aconteceu aqui dentro da oficina. Tinha chefe de turma lã que não quis parar, então elas iam lã querendo vestir saia neles. Mas eu mesmo não assisti não, sei os boatos que ouvi, inclusive teve um que atê já faleceu que bateu com o martelo na cabeça de uma. Talvez tenha alguém que saiba disso também. Eu mesmo não assisti isso." (trabalhador da tração, 71 anos)

"Os piquetes de greve começavam com as mulheres, as mulheres é que chegavam e paravam as locomotivas. Elas deitavam

na frente das máquinas, uma chegava na porta da locomotiva, a outra parava na frente dela e assim: que a locomotiva parava elas invadiam a máquina e apitavam. O sinal de greve delas era esse, elas paravam a locomotiva e tinha uma corda da bacalhau na locomotiva para fazer ela apitar e se puxar aquela corda descarrega o vapor e vai descarregando até a locomotiva não ter mais vapor e não ter mais condições de locomover.

As greves feitas em Divinópolis não eram feitas pelos ferroviários mas pelas mulheres, as esposas dos ferroviários, elas é que entravam, que invadiam a oficina, elas chegavam lá e tomavam frente. Depois delas tomarem frente é que os maridos participavam. Em todas as greves que aconteceram em Divinópolis as mulheres participaram, elas é que tomavam iniciativa. Viam a dificuldade delas em casa sem ter nada para comer e então isso é que gerou a violência delas. Acho errado, toda vida achei errado porque a luta tinha que ser dos homens, eles eram os prejudicados apesar delas serem vítimas, compartilharem do sofrimento do marido, mas acho que a atitude tinha que ser dos homens porque eles eram empregados e não elas. Elas chegavam, tomavam as locomotivas, apitavam, descarregavam as locomotivas, o vapor das locomotivas na época das locomotivas a vapor. Então geralmente elas começavam a greve."

(mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Numa ocasião estava lá na Oficina e as mulheres que riam vestir saia em mim:

- Hoje nós vamos vestir a saia no Onésimo.

O engenheiro falou assim:

- Onésimo você não vai sair da Oficina hoje porque está correndo o boato de que as mulheres vão vestir uma saia em você.

- Vai?

- Vai.

- Então vou sair.

- Não, não sai não.

- Não, vou sair de pé.

Quando estava saindo no portão elas estavam com uma saia de godê debaixo do braço.

- Onésimo nós vamos vestir saia de godê em você hoje.

Eu falei:

- Não, vocês não vão vestir saia em mim não porque eu,

eu vou vestir, me dá ela aí. Minha mulher é mulher, anda de saia, minha mãe é mulher, anda de saia, mas elas honram a saia delas, não é saia igual a de vocês que ficam na bagunça, de maneira que não é desonra nenhuma usar saia, vocês me dão a saia que vou usar. Elas colocaram a saia debaixo do braço e saíram, não quiseram me dar a saia para eu vestir. Era gente boa, participavam para ajudar os maridos a fazer greve." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"As agressões eram constantes. Uma mulher conseguiu entrar num lugar onde estavam alguns furadores de greve, enrolada numa bandeira nacional e mesmo assim foi agredida e teve a bandeira rasgada." (trabalhador da tração, 71 anos)

"A participação era geral, ninguém trabalhava. Lá na frente do Depósito tinha um coreto, hoje é alojamento, mas naquela época tinha um coreto que era o ponto chave, ficavam todos lá, faziam fogueira, quentão, o comércio mandava pão e café para eles. Era dia e noite, ninguém parava." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"Essas greves se estendiam demais, o comércio apoiava, mandava café, pão para eles, porque o comércio também era prejudicado, a Oficina hoje está reduzida, mas naquela época era um núcleo de grande volume dentro de Divinópolis, não tinha pagamento, não tinha nada. Ficava três, quatro meses sem receber então o comércio ajudava. Teve uma ocasião aqui, onde é hoje a Casa do Fazendeiro, ali tinha um atacado, um armazém do chamado Sr. Cory, cheguei a presenciar algumas cenas, nós estava numa faixa de quatro meses sem pagamento chegou um mocinho para o dono do estabelecimento:

- Sr. Cory, o meu pai mandou pedir para o senhor dar para mim cinco quilos de arroz, cinco quilos de açúcar, e três quilos de feijão.

O homem pesou, isso presenciei, dois quilos de arroz, dois quilos de açúcar e um quilo de feijão. O mocinho falou:

- Sr. Cory, isso aqui lá em casa não dá para nada porque nós somos doze pessoas, isso vai ser a conta do almoço e da janta.

Ele respondeu:

- Não tenho nada com isso, vocês pedem o governo para pagar vocês em dia, vocês me pagam o que vocês estão me de vendo e eu mando a alimentação de vocês.

Isso presenciei. Tinha aqui também o Halim que fornecia para o pessoal, às vezes, três, quatro meses em pagamento.

Nós tinha uma cooperativa, mas a cooperativa não tinha nada, chegava lá só tinha farinha e carne seca, quando tinha. Nós caía no desespero e o comércio aproveitava também porque o forte dele eram os ferroviários." (mecânico de locomotiva, 57 anos)

"As pessoas da cidade davam apoio com a presença e às vezes mandavam um lanche para os grevistas durante a noite, especialmente o turco Halim Souki, ele era o principal, o que dava mais apoio, mas além dele outros comerciantes também davam apoio. Nós tinha aqui um político forte que gostava muito de Divinópolis, era o Pedro X Gontijo. Ele estava sempre participando das greves, fazia discursos sempre apoiando os ferroviários. O chefe político, o Pedro X Gontijo, era do povo e ele é que estava sempre na frente, ia na Rede conversar com os chefes. Era ele que sempre estava na frente ajudando os grevistas. O Halim Souki ia lá e ajudava, perguntava o que precisava ser feito, ajudava mesmo os operários. Esse Halim Souki era tão bom que o sujeito chegava lá e falava:

- Sr. Halim vou vender a minha casa para pagar a ca derneta ao senhor que estou devendo.

Ele falava:

- De jeito nenhum, não vende casa, casa compra casa, não vende casa para pagar conta, você paga um pouquinho de cada vez e fica com a sua casa. Você vai morar onde?

Era comerciante turco, mas era bom que só vendo. Divinópolis toda vida foi uma terra ferroviária, achava que eles tinham razão. O comércio da cidade dependia só da Rede, Divinópolis vivia às custas do pagamento da Rede." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Ficava todo mundo junto, fiscal de turma e todo mundo. Tinha um comerciante que levava comida, cigarro para a gente no mato, o Halim Souki. Ele era nosso fornecedor e também

tinha interesse em aumentar as suas vendas. Era fornecedor de gêneros para nós." (maquinista, 77 anos)

"Tinha um comerciante aqui, o Halim Souki, era muito amigo dos ferroviários. Quando a gente entrava em greve ele levava os maquinistas e foguistas para um lugar que ele tinha aí no mato e lá ele levava comida para eles até acabar a greve. Não aparecia nenhum maquinista por aqui, eles ficavam todos lá escondidos." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Muita gente dava apoio. O Halim Souki dava apoio, o Pedro X Gontijo dava apoio, muita gente dava apoio." (mecânico de oficina, 64 anos)

"Teve uma greve na época que o Juscelino era governador do estado. Essa incluía até os particulares porque Divinópolis naquela época quase não tinha indústria então o pessoal que comerciava é que promoveu a greve, então foi machucada muita gente particular, não tinha nenhum empregado machucado." (trabalhador da oficina, 82 anos)

A Participação do "Partidão"

O Trabalho de Vanguarda

"Eu, o Armandinho e o Zé Dionísio era vigiado para não conversar com ninguém. Mas nós saía fora e de tarde levava notícia da oficina para os colegas do Córrego do Bairro. Lá nós tinha um jornal "O Apito". Jornalzinho pequeno. Comunicava tudo o que se passava na oficina. Publicava e nós repartia na oficina, repartia não, chegava lá, punha lá. Muita gente gostava de ler ele. Mas depois houve aquela reviravolta, que eles andaram prendendo, gente foi presa, acabou-se o negócio.

O Partido Comunista colocava a gente dentro da oficina para instruir o povo. Na seção de fundição entraram dois para lá e iam instruindo, explicando os nossos direitos tanto que eu,

o Armando, o Zé Dionísio, o Sanches, nós é que mais esparramava. Tinha uma casa onde eles faziam escondido e jornalismo, mas eu nunca fui lá, eu só levava para a oficina. Eram comunistas que fazia o jornal e trabalhavam por fora. Uns moravam em Belo Horizonte mas vinham aqui sempre e então nós tinha contato."
(trabalhador da oficina, 76 anos)

"O Partido Comunista ajudou na frente da greve. Os comunistas faziam reunião na sala do Orlando Maia em Belo Horizonte, no Edifício Mariano. iam lá na turma e conversava, explicava e aqueles ia passando para outros, como a gente devia fazer, o que a gente devia reivindicar, quais os nossos direitos e nós ia explicando para os outros e assim nós fomos ganhando força. Em Divinópolis nós fazia reunião na casa dos colegas, na casa do Armando, na casa do Celso. Eu fiquei conhecendo o Alaor, um outro que nem chegou a sair de casa, ele foi morto dentro de casa com bomba de nitrogênio e com um tiro, ele chamava Carlos Schimer e nós fazia reunião na casa dele. Esses que se reuniam era gente do Partido Comunista. O Partido ensinava como que nós falava. Eles falavam para a gente explicar para os colegas como é que devia fazer.

Uma vez me levaram em Belo Horizonte para uma reunião comunista. Quando cheguei eles estavam me esperando, mas me vendaram os olhos e fomos embora, chegou lá na reunião eles tiraram a venda e tinha muita gente comunista. Eles gostavam de mim e do Armando porque nós trabalhava para eles e quando acabou eles me vendaram os olhos outra vez para eu não trair, mas depois eu ia na reunião, eles tomaram confiança e me pediam para explicar os companheiros.

A orientação era para a gente unir, que se nós unisse nós tomava o poder. Era a união, fazer muitas reuniões e chamar os companheiros para participar das reuniões. Tinha gente no partido que era doutor e eu por exemplo sou quase analfabeto e esse povo é que explicava como a gente tinha que trabalhar, o que a gente tinha que fazer. Desde pequeno gostava ao partido. Não conhecia nada, mas gostava porque, lá em Ribeirão Vermelho, tinha um povo comunista e o pessoal da Rede sempre era revoltado com esse negócio de ordenado pequeno e muito trabalho.

Nós fez um movimento na oficina. Tinha um camarada do partido que arrumou emprego na Rede, e nós começamos a recrutar

gente. Lã tinha muita gente. Nõs planejamos uma greve. No dia que nõs ia fazer a greve, nõs ia atē colocar alto-falante, mas choveu e não houve a greve. Nõs soltamos um boletim para a greve no outro dia. O boletim foi na mão do engenheiro, o engenheiro comunicou a Belo Horizonte e a polícia de choque chegou e nõs estava reunido perto do viaduto. Chegou a polícia e o povo correu e fomos presos, quinze pessoas presas para Belo Horizonte. Lã nõs ficamos dezesseis dias presos. O delegado não judiou. No dia que nos soltou falou:

- Sei que vocês estão falando mentira, mas acredito no que vocês estão falando. Sei que vocês não querem nada, os comunistas é que instigam vocês dizendo que na Rússia dá pão, dá leite, é igual à porcaria do nosso governo aqui.

Quando voltei de lã me removeram para Uberaba, para Ibiã, a bem da disciplina. Cheguei lã e encontrei o chefe de escritório que era comunista, o encarregado era comunista, tinha um punhado lã. Comecei o serviço lã outra vez. Começamos a fazer reunião, depois desconfiaram e me mandaram para trás. Cheguei aĩ, o Toniquinho me pôs na montagem. Não quis me mandar para o lugar onde estava para não ficar reunido.

Desde quando era pequeno tinha essa idéia, era revoltado não por causa de mim, por causa dos outros. Sempre fui revoltado nesse ponto. Qualquer coisinha me chamavam na polícia. Teve uma ocasião em que o juiz me mandou chamar. Andaram futricando que fazia reunião. Falei:

- Faço reunião lã em casa todo dia, mas é com minha família na hora do almoço.

Teve um dia, estava sentado aqui, bateu na porta, era um soldado que morava aqui em cima e falou:

- Cê tá preso-

- Preso por quê?

- Me acompanhe.

- Então deixa mudar minha roupa

- Não, vai assim mesmo.

Acompanhei e quando cheguei lã perto da casa dele ele me falou:

- Oh, te chamei, não foi para te prender não. Foi mais para te dar um conselho, não vai na greve lã em baixo não que você é visado, é perigoso, caça uma varinha e vai pescar.

E eu:

- Tá certo.

Mas outro dia bati para lã. Cheguei lã estava aquele

tiroteio. Passou uma bala raspando, bomba de gás, não deixava ninguém passar e o povo estava só passando.

No dia em que atacaram a sede nossa deram muito "couro". Era ali na avenida 19 de Junho, em frente aquela casa que vende ladrilho, perto do Bemge.

O povo não me chamava pelo meu nome, eles passaram a me chamar de comunista. Em Ibiã todo mundo chamava de comunista e eu achava aquilo bom. Tinha muita gente comunista, mas depois foi acabando aquilo, depois da revolução de João Goulart, sumiu, fracassou, esfriou, eu também fui ficando velho, não mexi mais com isso. Ficamos sem meio de lutar porque os colegas não vinham. Desorganizou tudo." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"A gente não tinha direito de se organizar. Nós tinha uma organização clandestina lá dentro da Rede e fora da Rede. Nós mesmo reunia para discutir os nossos problemas quando a situação estava muito ruim, no mato ou na casa de algum companheiro, escondido, e foi aí que nós começamos a fazer greve. Os comunistas davam uma força e a gente ficava mais esclarecido da situação porque às vezes está numa situação ruim e precisava de uma esclarecimento sobre a situação e quando a situação estava ruim mesmo o recurso que a gente tinha era greve.

Teve uma greve que eu estava em Belo Horizonte e eles me chamaram para reunir aqui e o assunto era greve. Eram duas ou três horas da manhã e eles falaram:

- Nós vamos te levar lá para você organizar a greve.

Dentro do carro falei que precisava requisitar os meus companheiros. Os ferroviários foram requisitados e na mesma hora a greve estourou. Nós chegamos tocando, correndo nas locomotivas, apitando.

O Partido ficava só na vanguarda, só orientando e os ferroviários é que tinham que lutar e fazer o que fosse possível, arrancar trilho, eu mesmo, teve uma vez que tinha uma locomotiva que ninguém conseguia tomar, a polícia estava dentro dela e consegui. Entrei lá dentro, lutei com a polícia, caí lá embaixo, o povo entrou e tomou a locomotiva.

Comecei a fazer parte do partido e eles me elegeram até secretário político do partido em Divinópolis. Fazia uns serviços lá dentro, fazia boletins, jornal, conversava também,

daí a situação foi apertando, e o recurso era a greve. As tarefas primeiro passavam pelo secretário e o secretário passava para o setor de propaganda porque naquela época tinha propaganda. Hoje não tem propaganda do partido e é por isso que ele não funciona. Naquele tempo a gente pegava boletim, jornal, ia até aquelas pessoas que a gente confiava mais e levava, entregava, consersava. Às vezes a polícia vinha e liquidava com o partido, mas dentro de pouco tempo o partido era fundado de novo, aqueles que não tinham medo continuavam. O partido só funcionou naquela época porque tinha propaganda, sem propaganda nada funciona. Hoje tem dois partidos, (5) mas eles não fazem propaganda nem nada, não participam da luta da classe operária, é um partido morto.

O material todo era distribuído dentro da Rede. Tinha uma confusão por isso, a gente era comunista e a situação obrigava a gente a fazer greve. Às vezes, se a gente ia numa casa que tinha mulheres elas participavam da reunião. Na nossa parte do partido que pertencia à Rede era só nós ferroviários. Não tinha mulheres misturadas com homens com nós ferroviários.

Aqueles que eram mais organizados discutiam a greve e depois escrevia para os companheiros o dia e a hora. Para sustentar as pessoas do partido que viviam na cidade eu era um, eu cooperava. E além disso nós tinha uma arrecadação até boa. Os ferroviários mesmo não contribuía, eram as pessoas da cidade que tinham uma condição melhor. Depois, me afastei. Até na época da revolução, tinha muita amizade com o Carlos Schimer e a mulher dele falou:

- Coitado do Arnandinho, ele vai sofrer com a revolução.

Ele achou que ia acontecer comigo e eles fizeram o que fizeram com ele, comigo eles não fizeram nada e mataram o Carlos Schimer na casa dele. Ele participava do Partido Comunista mas em outro setor.

Usavam muito a religião católica para combater o partido. Alegava que partido e o capeta não sei o que, que o partido não respeita a família, era muita coisa que falavam.

De tanto apanhar, de tanda cadeia, inclusive fui preso várias vezes, fui o que mais tomou cadeia, mas todo mundo sabia que eu era comunista. Acredito que alguns ignoravam isso, mas aqueles mais chegados sabia que eram comunistas que estavam na frente da greve.

(5) Refere-se ao PCB e ao PC do B.

A participação do partido foi muito importante nas greves porque o partido trazia esclarecimento para a gente e animava. Às vezes ficava um calado para cá, um calado para lá e aí a gente chegava no partido, conversava e aprendia muita coisa da luta operária." (mecânico da oficina, 64 anos)

"Nós falava por exemplo, o casamento da Joana, depois do serão. Nós fazia serão até as dez e meia da noite e combinava a horar de parar o serão e uns entravam nas máquinas, outros tocavam a sirene da oficina e todo mundo ia ajuntando para fazer a greve, mas já estava tudo combinado. Juntava para parar trens, arrancar trilhos, cortar fios. Cada um saía com uma tarefa. Não tinha ninguém que marcava não, era vamos tantos para cá e tantos para lá, era assim. Quem estava na frente era eu, o Armando, o Alaor, o Tônico Sanches, orientados pelos comunistas. Tinha um dentro da oficina que falava comigo:

- Vou denunciar você! Vou dizer que você é comunista.

Eu falava que podia denunciar, não tinha medo, já estava acostumado. Achava perigoso, mas não tinha medo de ser preso nem nada porque nós não estava fazendo nada, nós falava:

- Vamos fazer greve pacífica e não vamos quebrar nada, a gente só desmonta as máquinas e esconde as peças, arranca os trilhos e esconde no mato, mas não vamos estragar nada.

O que eles podiam fazer. Greve pacífica não quebra nada. Isso que fazem de colocar fogo em ônibus, colocar fogo em carro, essas coisas não. Acho que não está certo, participava por ideal, ideal comunista. Tinha comunista que achava esse negócio de colocar fogo, outros não. Nunca achei certo, fazia greve, mas conservava o patrimônio, nunca quebraram nada da Rede. Vinha engenheiro, pegavam o engenheiro e colocavam para correr, mas bater não! Eles falavam:

- Some daqui.

Durante a greve formava uma comissão e ia conversar com o Diretor porque naquela época não tinha sindicato. Ia lá conferenciar com o Diretor, ele oferecia tanto e naquele tanto o Diretor tinha que obedecer o governador do estado, falava que dava tanto e perguntava se a gente aceitava. Às vezes, a gente aceitava porque não podia fazer nada. O muito que ficava era uma semana, quatro dias, uma vez que ficou dezesseis dias no tempo do Milton Campos. Conversava antes, eles não atendiam, nós entrava em greve e a comissão tornava a ir lá.

Era uma comissão de gente mais inteligente, juntava, cada um dava um pouco para pagar a passagem e a estadia deles lá, nos sos companheiros. A gente fazia reunião e a comissão ia lá e conferenciava com o Diretor, o Diretor com o governador, eles traziam a resposta e eles davam muito pouco, mas o povo aceitava. A gente ouvia todo mundo, todos falavam que aceitavam e ficava aceito. Mesmo quando era pouco e a maioria aceitava a gente também aceitava. Porque naquele tempo as coisas eram duras, ia preso, ia para a rua, tinha muito pai de família e muita gente que tinha medo porque naquela ocasião eles prendiam muito mesmo." (trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

O Outro Lado

"É o seguinte, você está passando dificuldades, chega um elemento e te faz uma série de propostas, tem que fazer isso para melhorar e o sujeito vai no maior entusiasmo, mas acredito que dentro da ferrovia ninguém fosse do Partido Comunista, mas infelizmente tanto hoje como antigamente você vê que tem elementos que se infiltram no meio e não têm nada a ver com a coisa. Todo mundo tem medo, tinha medo dos comunistas pelo seguinte, segundo ideologias e versões que a gente não sabe se são certas, então o sujeito dizia:

- Eu pelo menos tenho amor na minha família, dou minha vida pela minha família, pelos meus filhos e pelos meus netos.

Se fosse na época como eles diziam que era o comunismo, era o seguinte a ideologia que eles falavam para a gente, não sei se é isso ou se não é, se nasce um filho ele não vai ficar com o pai e com a mãe, ele vai é para um asilo ou uma creche. Isso para mim não serve porque tenho amor demais nos meus filhos, não admito. Comentavam demais isso e diziam que o comunismo era isso. O povo em geral dizia:

- Você quer o comunismo? No comunismo você vai ver o seu filho longe de você, a sua mulher casando com outro, vai ter coisas que você não vai poder comer. O nosso Brasil é bom demais, aqui você come o que quer, bebe o que quer e ninguém fala naaa.

Então mediante isso eu sentia essa dificuldade para o comunismo, mas é que ignorava, às vezes podia até ser diferente, mas a ideologia que pregavam para a gente era essa." (mecânico de locomotiva. 57 anos)

"O povo falava, mas aqui no nosso meio não tinha participação comunista. Não sei se estava infiltrado em outros lugares, não é do meu conhecimento, mas no nosso meio nós tínhamos muito cuidado com a infiltração comunista. Porque os comunistas são servem para atrapalhar, para fazer depredações e nós não queria isso, a nossa greve era pacífica, a greve não era contra os chefes nem contra a ferrovia, a greve era para que nós pudesse adquirir melhores salários.

Os comunistas ficam aproveitando essas oportunidades para fazer depredações, piorar a situação dos grevistas porque, quando há depredações a polícia pode prender com mais agressividade e a polícia não era agressiva, principalmente quando havia ordem. Ela tratava os grevistas com respeito. Só teve uma vez que houve um tiroteio, nessa que vim com o trem de Itaúna, porque os soldados estavam ali para manter a ordem, eles não estavam fazendo covardia nenhuma com os ferroviários, mas teve um grevista ou uma pessoa particular, não sei, que jogou uma pedra e machucou bastante um soldado, então o soldado deu um tiro. Acho que não era um ferroviário, era parente de um ferroviário e o soldado deu um tiro na perna dele. Ouvei o tiro e dali há pouco chegou o soldado todo ensanguentado contando que tinha sido agredido.

Nós não dava espaço para eles. Nós estava sempre em vigilância, os próprios ferroviários vigiavam o patrimônio da ferrovia. Se houvesse depredação, se os ferroviários danificassem o material da Rede a polícia podia intervir com mais agressão e atrapalhava tudo. Então os ferroviários cuidavam do patrimônio da ferrovia, inclusive da locomotiva porque ela tem uma peça que nós tratamos de bujão que é a segurança da caldeira da locomotiva, então os próprios grevistas quando apagavam a máquina enchiam a caldeira primeiro para depois descarregar o vapor para aquele bujão não ser danificado. Naquele tempo quase não existia comunista aqui." (maquinista, 77 anos)

"Os comunistas não tinham importância nenhuma como nunca tiveram, mas a verdade é que eles entravam para fazer bagunça. O interesse dos comunistas era ver o circo pegar fogo, não resolvem nada e até hoje querem promover desordem, os comunistas são querem promover desordem, eles não querem trabalhar nem nada, eles são querem promover desordem, não tem

governo que sirva, não tem nada que sirva para eles. Tinha gente deles aí. Tinha o Firmíno, por exemplo, que era muito amigo meu, gosto muito dele, trabalhou comigo, é um grande oficial, muito correto. O Firmíno era muito franco e ele era comunista, ele tem o ideal comunista, desses comunistas que têm ideal de querer bem, não é de baldúrdia nem nada não, é achar que as pessoas devem ganhar bem, de querer resolver os problemas dentro das formas certas. Tinha ele, tinha uma meia dúzia." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Nessa época ninguém falava em comunismo, depois foi que apareceu essa praga. Essa praga começou a aparecer de 1940 a 1945. Nessa época ainda não dava para eles entrarem no meio dos ferroviários, era um ou outro que entrava, mas muito pouco. Nas últimas greves é que chegaram uns advogados comunistas de Belo Horizonte, a polícia andou batendo neles." (trabalhador da conserva de vagões, 76 anos)

"Comunista! Não acredito que tinha isso aí não. Eles não se infiltravam." (maquinista, 67 anos)

Resultados

"Nessas ocasiões eles sempre aumentava, nem que fosse pouco eles aumentavam. Quase sempre saía o salário quando a oficina fazia greve. Achava bom porque sempre era uma melhora que tinha." (mestre de linha, 74 anos)

"As greves eram reprimidas pela polícia. Ela vinha para tentar acabar com a greve forçando a saída de locomotivas, dando proteção a quem tentava furar a greve.

Era greve que o povo lutava mesmo. Enfrentava os policiais, enfrentava tudo, jogava bomba, dava tiro, nós estava lá no meio. Os maquinistas ficavam escondidos porque se a po

lícia pegasse fazia eles pegarem as máquinas e ir viajar. A polícia não apertava muito a gente. Se não fizesse bagunça eles não faziam nada. Eles só colocavam ordem."
(trabalhador da estação e oficina, 76 anos)

"Os dias parados eram ganhados. Não mandavam os grevistas embora mas perseguiram sorratamente e não promoviam os grevistas." (mecânico de máquina, 71 anos)

"As vezes terminava uma greve e a gente era removido. Fui removido duas vezes, uma para Bom Despacho e outra para Ibiã. Às vezes tinha suspensão, mas era na prisão mesmo. Estive preso várias vezes. Eles falavam que era agitação comunista.

Uma vez falaram em greve e a UDN estava mal satisfeita porque o PSD é que estava mandando e um colega meu tentou fazer uma greve dentro da Rede e nesse dia eu estava de folga e a greve começou a pegar, e eu sem saber de nada a polícia foi a minha casa me prender, fiquei preso e depois eles foram apurar e viram que eu não tinha nada com a greve.

Depois das greves a gente que era cabeça era perseguido mas o resto continuava normal. Me davam serviço ruim. Depois de uma greve me colocavam para capinar o Bairro Esplanada e às vezes era removido." (mecânico da oficina, 64 anos)

"Durante uma greve nós falamos em ir na Folha de Minas para protestar contra o agente que ele estava dando contra. Quando nós fomos chegando na Folha tinha um fotógrafo e ele tirou um retrato e saí mesmo na frente e eu estava me transferindo para oficina aqui em Divinópolis, tinha pedido para ser transferido para ver os meus filhos. Acabou a greve e fui chamado pelo Diretor, nessa ocasião era o Dermeval Pimenta, ele chamou lá e falou:

- Você estava removido para a oficina de Divinópolis, mas agora está sem efeito.

- Mas por que doutor?

Ele tirou o jornal da gaveta e mostrou o meu retrato:

- Você é grevista, grevista não tem direito, acabou.

- Está bem.

Suspenderam minha remoção, me suspenderam dez dias e tive dez dias preso. Fiquei lá em Belo Horizonte quatro anos, mas doído para vir para oficina daqui.

Nessa ocasião a Rede era firme e os companheiros estavam todos reunidos. Eu e Armandinho quando fomos presos nós chegamos aqui e fomos removidos eu e o Armandinho fomos lá para Ibiã." (trabalhador da oficina, 76 anos)

"Teve uma vez, até na época do Juscelino, o salário foi miserável e nessa ocasião a polícia esteve aqui. Não digo que agiu com violência, manteve a ordem." (maquinista, 67 anos)

"Adiantava fazer greve porque aí é que saía o aumento e o pagamento dos salários atrasados. Os resultados das greves satisfaziam um pouco. Foi válido o movimento ferroviário porque, naquela época, a Rede pertencia ao Estado e o Estado não aguentava a Rede. Não sei se por vontade ou o que era chegou a ponto do Estado não suportar mais as greves e o governador da época que era o Juscelino passou a Rede para o governo federal. O motivo foi que o Estado não suportava mais as greves." (mecânico de oficina, 64 anos)

"Adiantava fazer greve porque eles aumentavam. É a democracia, você sabe como é. Pagavam os atrasados e aumentavam o ordenado. Penoso era o tempo do estado, naquele tempo é que tinha greve uma atrás da outra. Depois melhorou. Passou para o federal e melhorou. Depois que nós passamos a ser empregado federal melhorou, a

Rede ficou mais ou menos normalizada e melhorou tanto que não houve mais greve. O ordenado melhorou, acabaram as greves." (maquinista, 67 anos)

"Depois que passou para federal melhorou. Juscelino veio aqui, ajuntamos uma turma e convidaram ele para o Cine Divinópolis, encheu, e lá fizemos os pedidos e ele falou:

- Sou candidato a Presidência da República. Se for eleito vou voltar vocês para federal.

No dia que ele tomou posse, passou nós para federal. Melhorou o ordenado, a situação, porque hoje, graças a Deus, está mais ou menos. Não tá muito bom, mas tá mais ou menos. Depois de 64 atrapalhou tudo. Um que teve mais ou menos foi o Castelo Branco. O resto não resolveu nada. Dá muito para uns e para outros não dá nada. Você vê agora: gente que entrou lá há pouco tempo tá com um ordenado e quem entrou há mais tempo ganha pouco." (trabalhador da oficina, 82 anos)

"Toda greve traz benefícios e malefícios. Então houve muitos prejuízos, inclusive gente acidentada, gente que foi atacada. Certo ou errado, houve intervenção policial e nem sempre a intervenção policial foi aquilo que se esperava de um policial correto porque assim como havia falhas entre os ferroviários menos educados, dentro da polícia também sempre aconteceram acidentes dessa natureza, mas no fim eles tinham o que fazer e quase sempre aparecia um carro pagador com dinheiro emprestado e vinha o pagamento, tinha resultado. Dentro de um certo tempo eles estavam devendo outra vez, aí tinha nova greve até passar para o governo federal." (Escriturário, 56 anos)

3 - A Lenha da Fornalha

Os movimentos grevistas ou paredistas ocorreram de forma generalizada pelo Brasil desde o início do século XX fruto da incipiente organização dos trabalhadores urbanos, principalmente em São Paulo, onde a concentração de empresas e operários era já na época significativa. A resposta do poder constituído a esses movimentos era a utilização da força policial, posição essa sintetizada por Washington Luís ao dizer que a questão social no Brasil era simplesmente caso de polícia. Getúlio Vargas entretanto, reconhecendo a gravidade dos movimentos operários de contestação, criou uma estrutura jurídica forte que foi capaz de colocar sob controle a organização e movimentação operária. Foram criados os sindicatos vinculados ao Ministério do Trabalho, que se encarregava de sua fiscalização, controle de atividades e afastamento de lideranças mais combativas e através de uma série de leis foram garantidos muitos direitos sociais aos trabalhadores.

Os movimentos grevistas dos trabalhadores ferroviários da RMV, polarizados em Divinópolis, fazem parte desse movimento contestatório mais amplo no Brasil, exigindo a realização de direitos básicos, buscando melhorias econômicas.

Momentos de Greve

As greves, na estrada de ferro no centro oeste mineiro, ocorreram ao longo de todo o período que vai da criação da Rede Mineira de Viação - RMV em 1931, sob administração do governo de Minas Gerais, até por volta do início da década de 1960.

Provavelmente ocorreram movimentos grevistas desde o tempo da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas. Há referências a uma greve ocorrida em 1918 ou em 1924. Reivindicava aumento de salário e durou de quatro a cinco dias. Esta greve iniciou-se em São João d'El Rei, onde ficava o escritório da Estrada de Ferro Oeste de Minas, paralisando-a totalmente. Vieram batalhões de Belo Horizonte mandados pelos Diretores da Rede para dar garantia ao material. De vez em quando davam uma

volta pela Oficina e Depósito. Não houve nenhum estrago e ninguém foi punido. Há referência também a uma greve ocorrida no início da década de trinta, por volta de 1934.

Depois de longo período ocorreu outra greve em 1944 que atingiu toda a RMV. Entretanto, a fase em que as greves dos ferroviários em Divinópolis foram mais frequentes corresponde ao período de administração do Governador Milton Campos em Minas Gerais. Milton Campos foi eleito em 1946 e governou Minas até 1950. Durante seu governo a RMV caiu em um estado de profunda precariedade: déficits financeiros, desmandos, salários atrasados até seis meses, falta de produtos básicos nos armazéns da Cooperativa, etc. Ocorreu uma greve prolongada em 1947, outra, nas mesmas proporções, em 1948 e outra, de quatorze dias, em 1950 atingindo toda a RMV. Durante esse período, na década de quarenta, ocorreram ainda várias ameaças de greve que não foram adiante ou greves de apenas um dia.

Segundo os depoimentos, através da greve ocorrida por volta de 1934 foi conquistada uma elevação do salário do trabalhador de linha de 5.600 para 6.400 réis. Em agosto de 1937 houve um aumento de cerca de 15% que elevou o salário para 7.200 réis sem greve. Os ferroviários ficaram sete anos sem reajustamento de ordenado, durante a ditadura de Getúlio Vargas. Apesar da pequena inflação a oscilação de preços prejudicava o ferroviário. Em 1944 houve outro aumento de cerca de 25%, através de uma greve que durou cinco dias. Em agosto de 1946 houve um pequeno aumento salarial novamente sem greve. Em junho de 1950, depois de quinze dias de greve houve outro aumento.

Uma das principais reivindicações dos ferroviários era de que a Estrada de Ferro em Minas voltasse a ser administrada pelo Governo Federal. Juscelino Kubsticheck de Oliveira, fazendo campanha eleitoral para sucessão de Milton Campos em 1950, prometeu aos ferroviários que um dos atos de seu governo seria a rescisão do contrato de arrendamento da RMV entre o Estado de Minas e a União. Ao ser eleito, tomou as providências prometidas, mas antes delas se concretizarem, ainda ocorreram outros movimentos grevistas em Divinópolis.

Uma das greves ocorridas na década de quarenta não foi, propriamente, por atraso de pagamento, mas para destituir o Engenheiro Walter Mendonça da chefia da Oficina.

Em 1952 ocorreu uma greve de três dias, que contou com

a participação de outros Depósitos da RMV. Reivindica pagamento dos salários atrasados, aumento salarial, abastecimento da Cooperativa com produtos básicos, e outras melhorias. Além disso exigiam a transferência da RMV para o Governo Federal. As mulheres tiveram uma participação decisiva nesta greve, tomando frente ao movimento. A greve terminou sob forte intervenção da Polícia, com o compromisso da Direção da RMV de resolver os problemas colocados.

O jornal Diário de Minas de Belo Horizonte noticiou em fins de agosto e início de setembro várias reportagens sobre uma greve dos ferroviários de Divinópolis.

Segundo essa fonte a greve teria começado na noite de quinta-feira, dia 28 de agosto de 1952. Trezentos operários das oficinas da RMV em Divinópolis entraram em greve. Cortaram a linha telegráfica para isolar a cidade e impedir que a polícia se comunicasse com Belo Horizonte. Depredaram os portões das oficinas e danificaram seis locomotivas, paradas na estação. O delegado de polícia conseguiu restabelecer a normalidade, mas mulheres de ferroviários, insatisfeitas com o retorno dos maridos ao trabalho, juntaram-se na praça central, no dia 30 de agosto, sábado, às doze horas e junto com outras mulheres, num total de 400, fizeram uma passeata pelas ruas centrais da cidade. Empunhavam a Bandeira Nacional e o retrato de Getúlio Vargas. Depois foram para as oficinas na hora da saída dos ferroviários. Cercaram os ferroviários impedindo que se retirassem, cercaram os portões, algumas entraram nas oficinas e mandaram que os serviços fossem paralisados, sendo obedecidas. Homens e mulheres foram para os escritórios da Rede, arrombaram a porta onde estava trabalhando o chefe local de abastecimento. Como se recusasse a sair, eles o arrastaram para fora, apesar das marteladas com que ele se defendia, ferindo várias pessoas. O povo quis linchá-lo mas não conseguiu devido à intervenção da polícia, que o levou para a prisão.

As mulheres fizeram novas passeatas com cartazes de protesto. O delegado e vinte soldados tentaram contê-las, disparando para o ar, mas não conseguiram. Quando um soldado tentou deter a mulher que seguia à frente, as outras o agarraram e o espancaram com porretes e sapatos, vaiavam e cuspiam nos soldados. Os policiais retornaram à Delegacia para pedir reforços em Belo Horizonte.

À medida que os trens iam chegando à estação, as mulheres e alguns ferroviários retiravam o maquinista e apagavam as locomotivas. Quando o maquinista não obedecia, as mulheres deitavam nos trilhos para impedir o prosseguimento da viagem. Conseguiram parar cerca de doze comboios em Divinópolis e nas imediações. As locomotivas, depois de apagadas, eram vigiadas por grupos de homens, mulheres e crianças.

A reportagem do Diário de Minas ouviu vários grevistas e as reivindicações básicas eram: o retorno da RMV para a União, o pagamento dos salários atrasados, o abastecimento dos armazéns da cooperativa.

Depois do movimento do dia 30, a cidade permaneceu calma e nenhum operário furou a greve.

Na noite de sábado, chegaram à cidade investigadores da Delegacia de ordem pública, soldados do Batalhão de Guardas, o chefe do serviço reembolsável da Rede e o representante do Diretor da Ferrovia. Tentaram entrar em contato com os grevistas que não haviam organizado ainda uma comissão.

As autoridades acreditavam que a greve tivesse sido insuflada por comunistas, ou então elementos da oposição que queriam desmoralizar o governo do estado, perante os funcionários da Rede, ou criar situação difícil para Juscelino Kubstich. Vários elementos do Diretório da UDN foram vistos entre grevistas, tentando organizar uma comissão para se encontrar com o governador. Esta comissão foi para Belo Horizonte dia 31 de agosto.

No domingo, dia 31, pela manhã, repórteres do Diário de Minas vieram para Divinópolis, para colherem novos dados sobre a greve. Entraram em contato com autoridades policiais e percorreram a cidade: por todo lado havia soldado da polícia militar de Belo Horizonte, montando guarda, armados de fuzis, revólveres e metralhadoras.

Na manhã de domingo, quinze comboios estavam parados na estação e em suas imediações. Para evitar que as locomotivas fossem postas em movimento, as mulheres retiraram peças das mesmas, lançaram areia nas caldeiras, arrancaram as chaves, danificaram vários pontos da estrada e cortaram os fios telegráficos. Na estação havia sacos de mantimentos e caixotes, esperando o transporte. Os passageiros espalhavam-se pela cidade. As oficinas estavam com seus portões fechados e vi

giados por grevistas. Homens, mulheres e crianças agiam prontamente quando alguém se aproximava dos comboios.

Às onze horas de domingo as autoridades policiais tentaram colocar os trens em movimento. Os ferroviários que não aderiram ao movimento ofereceram-se para consertar as locomotivas. Ao saberem disso, as mulheres se reuniram defronte às oficinas, os meninos subiram nas máquinas e bateram os sinos para chamar os demais grevistas. Minutos depois, mais de cem pessoas se reuniram no largo, trazendo a bandeira nacional e cantando o hino nacional. Seguiram para a estação para impedir que os trens voltassem a circular. Os soldados deram ordem de parar, mas não foram obedecidos e começaram a lançar bombas de pólvora, gás lacrimogênio e metralharam o ar. A porta bandeira enrolou-se na bandeira e gritou que continuaria avançando.

No meio da fumaça ouviam-se gritos de socorro e protestos. Duas mulheres e um homem segurando uma bandeira atravessaram a barreira de soldados e seguiram rumo à estação. O comandante do pelotão ordenou-lhes que parassem e tirou-lhes a bandeira das mãos usando cassetetes. Terminou assim a passeata que durou quinze minutos.

As autoridades policiais guarneceram a estação e espalharam soldados por todo um trecho da estrada para Belo Horizonte e mandaram vir um trem retido em Carmo do Cajuru. O primeiro trem puxado pela locomotiva 338 chegou cheio de soldados armados e parou na estação. As máquinas arrastaram para a estação os comboios sob vigilância dos soldados do batalhão de guardas que ocuparam a plataforma ou os carros. Os trens que estavam nas oficinas foram retirados, permanecendo no local três soldados para evitar novos movimentos. À tarde, houve outro conflito entre os grevistas e a polícia nas imediações das oficinas. Um grupo de homens, mulheres e crianças começou a atirar pedras nos militares e avançaram em sua direção. Ao se aproximarem, os policiais dispararam suas metralhadoras, ferindo várias pessoas, mas não impediram o avanço e tiveram que abandonar suas posições, correndo em direção ao grosso da tropa perseguidos pelos grevistas e jogando bombas de gás lacrimogênio. Os grevistas pararam para socorrer os feridos, arrancaram trilhos, arrastaram pesadas manilhas e colocaram na linha.

Esses choques continuaram por toda a tarde e noite.

Os grevistas tentaram assaltar os departamentos da Rede, sendo impedidos pela polícia, ficando muitas pessoas feridas com tiros ou espancamentos. Um militar, alcançado por um grupo de grevistas, teve sua vista furada, outro foi espancado.

As mulheres e filhos é que tomavam a iniciativa de assaltarem a estação e outros pontos protegidos por soldados. Seguiam à frente cantando o hino nacional, levando a bandeira nacional e filhos no colo, enfrentando rajadas de metralhadoras, explosão de bombas de pólvora e gás lacrimogênio.

Apesar das providências tomadas, a ordem não foi restabelecida e nem iniciados os entendimentos, para por fim à greve. Não havia uma comissão organizada dos ferroviários para este fim. O jornal disse que muitos ferroviários que foram entrevistados não sabiam quais eram as reivindicações pelas quais lutavam.

Para acabar com o movimento, o Diretor da Rede, Dermeval Pimenta, determinou o pagamento de julho ao pessoal de Divinópolis, do mês de junho aos trabalhadores do interior e o abastecimento dos armazéns da cooperativa de Divinópolis.

Os Delegados instauraram inquérito e ouviram várias pessoas. Os ferroviários do Depósito de Garças de Minas se solidarizaram com os companheiros de Divinópolis e também paralisaram suas atividades.

No dia primeiro de setembro, o Diretor da RMV, Dermeval Pimenta, veio a Divinópolis. Entrou em entendimento com as autoridades policiais e municipais, visitou a estação e foi para as oficinas, onde teve uma reunião com uma comissão de vinte grevistas que apresentaram suas reivindicações: abastecimento normal da cooperativa e preços de gêneros inferiores aos do comércio, pagamento dos salários atrasados e 20% de aumento desde fevereiro, trabalho aos sábados somente de 7:00 às 11:00 horas, passes para viagens para a família dos ferroviários, tolerância de quinze minutos de atraso, saída do serviço em caso de emergência, recebimento integral do período de férias, transferência da Rede para a União, cancelamento do processo contra os grevistas e a exigência de tornar sem efeito a suspensão por falta ao serviço.

Após estudar a lista o Diretor prometeu resolver o mais depressa possível os problemas dos ferroviários, além de prometer dar assistência permanente. Prometeu visitar a cida

de mensalmente, para ir sanando as dificuldades. Os grevistas prometeram voltar ao trabalho imediatamente. A greve terminou no dia primeiro de setembro. O batalhão de guardas e os investigadores da Delegacia de Ordem Pública voltaram para Belo Horizonte. Os trens voltaram a funcionar.

Numa das greves, ao passar dentro da cidade de Pará de Minas, um grupo de grevistas num caminhão foi denunciado. Foram apanhados arrancando trilhos e tiveram que passar pela Delegacia local para deixar seus nomes. Como não levavam documentos deram nomes falsos. Em outra greve, um grupo de grevistas foi a estação de Gonçalves Ferreira para cortar a ligação telegráfica e a encontrou vigiada por soldados. Tiveram que simular não serem grevistas e que estavam lá a mando do chefe da estação para verificar se o telégrafo estava em ordem. Tiraram os fusíveis do aparelho e só depois de estarem distantes gritaram para os soldados que a ligação estava cortada e foram respondidos à bala. Quando não era possível arrancar os trilhos, colocavam uma Bandeira do Brasil cobrindo-os para que o trem parasse em respeito ou então deitavam sobre os trilhos para obrigar o trem a parar.

Por volta de março de 1960 ocorreu outra greve que contou com a participação dos deputados Euro Arantes, Simão da Cunha e Nilton Faria - Presidente da União dos Ferroviários do Brasil - Regional de Minas Gerais em Belo Horizonte. Essa associação possuía também uma sede em Divinópolis. Eles entraram na Oficina com alguns ferroviários e iniciaram a greve reivindicando melhoria salarial. A Polícia Militar invadiu a Sede da União dos Ferroviários em Divinópolis, apoderou-se dos seus arquivos e bens e lacrou-a. Depois de ~~muitos~~ anos ela foi reaberta e existe até hoje. Foi uma greve local e, no seu decorrer, uma pessoa identificada pelo nome de Valdomiro tentou dinamitar uma ponte de ferro perto de Carmo do Cajuru para impedir a circulação de trens. Ele não soube preparar corretamente a dinamite que explodiu, mas não derrubou a ponte. Ao ser preso, Valdomiro apontou vários trabalhadores da Oficina que tinham participado junto com ele da greve. A Polícia entrevistou, prendeu vários ferroviários e abafou a greve.

A última greve desta etapa ocorreu no início da década de sessenta, por volta de 1962 ou 1963. Foi uma greve de cunho político porque pretendia desmoralizar o governo do Estado. O pagamento dos funcionários estava em dia, os grevistas não sabiam ao certo o que pretendiam, não houve solicita-

ção de aumento de salário e não foi constituída uma comissão de negociações da greve. Foi uma greve local, com uma pequena participação dos outros Depósitos.

Os soldados espancaram as mulheres que tentaram se organizar e correram atrás dos funcionários, que se escondiam fora de casa. Um homem não grevista recebeu um tito na perna. Mais tarde, o governo deu-lhe uma perna mecânica. Nesta greve houve nela a participação de muitas pessoas estranhas ao movimento. Foi decretada de cima para baixo e muitos ferroviários não sabiam que havia sido dado o aviso de greve.

Fatores Determinantes

Os fatos ocorridos na vida de um povo constituem o resultado de múltiplos fatores. Contudo, esses fatores variam em sua capacidade de intervenção na realidade. Alguns influenciam mais, outros menos.

Em se tratando das greves promovidas pelos ferroviários da RMV em Divinópolis, podemos considerar que os fatores básicos que desencadearam os movimentos grevistas foram principalmente três. Primeiramente as próprias condições de trabalho existentes que prepararam o terreno para que os outros fatores influenciassem. Durante o período de arrendamento da Estrada de Ferro (RMV) pelo Estado de Minas, as dificuldades financeiras da Empresa foram constantes, conforme já foi analisado no capítulo um. Isso fazia com que o pagamento do salário dos funcionários estivesse sempre atrasado, chegando, por exemplo, a seis meses de atraso. Como esses funcionários não tivessem outra fonte de renda, esses atrasos afetavam não só a eles como a toda a sua família, aumentando cada vez mais a sua insatisfação. Agravando ainda mais esse quadro, a Cooperativa Mista dos Ferroviários da RMV que no início de seu funcionamento, realizava satisfatoriamente suas finalidades, foi aos poucos se debilitando. Em decorrência, nos seus armazéns, os ferroviários não encontravam sempre os produtos básicos necessários e as facilidades de crédito para comprar a prazo, em armazéns de particulares, não era igual para todos. Portanto, podemos considerar como fator básico na eclosão das greves dos ferroviários em Divinópolis os atrasos de pagamento e a falta de produtos básicos no armazém da Cooperativa.

A partir dessa constatação, podemos considerar como segundo fator desencadeador decisivo das greves dos ferroviários da RMV a desativação gradativa da Oficina de Cruzeiro (SP) e transferência de seus funcionários para diferentes lugares, principalmente para Divinópolis. Inicialmente vieram só os ferroviários, depois as famílias. Isso ocorreu por volta de 1944. Os ferroviários de Cruzeiro eram trabalhadores já organizados e com tradição de luta segundo os depoimentos, e vieram a contragosto. A Empresa Ferroviária, temendo então alguma atitude contestatória dos mesmos, procurou facilitar seu estabelecimento na cidade através do oferecimento de moradia e permitindo que fossem serão sem que fosse pré-estabelecida a obrigatoriedade de produção. Isso serviu inclusive para que os outros ferroviários também exigissem o mesmo direito, pois era uma forma de melhorar o salário. A Direção da Empresa permitiu, mas estabeleceu o mínimo de produção que deveria ser obtido no serão: reparação de um vagão e meio e de algumas locomotivas para compensar as despesas. Além disso, na Oficina e Deposito os ferroviários foram orientados a recebê-los bem, convidá-los a frequentar suas casas, criar laços de amizade para facilitar sua adaptação no trabalho e na cidade. Tal atitude demonstrava o receio da Empresa em relação a alguma possível atitude contestatória dos ferroviários de Cruzeiro. Os funcionários de Cruzeiro removidos para Divinópolis alteraram qualitativamente a correlação de forças existentes. Provavelmente, alguns integravam os quadros do Partido Comunista e se mostravam combativos, com experiência de luta, revoltados com o fato de terem sido removidos e, principalmente, para um local sem recursos como era essa cidade. Esse fato aconteceu justamente no final do governo de Benedito Valadares e governo de Milton Campos em Minas Gerais, quando os atrasos de pagamento dos funcionários se prolongaram ainda mais, agravando também a situação do ferroviário e sua família.

O terceiro fator desencadeador básico das greves ferroviárias em Divinópolis foi a atuação de vanguarda do Partido Comunista. O Partido Comunista Brasileiro - PCB - fundado em 1922, teve uma importante participação nos movimentos grevistas dos ferroviários em Divinópolis. A presença do "Partidão" no movimento ferroviário pode ser percebido nos meados da década de quarenta quando, segundo os depoimentos de vários de seus membros, foi fundado nessa cidade um comitê ferroviário. O seu objetivo era o de participar organizando e es

timulando a luta dos ferroviários contra a exploração que sofriam principalmente em decorrência dos atrasos de pagamento.

Segundo o Sr. Evaristo Garcia de Matos ⁽⁶⁾ o movimento de contestação dos ferroviários começou em Cruzeiro (SP) no início da década de quarenta. A Direção da Rede nesse período transferiu grande parte dos ferroviários, os mais combativos, para vários lugares como Lavras, Itajubá, Divinópolis e com isso conseguiu desarticular o movimento de Cruzeiro. A maior parte desses funcionários veio para Divinópolis. Segundo ele, nessa época, o Partido Comunista criou nessa cidade um comitê ferroviário através de pessoas como Garcia, Armando, Sebastião Vitorino, Nilton D'Ávila, etc. A tarefa de Garcia era a de entrar em contato com lideranças em Divinópolis como Sanches, Adão, Venâncio, Carlos Schimer, etc, para juntos fundarem o referido comitê. Através de "Chico Espingarda" ⁽⁷⁾ Garcia conseguiu recursos junto a intelectuais da cidade para viverem aqui. Esse trabalho durou de seis a oito meses no final da década de quarenta. O comitê ferroviário ficou constituído por pessoas como Venâncio (de Cruzeiro), Armando, Adão, Carlos Chivan, etc. O trabalho foi continuado também por Bengala, João Alves, etc. A primeira greve ferroviária organizada pelo PCB na região centro-oeste foi em 1948. Foram também fundados comitês ferroviários em Itajubá, Lavras, São João d'El Rei, etc, trabalho esse facilitado pelo fato do movimento ocorrido em Divinópolis ter se propagado para outras cidades.

O comitê se reunia com ferroviários e sua família para discutir a sua situação e juntos promoviam festas, quermesses, danças, etc. Criaram também uma associação dos ferroviários. Em Divinópolis o comitê possuía um jornal chamado "O Apito", impresso em duas ou três folhas, escrito pelos seus membros. Era distribuído entre os ferroviários para estimular a discussão sobre suas dificuldades.

Os membros do comitê ferroviário realizaram também um trabalho junto às mulheres dos ferroviários. O pretexto usado para iniciar o contato com elas foram os santinhos: impressos pequenos contendo uma figura religiosa e uma mensagem ou oração. Os santinhos eram comprados e distribuídos na Es

(6) Militante do Partido Comunista em Divinópolis no período 1948/1949

(7) Alcinha de Francisco Salomé de Oliveira

planada ou Vila Operária, bairro onde residia grande parte dos ferroviários; um local de infra-estrutura bastante precária na época. A partir desse contato eram realizadas reuniões na casa de uma delas onde era discutida a situação da família ferroviária. Segundo os depoimentos, o pretexto era necessário porque os elementos vindos de fora eram vigiados pela polícia. Em São João d'El Rei o pretexto usado no contato com as mulheres dos ferroviários foi o conserto do ferro elétrico. A sugestão do comitê para as mulheres nos momentos das greves era de que toda a família deveria ajudar a paralisar os trens, organizando, por exemplo, acampamentos em cima da linha permanente para onde deveria se transferir toda a família.

Há referências ao fato de que, na segunda metade da década de quarenta, a sede do Partido Comunista em Divinópolis ter sido queimada pela Polícia. No início da década de cinquenta existia nesta cidade o chamado "*grupo dos onze*" - Grupo Revolucionário Onze de Outubro, criado pelo Partido Comunista que conseguiu incluir em seu quadro vários ferroviários. Segundo consta, ele não se apresentava como sendo do Partido Comunista e sim como Associação Beneficente.

Na greve ocorrida por volta de 1948 ou 1949 a orientação do PCB era de que os trens deveriam ser paralisados, através da formação de acampamentos em cima da linha férrea, para onde deveria ser transferida toda a família do ferroviário. A senha usada nessa ocasião foi "*a hora próxima*". A reivindicação básica era regularização do pagamento dos salários. Em Lavras o acampamento dos grevistas foi visitado por um coronel acompanhado de soldados armados, que foram sitiados e o coronel foi imobilizado com arcos de barril pelos ferroviários.

Durante as greves, era tirada em assembléia a comissão de ferroviários que iria conversar com a Direção da Rede. A reivindicação básica era regularização do pagamento. Ocorriam greves locais todo mês ou mais abrangentes, parализando toda a extensão da Rede, a partir de pontos estratégicos como Divinópolis, Ribeirão Vermelho, Soledade, São João d'El Rei, Cruzeiro, Itajubá, etc.

Através de constantes encontros para discussão sobre a situação dos ferroviários e organização de sua ação, o Partido Comunista participou ativamente das greves ferroviárias em Divinópolis e regiões vizinhas. Contudo, essa participação é pouco reconhecida pelos ferroviários. Isso se deve não só

ao combate ao comunismo através da Igreja e Polícia, como também a própria natureza de vanguarda da ação desenvolvida pelo PCB.

Uma parte dos ferroviários era incorporada ao partido, mas a grande maioria desconhecia a presença dos comunistas no movimento ferroviário e outros os rejeitavam como elementos nocivos. Essa rejeição, resultava da campanha anti-comunista das Igrejas cristãs e do próprio Estado. A esse respeito concordamos com José Álvaro Moisés quando diz que manter os trabalhadores,

"(...) na condição de objetos da política dos outros (...) é uma base fundamental para a manutenção ou a criação de qualquer tipo de dominação (...) uma política que se proponha a transformar profundamente a sociedade, toda a sua organização econômica, social, política, jurídica e cultural só pode ser uma política na qual intervêm milhões de pessoas. Por definição, não pode ser nunca uma política de poucos, ainda que autoconsiderados "iluminados" ou como uma vanguarda, feita em nome de e para muitos (...)" (SADER... 1986, p. 179)

Os atrasos de pagamento, a precariedade de fornecimento de mercadorias pela Cooperativa, aliados à vinda de ferroviários, combativos e organizados da Oficina de Cruzeiro para Divinópolis e a atuação do comitê ferroviário do Partido Comunista teve como resultado a eclosão dos inúmeros movimentos grevistas iniciados nesta cidade. Estes movimentos se irradiaram pelas outras cidades, paralisando as atividades da RMV durante períodos constantes da décadas de quarenta e cinquenta.

"(...) parte-se dos homens, da sua atividade real. É a partir de seu processo de vida real que se representa o desenvolvimento dos reflexos e das repercussões ideológicas deste processo vital. Mesmo as fantasmagorias correspondem, no cérebro humano, a sublimações necessariamente resultantes do processo da sua vida material que pode ser observado empiricamente e que repousa em bases materiais. (...) serão antes os homens que, desenvolvendo a sua produção material e as suas relações materiais, transformam, com esta realidade que lhes é própria, o seu pensamento e os produtos desse pensamento. Não é a consciência que determina a vida, mas sim a vida que determina a consciência (...)"
(MARX E ENGELS. A Ideologia Alemã I. p. 26)

CAPÍTULO IV

BALDEANDO IDÉIAS - O PROCESSO EDUCATIVO

1 - Cruzamento de Linhas

A consciência individual e por conseguinte, a social se fazem cotidianamente a partir da relação dos homens com o mundo.

As relações que os homens estabelecem entre si no processo de produção são fundamentais em toda sociedade, pois através delas é que são produzidos os bens necessários à vida. Partindo do pressuposto de que é "*a vida que determina a consciência*" consideramos que as idéias que os homens fazem de si mesmos e da realidade resultam de suas experiências. São as atividades cotidianas particularmente aquelas relacionadas com o trabalho produtivo profissional realizado que de maneira mais profunda formam a consciência do trabalhador na sociedade. As relações de trabalho atuam de forma preponderante porque, entre outras coisas, a maior parte de sua vida, o homem passa trabalhando.

Consideramos que há nas relações de trabalho elementos que formam o trabalhador e, a partir daí, que a estrutura do trabalho ferroviário tenha formado e conformado o trabalhador de que necessitava. Na complexidade desse processo educativo em curso na primeira metade do século XX acreditamos que tenha ocorrido a formação do operariado moderno no centro-oeste mineiro: formação do trabalhador não só para a Empresa Ferroviária que o conformou de acordo com seus interesses transformando-o no trabalho necessário às relações de produção capitalistas estabelecidas, como também, devido ao caráter contraditório dessas relações, ocorreu a sua formação para a classe social que se constituiu a partir daquele momento - o operário ferroviário. As relações paternalistas de trabalho vigorantes começaram a ceder lugar às relações contratuais o que representava um avanço para o trabalhador. Apesar de tudo era uma situação positiva para o mesmo uma vez que assim transformava-se em um sujeito de direitos.

Foi justamente a partir desse processo de formação que foi possível o desencadeamento da força de reação do trabalhador ferroviário às condições de trabalho, quando elas se tornaram opressoras além do limite suportado pela classe naquele momento. A resistência só pôde ocorrer porque o operário ferroviário tinha sido constituído como tal na relação capitalista de produção.

Acreditamos que, através da descrição contida nos depoimentos acerca da organização e condições nas quais se desenvolvia o trabalho ferroviário, podemos agora explicitar, não só os processos básicos de formação do trabalhador, como compreender as razões e a natureza das suas atitudes de resistência.

A Formação do Trabalhador Ferroviário

Que alternativas de trabalho existiam para o homem do centro-oeste mineiro, particularmente Divinópolis, na primeira metade do século XX? Numa área predominantemente rural (como o centro-oeste mineiro) naquele momento, o emprego na Rede Ferroviária constituía quase a única alternativa de trabalho além do trabalho rural. Essas atividades absorviam a maior parte da mão-de-obra masculina na região. A relação contratual, mercantil de trabalho existente na empresa Ferroviária, criando o trabalhador assalariado, representava uma situação nova na região vantajosa do ponto de vista da Empresa por melhor realizar seus interesse, mas também para o trabalhador. Em comparação com o trabalho na roça baseado em relações paternalistas, a ferrovia oferecia maiores atrativos - a segurança, ou seja, a garantia de não ter que procurar, no dia a dia, um serviço com o qual pudesse manter a si e a sua família; o fato de ser oferecido em maior quantidade, tornando-se, pois, mais acessível; além disso, era um trabalho que não exigia instrução escolar e, principalmente, transformava o trabalhador em um sujeito de direitos oferecendo férias, licença para tratamento de saúde, assistência médica para a família e gerava uma renda com a qual podia contar, apesar do baixo salário e dos constantes atrasos de pagamento. Esses argumentos são constantes nos depoimentos dos ferroviários. A relação assalariada de trabalho na Empresa Ferroviária significou, portanto, uma possibilidade de avanço em

termos empregatícios para o homem do centro-oeste mineiro que percebia essa dimensão e considerava o trabalho na ferrovia o melhor emprego, o que trazia para ele importância social, um "status quo" do qual se orgulhava.

É fundamental considerarmos esse contexto para podermos penetrar no processo formador e conformador do trabalhador ferroviário.

Não havia dificuldade para ser admitido como funcionário da Rede. A Empresa não exigia documentos e não realizava concursos com essa finalidade. O trabalho era pesado, muitos entravam e logo depois saíam.

Geralmente o interessado era admitido ainda jovem pela Empresa, muitas vezes na condição de aprendiz sem remuneração durante um certo tempo e em tarefas consideradas subalternas - trabalhador de linha, servente de pedreiro, lenheiro, aprendiz de mecânico, limpador de máquinas, aprendiz de torneiro mecânico, trabalhador de baldeação, praticante geral, etc. Somente a partir da década de quarenta é que houve alteração nesse sentido, com o aproveitamento de alunos da Escola Profissional da Rede como funcionários.

Desde sua admissão na Empresa não só o trabalhador, mas também seu núcleo familiar passavam a sofrer a permanente influência da Empresa Ferroviária em suas vidas. Ao se referirem aos anos de serviço na Empresa, os trabalhadores destacam o ano e até o dia de sua admissão, bem como os anos e dias de trabalhos executados. Salvo em caso de problemas graves de saúde, como o enfarte, os trabalhadores ferroviários dos meados do século XX requeriam sua aposentadoria com mais de trinta e cinco anos de serviço, limite legal para efeito de aposentadoria. Arguídos à respeito, apresentam razões variadas principalmente a de ficarem sem receber durante o período que se seguia ao pedido de aposentadoria e a regularização da nova situação. Provavelmente estavam embutidas aí também preocupações quanto ao futuro, em relação à queda do seu salário, devido à ausência de uma legislação que garantisse a paridade salarial entre o aposentado e o funcionário na ativa. Consideramos, também, por outro lado, que a ideologia da dedicação à Rede era tão impregnada nos trabalhadores, que eles resistiam em aposentar, porque isso significaria renunciar às suas próprias perspectivas de vida, já que a Empresa Ferroviária tomava parte de suas vidas por inteiro.

Os trabalhadores ferroviários possuíam um baixo nível de instrução, geralmente o curso primário. Entretanto, afirmam que o que aprenderam foi suficiente para o desempenho de suas tarefas. Considerando que os conhecimentos necessários ao trabalho eram obtidos através da prática e da observação, não era, portanto, fundamental que tivessem uma instrução escolar. Na aquisição desses conhecimentos práticos, o mais importante era a curiosidade, o empenho e a atenção do funcionário. Curiosidade em conhecer, por exemplo, o esquema da locomotiva, modelos de peças, empenho em acompanhar as revisões quando as locomotivas apresentassem algum defeito, etc. Além disso, conforme seus dizeres, era preciso ter capacidade, "text cabeça."

Quanto mais eles adquirissem domínio sobre as tarefas produtivas de sua responsabilidade, mais prestígio adquiriam e menos se dispunham a instruir seus subalternos, pelo receio de que viessem a sofrer competição. Chegavam a fazer seu serviço escondido para que os outros não vissem, ou seja, não aprendessem. Nas oficinas, por exemplo, se um desses funcionários faltasse ao serviço, era difícil que outro pudesse substituí-lo adequadamente. A especialização de função era estimulada pela Empresa, visando o aumento da produtividade e da qualidade do trabalho e do ponto de vista do ferroviário era um modo de sobressair-se, adquirir importância e o reconhecimento do seu valor pelos subalternos e diferentes chefias.

As chefias que procuravam instruir seus funcionários acerca do trabalho a ser feito, visavam, antes de tudo, garantir o seu próprio desempenho. Exigiam que o serviço fosse feito, pois também estavam sob as ordens de uma outra chefia e poderiam ser destituídos de seus postos, se não produzissem satisfatoriamente. Por isso, precisavam ter sempre elementos em condições de desenvolver os serviços que fossem necessários, por exemplo, um foguista pronto para atuar como maquinista, um aprendiz em condições de trabalhar como oficial na Oficina, um lenheiro já em condições de ser foguista, etc. Em cada um era estimulada a responsabilidade para com a produção do seu serviço. Uma boa coordenação do trabalho era aquela que garantia a produção e a harmonia entre os funcionários e impedia brigas e contestações.

Era comum nos trabalhadores ferroviários dos meados do século XX, a preocupação, não só com o seu desempenho na es

estrutura hierárquica da RMV, como também com o seu nome. Empenhavam-se em aprender e desempenhar bem a sua tarefa indivi dualmente. Havia um constante receio de que a chefia imediata levasse adiante uma apreciação desfavorável sobre o trabalho que realizaram, ou de serem tirados do cargo em exercício. Es sa busca de eficiência era estimulada pela Empresa Ferrov iária através de punições e prêmios, sendo estes últimos consti tuídos principalmente pela ascensão na carreira ferroviária.

Um dado positivo para o trabalhador era seu empenho em aprender o ofício através da observação e da prática, as sim como era altamente despresticioso ficar a todo momento pe dindo ajuda para o exercício de tarefas. Por exemplo, o maqui nista que quisesse ser considerado competente pelos seus che fes deveria dominar certos conhecimentos técnicos obtidos na prática para consertar pequenos defeitos na locomotiva quando em viagem. Em toda ela o maquinista deveria levar consigo uma caixa de ferramentas, algumas fornecidas pela Empresa e ou tras do próprio maquinista, para realizar eventuais consertos, como pequenas avarias, descarrilhamentos, etc. Com isso evita va-se punição e desconsideração dos chefes. Essa preocupa ção com a eficiência do próprio trabalho era generalizada entre os ferroviários.

O serviço deveria ser executado sem que os funcioná ri os ficassem a todo momento recorrendo à sua chefia para a so lução das dificuldades surgidas. Caso contrário, seriam consi derados incompetentes e um entrave no andamento do trabalho. Tal exigência acabava por estimular a busca criativa de solu ções, sendo comum depoimentos nesse sentido - "*a maioria das coisas a gente fazia pela criação da gente*".

Somente a partir dos meados da década de quarenta, é que a Empresa Ferroviária passou a constar, em seu quadro de pessoal, artífices formados pela Escola Profissional. Apesar de terem tido como professores funcionários que haviam apren dido o serviço na prática, esses alunos não eram inicialmente bem aceitos entre os mais velhos, cuja crença era de que eles constituíam uma ameaça em suas promoções. Entretanto, conside rando que o saber acumulado era motivo de valorização pela Em presa e pelos companheiros, acreditamos que essa atitude era muito mais uma forma de preservação da importância pessoal.

Essa Escola, com o passar o tempo, foi adquirindo ca da vez mais credibilidade na formação dos futuros artífices

das Oficinas, conseguindo, conforme depoimentos, a façanha de não dissociar teoria e prática. Segundo seus instrutores, para a pessoa aprender é preciso ao mesmo tempo falar sobre, mostrar e fazer de maneira correta. No final do processo de estudo, os alunos deveriam ser capazes de "trabalhar por fora enxergando por dentro a peça que está fazendo".

Os ferroviários tinham interesse em colocar seus filhos nessa Escola porque em três anos ele já estaria preparado profissionalmente e, muito provavelmente, integrado ao quadro de funcionários da Empresa. Além dessas vantagens, os alunos ainda recebiam uma pequena gratificação em dinheiro e produziam para si as ferramentas de trabalho necessárias à realização do seu ofício no futuro.

Na Empresa Ferroviária dos meados do século XX as tarefas produtivas já se encontravam bastante divididas, tanto na Oficina, como na Linha Permanente, Estação e Depósito.

Nas Oficinas, o trabalho era executado por aprendizes, oficiais e mestres, termos remanescentes do antigo sistema medieval de produção artesanal de caráter doméstico, relações de trabalho familiar, tecnologia pouco desenvolvida, divisão do trabalho em escala reduzida. De certa forma, essas características ainda se mantinham na produção industrial das Oficinas da RMV. Considerando o processo histórico de desenvolvimento da produção industrial, ainda que em escala reduzida, esta situação se referia à primeira etapa da produção industrial que, na RMV, ocorria integrada e concomitantemente a outra fase, onde o trabalho já se encontrava dividido e os trabalhadores agrupados em seções com suas ferramentas específicas. Por volta de 1938, foi feita uma reestruturação do trabalho na Oficina, aglutinando funções, tarefas e ferramentas em seções subdivididas em diferentes turmas de trabalhadores. Isso trouxe como resultado uma maior produtividade do trabalho, em decorrência da sua nova organização e racionalização: economia de tempo e aumento da produção.

Cada trabalhador ferroviário era responsável pela sua tarefa específica e deveria responder por ela. Era prudente então que se verificasse o trabalho já realizado, para se prosseguir posteriormente. Por exemplo, quando um maquinista recebia uma composição, antes de iniciar a viagem, ele deveria revistá-la totalmente e anotar as condições da locomotiva, número dos vagões, carga, e verificar o lacramento

dos vagões, etc, pois se tornava responsável por ela, devendo assumir os problemas daí decorrentes. Quando aconteciam irregularidades no serviço, a responsabilidade era dividida entre os envolvidos, após apuração, através da montagem de processo. Através dele eram reconstituídas as situações, definidos quais os culpados e as punições necessárias. Entretanto, poderiam não ser punidos, dependendo da simpatia do chefe imediato em relação a eles.

A estrutura de funcionamento do trabalho na Empresa Ferroviária, nos meados do século XX, assemelhava-se, em vários aspectos, a um corpo militar - os trabalhadores constituíam, no seu conjunto, um exército civil onde se procurava criar um forte espírito de corpo.

Através do caráter militar do trabalho, era garantida a execução das tarefas produtivas. Um trabalho exaustivo, realizado em condições extremamente precárias, conforme se pode perceber pelos depoimentos, possibilitando a acumulação do capital, através da exploração da mais-valia absoluta, ou seja, através de uma extensa jornada de trabalho cujo início era marcado pela Empresa, mas o término dependia das necessidades do serviço.

Os trabalhadores ferroviários eram geralmente classificados em ordens hierárquicas: 1^a, 2^a, 3^a, 4^a como no caso de maquinistas e foguistas, artífices de 1^a, 2^a, 3^a, 4^a e 5^a, na Oficina e Depósito. Os trens ou composições eram também divididos em 1^a, 2^a e 3^a classe. Em cada uma era cobrado um preço pela viagem correspondente. Durante as viagens, na acomodação de passageiros de cada carro, estava implícita a divisão da sociedade, pois os viajantes se distribuíam, principalmente, de acordo com a sua situação econômica.

O bom e disciplinado desempenho do trabalho possibilitava aos funcionários da RMV oportunidades de ascensão na hierarquia. Isso trazia prestígio, um salário melhor e ascensão na carreira ferroviária. O bom comportamento dos funcionários era medido através de atitudes como: fazer o serviço pontualmente, ter boa vontade, apresentar produção, não ficar bêbado em serviço, seguir as ordens dadas, não faltar ao serviço, não tirar licença. Além disso, o bom era aquele que se preocupasse em usar as ferramentas adequadamente, evitando estragos desnecessários e procurando não se acidentar. Quem agisse assim servia de exemplo para aqueles que quisessem alcançar

aquele mesmo nível. - "a gente queria passar um na frente do outro". Esse espírito de competição era sempre estimulado. Os maquinistas mais conceituados eram escalados para trens considerados de alta categoria - expressos e noturnos de alta velocidade, naquela época 45 Km/h.

Por outro lado, o funcionário tinha consciência de que, se não fizesse por onde, ou seja, se não apresentasse produção e desse prejuízo para a Empresa, além de sua carreira ficar impedida de prosseguir, seria passível de punição se fosse considerado culpado na apuração do processo. Os tipos de punições poderiam ser corte de cinquenta por cento do salário, ou suspensão do trabalho por um determinado número de dias. O maquinista, por exemplo, era responsável pelo excesso de consumo de combustível, ou por horas de atraso ou adiantamento, nas viagens.

Portanto, cada patamar era preenchido por aqueles trabalhadores que mais se ajustavam às exigências referentes à pontualidade, cumprimento das ordens dadas, frequência, obediência, e que possuíssem capacidade de aprender e executar satisfatoriamente as tarefas concernentes, ou seja, possuíssem habilidade. O atendimento dessas exigências constituía um critério importante nos momentos de promoção. A perspectiva de seguir carreira fazia com que muitos aceitassem trabalhar numa função, recebendo por outra inferior, na hierarquia de tarefas, assim como, não receber pagamento, quando eram admitidos na condição de aprendizes. De um modo geral, a passagem de um nível para outro, na hierarquia de trabalho, demorava muitos anos.

No primeiro caso, eram comuns situações nas quais um foguista trabalhava anos como maquinista recebendo pagamento de foguista à espera de uma promoção. Apesar disso, ainda achava vantajoso pois considerava que, assim fazendo, poderia seguir carreira mais rapidamente, além de escapar de uma tarefa fisicamente mais pesada. Podia assim "sair da boca da fornalha" e ainda receber a diária de viagem, pouca, mas sempre um acréscimo a mais no baixo salário que recebiam. Tal situação era lucrativa para a Empresa Ferroviária, pois o salário de foguista era menor que o de maquinista. Para ser aproveitado em outra função era preciso não só um bom desempenho de suas funções, como também a simpatia do chefe imediato.

O trabalhador da Estação podia seguir carreira, fazen

do concurso para guarda-chaves, conferente, telegrafista. Já os cargos de agente da Estação e auxiliar eram preenchidos por indicação da chefia imediata.

Na tração, o trabalhador podia começar como acendedor e limpador de locomotiva, lenheiro, servir como foguista até fazer o concurso devido e alcançar a situação de foguista ou maquinista. Um foguista poderia, por concurso, vir a ser classificado maquinista, mesmo sem ter percorrido todas as classes (1^a, 2^a, 3^a). Através de concurso, ele poderia ainda alcançar o nível de fiscal de tração e, por indicação, atuar como escaldador ou chefe de Depósito.

O pessoal que trabalhava na "meia-sola", ou seja, no Depósito, podia ser aproveitado também nas Oficinas de reparação geral. Aqueles que mais se destacassem em seu desempenho profissional, no atendimento às determinações das chefias imediatas, etc, eram indicados chefe de seção, mestres ou chefe da Oficina ou Depósito.

O trabalhador de linha ou lastro era admitido sem concurso, sendo valorizada principalmente sua resistência física, colocada como fundamento para sua permanência no cargo. Aqueles que mais se destacassem em seu serviço podiam, posteriormente, por indicação das chefias imediatas, fazer concurso para feitor e mestre de linha.

Depois da "praticagem", ficava no emprego o que fosse mais esperto, valente - "mais disposto no braço" - tivesse uma produção maior, não importava possuir documentos ou saber ler e escrever.

Os critérios comuns, considerados nos momentos de promoções, eram a antiguidade no cargo e o merecimento por indicação. O primeiro aspecto é claro e objetivo, mas o segundo possui uma grande margem de subjetividade. Esse era um dos principais espaços por onde a Empresa Ferroviária conseguia conformar os funcionários às suas necessidades. Na prática, o funcionário da Rede merecedor de promoções era aquele que fosse mais pontual no serviço, cumpridor de seus deveres, não faltasse ao serviço, não tirasse licença, fizesse horas-extras, não fizesse greve, no caso do maquinista, que não provocasse acidentes, evitasse pedir socorro por qualquer problema acontecido, etc. Criou-se, na consciência do ferroviário, um sentimento de orgulho em relação a si mesmo por não ter tido necessidade de tirar licença médica, decorrente de algum proble

ma de saúde, o que era conveniente principalmente para os interesses da Empresa.

Os concursos eram uma outra forma de obter ascensão na carreira ferroviária, apesar de muitas vezes serem pro-forma, para dar cumprimento ao regulamento da Empresa. Eram realizados geralmente em Belo Horizonte, no Escritório da Rede, através de provas escritas, aplicadas pelo chefe da Divisão. O critério de antiguidade era usado quando uma pessoa ficava muito tempo numa mesma função. Os grevistas raramente tinham promoções, sendo que alguns, indiretamente, eram forçados a abandonar o emprego. São frequentes as queixas de ferroviários alegando perseguições de chefes e de terem sido preteridos por outros devido ao apadrinhamento político. Portando, o que mais influía de fato, nas promoções, eram a proteção e simpatia dos chefes para com o empregado.

As licenças para tratamento de saúde, apesar de serem um direito do trabalhador, contribuían para diminuir as possibilidades do mesmo em obter promoções. Era comum o trabalhador estar licenciado devido a problemas pulmonares, cardíacos, na coluna vertebral ou esgotamento físico e mental em decorrência, por exemplo, do peso que carregavam, das altas temperaturas que tinham que suportar, além do excesso de horas de trabalho. Além disso ao longo da RMV e principalmente no "sertão" (8) era comum os trabalhadores adquirirem a maleita. Durante o ano de 1954, por exemplo, foram concedidos 8.101 dias de licença para os funcionários da RMV. (REDE ... 1954) Muitos não viajavam devido a doenças ou apadrinhamento.

Diante disso, a quantidade de funcionários não era suficiente para dar conta do serviço e fazia com que as folgas semanais não fossem possíveis para todos e se acumulassem. É comum ouvir o ferroviário dizer que se aposentou sem ter gozado todas as folgas a que tinha direito. As licenças de uns impediam que os outros pudessem gozar suas folgas. Consideramos que esta era uma forma indireta de contenção de despesas da Empresa e de socialização entre os trabalhadores das perdas de produção. Através desse recurso, a Empresa garantia sua produtividade, aumentando ainda mais a jornada de tra

(8) Termo referente às áreas de Martinho Campos, Abaeté, Pompéu, Paineiras, Junco, Tiro, Bagre, Barra do Paraopeba, etc., em MG

balho dos que estavam trabalhando.

Se considerarmos a significativa incidência de licenças para tratamento de saúde, podemos compreender porque a obtenção de promoções estava intimamente relacionada com o fato do funcionário não ter tirado licença. As promoções eram o caminho pelo qual ele poderia obter um melhor posto no trabalho, portanto, a perspectiva de seguir carreira era um elemento decisivo na adaptação do trabalhador às exigências de comportamento da Empresa Ferroviária. Também aqui podemos perceber amplamente a presença de um espírito militar impregnando as relações de trabalho. O serviço não tinha hora para acabar mas "tinha a recompensa de seguir carreira, tinha mais futuro pela frente".

Esse caráter militar se manifestava ainda através de vários símbolos, como as insígnias douradas nos bonés dos maquinistas, identificando pelo número delas a "classe" a que pertenciam, e o uniforme que eram obrigados a usar. Cada trabalhador de linha obrigava-se ainda a usar e manter limpa uma placa de metal incrustada no chapéu com os dizeres - RMV trabalhador de linha ou RMV feitor. Na Oficina, havia enginheiros que exigiam que os funcionários se levantassem quando eles passassem, bem como mestre de linha que exigia que os trabalhadores de linha ficassem perfilados no momento em que passasse no trecho, para que pudesse contá-los mais facilmente, do alto do trem.

No cotidiano de seu trabalho, o ferroviário ia assimilando um comportamento de tipo militar, manifesto em expressões como "eu me apresentei na tração em Divinópolis", "eu servia como foguista de 3^a", "fiquei aguardando ordens", "fui até o final da carreira como maquinista, mas servindo como chefe de manutenção de locomotivas". Quando em serviço, ao longo da linha, o ferroviário recebia, de tempo em tempo, um passe de viagem gratuita para ir a sua casa.

O relacionamento entre os trabalhadores e as chefias em qualquer nível baseava-se em princípios hierárquicos de tipo militar, principalmente no respeito à autoridade e cumprimento das ordens dadas, na disciplina - "tinha que obedecer horário direitinho" - caso contrário sofriam punições, como suspensão ou trabalhar sem receber pagamento. A verdadeira relação de trabalho patrão X empregado - capital X trabalho, típica do sistema capitalista, ficava portanto mascarada. O mas

caramento da exploração se dava através da hierarquização de funções e autoridade, na qual, a figura do patrão - o Estado - acabava por se diluir em meio às diferentes chefias. O funcionário era, ao mesmo tempo, chefe em relação a vários companheiros de trabalho e subalterno em relação a chefia acima da sua. Na hierarquização de funções, a autoridade da chefia imediata era total em relação aos seus subalternos e nula em relação ao seu chefe. Nos escalões mais baixos do trabalho, "ser mandado e não mandar em ninguém" contribuía para aumentar a insatisfação do ferroviário em relação ao trabalho a ser feito. Portanto, a hierarquização de funções e a autoridade daí decorrente ajudava também a conformar os trabalhadores ferroviários, buscando dissolver sua resistência através da criação de responsabilidades.

Além disso, esse mascaramento da verdadeira relação de trabalho era possível através do caráter familiar que impregnava de forma significativa o dia a dia do trabalho ferroviário. Através desse caráter familiar, as relações de trabalho eram amenizadas, buscando conter as tentativas de mudanças e impedindo que o trabalhador se percebesse na condição de dominado e explorado.

Geralmente, muitos membros de um mesmo núcleo familiar, pai, irmãos, filhos, genros, pertenciam ao quadro da Empresa Ferroviária. Eram atividades que muitas vezes passavam de pai para filho. Na verdade, isso acontecia porque o emprego na RMV era a alternativa melhor de trabalho que existia - um emprego público, seguro, numa época em que as oportunidades de trabalho para pessoa de pouca instrução eram pequenas. A Empresa aproveitava-se disso para sustentar concretamente a ideologia da unidade familiar existente entre os ferroviários. Além disso, a vinculação com a Empresa Ferroviária não era só do trabalhador em relação a ela, mas de toda a família.

O envolvimento familiar e não individual do trabalhador na Empresa, formando com ela um só corpo, era estimulado constantemente. A título de exemplo, em Divinópolis, os trabalhadores da Oficina construíram duas locomotivas, conforme citado no capítulo um - as locomotivas 339 e 340. É comum ouvirmos referência a esta última como sendo uma "filha legítima de Divinópolis", enquanto seu desenhista e construtor João Morato de Faria e auxiliares são considerados seus "pais". Além disso, o trabalho desses ferroviários, personificado na 340 é identificado como a "técnica divinopolitana". Perpassam essas

afirmações as idéias de que seus construtores seriam parte do conjunto familiar ferroviário e de que o resultado de seu trabalho fosse também o de toda a família ferroviária. É como um corpo em que os órgãos individualmente têm um funcionamento específico, mas em benefício de todo o organismo.

O processo educativo implícito nas relações de trabalho envolvia também toda a camada social constituída pelo ferroviário, sua mulher, filhos e outros parentes. A Empresa era uma realidade total influenciando toda sua vida. A fábrica não isolava o trabalho de sua vida, pelo contrário, penetrava-a totalmente "(...) a dedicação, a capacidade de trabalho e o amor de uma comunidade essencialmente ferroviária, que vivia em função de uma ferrovia, dela fazendo a sua própria razão de ser (...)":(SANTOS. 1979, p. 32)

Da parte da Empresa Ferroviária havia, por exemplo, cuidados com a preservação da moralidade, do comportamento da família do ferroviário e passageiros nos trens. Para evitar casos de traição conjugal foi decidido por exemplo, não constar nas escalas de viagem o pessoal ausente e a chegar. Ao condutor do trem cabia, além de outras tarefas, manter o comportamento dos passageiros sob controle, evitando abusos.

A Empresa se apresentava como mãe, aglutinando ao seu redor os funcionários, premiando ou punindo suas atitudes. Além disso, procurando desenvolver em cada um sentimentos de amor em relação a ela e ao trabalho que deveria ser executado. Isso impregnou de tal forma o ferroviário que muitos deles colocavam as necessidades da Empresa Ferroviária acima da sua própria família, alegando que o sustendo da família provinha daquele trabalho, portanto, ele deveria ficar em primeiro plano.

Comumente, os ferroviários que ocupavam cargos de chefia alegam que procuravam sempre agir com bondade, compreensão e amizade para com seus subalternos, procurando evitar da parte deles mentiras, brigas, desavenças, etc. Mas, na verdade, o que procuravam evitar era que esses fatos prejudicassem a produção e por conseguinte a sua eficiência. Por outro lado, sabiam que o não atendimento aos pedidos dos empregados ajudava a torná-los revoltados. Era melhor, portanto, ceder em casos que não afetassem a produção e em troca ainda receber a amizade e a boa vontade deles em relação ao trabalho. Dessa forma, as contestações, bem como as dificuldades

BIBLIOTECA DA FACULDADE DE EDUCAÇÃO DA U

na administração dos serviços, eram evitadas. Nas turmas, ao longo da via permanente, o relacionamento entre as chefias e empregados era mais tenso em decorrência do fato de viverem muito próximos uns dos outros, não só o empregado, mas todo o núcleo familiar.

Em decorrência do constante déficit financeiro, na RMV nos meados do século XX, o pagamento do pessoal ficava em atraso, e era profundamente afetada a capacidade de manutenção da estrada de ferro e veículos em condições de uso. Este último fator ocasionava, por sua vez, muitos acidentes e mais problemas financeiros para a Empresa, devido à perda de cargas, estragos dos veículos, indenizações por mortes ou invalidez de empregados, etc. O patrimônio da RMV em poder do governo do Estado sofreu um contínuo desgaste ao longo do tempo. A via férrea não apresentava condições seguras para a circulação de trens, devido à falta de material de reposição. Os trilhos estavam velhos, gastos e quebrados em vários pontos, consertados com chapas que não ofereciam segurança, faltavam materiais como dormentes, pregos, parafusos, etc. Faltava também material na Oficina de reparação geral. As más condições da linha permanente e as deficiências da manutenção das locomotivas e vagoes constituíam, portanto, as principais causas dos acidentes ocorridos na RMV. O número de locomotivas era pequeno para atender a demanda e muitas delas estavam em uso há mais de cinquenta anos e necessitavam de constantes reparações. Circulavam precariamente, por não passarem por uma conservação adequada, devido à falta de tempo. Muitas locomotivas eram inúteis, ficavam apagadas, encostadas nos pátios das estações, ou eram usadas em serviços leves como manobras, trens pagadores ou de abastecimento. Faltava material para conservação do freio, resultando em disparadas de trens, atropelamentos, descarrilhamentos, tombamentos, mortes e invalidez. O desgaste do material rodante, o seu caráter antigo e a sua relação com os acidentes eram percebidos pelos ferroviários, conforme se constata pelos seus depoimentos.

De ponto de vista da política econômica mais ampla existente no país, este período - meados do século XX - é marcado pela elevação do índice inflacionário e incentivo ao transporte rodoviário. Devido ao processo inflacionário, o salário do ferroviário sofreu um significativo achatamento. No período de 1947 a 1954 - (REDE... 1954) as despesas com pessoal na Empresa Ferroviária diminuíram gradua

tivamente. Os ferroviários continuaram a trabalhar muito e a receber baixos salários.

Se os materiais para construção, fornecidos pela Empresa, não eram suficientes e, se mesmo assim, os consertos de rotina eram feitos, era porque os trabalhadores criavam soluções, mesmo que provisórias, para os problemas imediatos que apareciam. Usavam na linha toco de dormente velho, trocavam os trilhos de um lado para o outro, usavam mourão de cerca como dormente, etc. A Oficina de Divinópolis foi chamada apropriadamente de "casa de milagres" pelos ferroviários, conseguindo manter as locomotivas e vagões em movimento, mesmo com a precariedade de fornecimento de materiais para reposição e fabricação de peças. Essa possibilidade e, principalmente, necessidade de sempre inventar recursos, saídas para os problemas em cada um dos espaços do trabalho ferroviário, ou seja, na Oficina, Depósito, Estação e Linha Permanente também tornava essa atividade muito envolvente.

Apesar de tudo, o trabalhador ferroviário ainda tinha autonomia. Ele poderia criar e reconhecer, no seu trabalho, o seu valor.

A Conformação e a Resistência

No cotidiano do trabalhador ferroviário estava presente, não só sua aceitação das relações de trabalho, como manifestações isoladas, individuais ou de pequenos grupos de contestação e tentativas de mudanças.

Constatamos anteriormente o processo de formação do trabalhador ferroviário, através das relações de trabalho existentes na RMV nos meados do século XX.

Conforme já foi analisado o processo educativo implícito nessa situação desenrolou-se através de uma exploração acentuada da força de trabalho. Como reforço, havia um forte controle do trabalho fer

roviário através de uma hierarquização rígida de funções em moldes militares, na qual o preenchimento em cada escalão trazia para a pessoa, não só maior status, como, principalmente, o dever de controlar e fazer executar corretamente o trabalho a ser realizado pelos subalternos. Além disso, a Empresa Ferroviária procurava criar a ilusão de que ela pertencia ao empregado e de que ele tinha autonomia para decidir. Ao mesmo tempo em que acenava a possibilidade de constantes promoções, era difundido que elas dependiam do seu esforço, dedicação, disciplina, capacidade de cumprimento das ordens dadas, etc.

Como resultado, ainda que de forma contraditória, o trabalhador ferroviário aprendeu a se conduzir conforme os interesses da Empresa. A conformação é um dos escoadouros desse processo de formação. Considerando o homem um ser plasmável, modelável foi incutido nele determinados estímulos com relação a prêmios, promoções, punições, etc. buscando respostas conformistas.

Os trabalhadores de linha, ou via permanente, foram os mais susceptíveis a essa ideologia da ordem. Através dos depoimentos, podemos perceber que constituíam o escalão mais baixo de todo o conjunto dos trabalhadores ferroviários, caracterizando-se pelo trabalho braçal pesado e carga horária de trabalho extenuante. Eram os trabalhadores ferroviários que possuíam a menor visão de conjunto do trabalho, menor possibilidade de ascensão, eram os que mais abandonavam o emprego e os que estavam mais desgarrados e em menor número - grupos de cinco homens, totalmente vulneráveis ao controle exercido pelas chefias hierarquizadas. Eram os mais susceptíveis ao medo criado pela Empresa, de perderem o emprego. Não tinham grandes defesas por não formarem um coletivo e por não estarem organizados, por isso eram vulneráveis, podiam ser punidos mais facilmente, estavam fragmentados. Os trabalhadores da via permanente eram, portanto, os mais submissos às relações de trabalho, o que menos contestavam as chefias e que menos resistiam.

As reações individuais eram muito variadas em circunstâncias e intensidade. Elas podem ser exemplificadas pelo relato do caso de uma composição, transportando produtos alimentícios, demorar até trinta dias de Goiânia à Belo Horizonte. Também, quando uma equipagem solicitava um período de descanso e não era atendida, muitas vezes, parava o trem no meio da linha para dormir e com isso impedia todo o trãnsito. Além disso, durante os atrasos de pagamento de salário, muitos compravam na Cooperativa produtos de preço mais baixo para revender e com isso obter algum dinheiro para o sustento da família. Reclamavam entre si dos salários baixos, atrasos no pagamento dos salários, da carga horária de trabalho, das folgas que eram impedidos de tirar devido ao excesso de serviço, etc. Entretanto, entre os trabalhadores do trãfe go ou da estação e os trabalhadores da tração, especialmente os maquinistas e foguistas, era comum a idéia de que as suas reclamações não trariam grandes mudanças nas suas condições de trabalho.

A força de contestação dos trabalhadores ferroviários concentrava-se nas Oficinas - a fãbrica, onde trabalhavam reunidos em grandes grupos. Os ferroviários das Oficinas possuíam maior possibilidade de iniciar e sustentar os movimentos paredistas ocorridos na RMV, nos meados do século XX, principalmente pelo próprio fato de estarem trabalhando em grandes grupos, concentração esta que garantia a ação em bloco e a cada um a força individual e a coragem necessária à ação contestatória.

A resistência coletiva, através da integração do grupo social ferroviário somando forças para realizar seus objetivos, foi sempre mais eficiente que a participação individual, considerando que a união faz a força e que a organização desta força possibilitou ao grupo exercer maior influência política.

Consideramos que, em decorrência desse processo, houve também crescimento da consciência do ferroviário, naquele momento, na medida em que ele percebe seu lugar na estrutura de trabalho e se diferencia do patrão personificado em seu

chefe. Isso se manifestou, por exemplo, no relato que ouvimos da atitude de recusa de um prêmio - folga no sábado, pelos trabalhadores da seção de rodas da Oficina, se eles aumentassem em uma roda a sua produção. Essa solicitação do engenheiro não foi cumprida por eles, após confabularem entre si sobre os efeitos que sofreriam posteriormente, pois, depois o prêmio poderia não ser mais oferecido e no entanto o novo ritmo de trabalho ser incorporado à produção necessária.

O caráter coletivo do trabalho fabril nas oficinas contribuiu para contrabalançar a força da ideologia da ordem que era difundida entre os ferroviários. Quanto mais intensa era a reação do trabalhador ferroviário às condições de trabalho, através de greves, mais forte era a difusão dessa ideologia integradora, procurando criar um modelo de trabalhador caracterizado pela tenacidade, desprendimento, espírito abnegado, dedicação, força de vontade, amor, capacidade, considerando a ferrovia como parte de si mesmo e a si como membro da família ferroviária, buscando sua eficiência operacional.

A Empresa respondia à reação do trabalhador muitas vezes através da violência policial, ou impedindo suas promoções e também através do discurso da unidade familiar, envolvendo a todos sem distinção. A eficácia desse discurso pode ser percebida em opiniões de ferroviários que consideram que fazer greves era falta de patriotismo, que as greves traziam prejuízos para a Empresa e para o país, porque interrompiam a produção, geravam desordens e que por tudo isso eram erradas. Além disso, levantando aspectos de ordem moral, por exemplo, afirmando que as greves traziam prejuízos para aqueles que participavam delas, por provocarem sofrimentos, discórdias, animosidade e inimizade entre as pessoas e porque não se deve insurgir contra as autoridades.

O discurso integrador da Empresa Ferroviária continua nos dias atuais, como se pode constatar através dos depoimentos seguintes. A RFFSA é

"(...) o maior patrimônio empresarial do Brasil. Não é porém, este patrimônio econômico sua maior riqueza, mas o seu patrimônio social, representado pelos 63.000 empregados, esse universo humano rico e diversificado, orgulhoso de seu trabalho, feliz de sua condição. Na verdade, a RFFSA e o ferroviário se integram plenamente, corpo inteiro, não importando raça ou cultura, todos presentes e participantes. Herda

damos dos que nos antecederam valores culturais cada vez mais presentes e vivos. (...) e o elo empregado/empresa alcança também a família de cada um, o que transforma a condição de ferroviário em mais do que um vínculo: numa seita (...) preservamos os nossos valores humanos e culturais, não como resquícios de saudosismo, mas como fatores de produção, unidade e bem-estar social. (...) a nossa união será o fator decisivo para alcançarmos nossos objetivos (...)" (REDE... 1987, p.10)

"(...) dedicação ímpar de seus empregados (...) neste conflito de dedicação, desafios e falta de recursos, apesar de tudo, tem vencido o empenho, a garra e a dedicação dessa massa de empregados (...) espírito ferroviário que nasce, fertiliza, se auto-sustenta e passa a viver dentro de cada um dos seus empregados, sócios naturais de direito e de fato dessa sociedade anônima. Cada dificuldade e desafio vencidos tem um sabor de vitória, que é apresentado na simplicidade de cada um de nós. (...)" (REDE... 1987, p.12)

"(...) o mais valioso patrimônio da Empresa é o ferroviário (...) Fazer correr um trem, dar-lhe segurança e eficiência no tráfego, constitui tarefa complexa, que exige muito mais do que uma avançada técnica operacional. Fazer correr um trem resulta também, do preciso e coordenado empenho de equipes responsáveis e solidárias. Cada ferroviário tem perfeita consciência do quanto vale o seu trabalho e do quanto é importante o seu desempenho no conjunto da atividade profissional. Sabê que é uma peça importante dentro de um conjunto social. (...)" (REDE... 1987, p. 17)

"(...) Se algum dia lhes tentarem tirar o estímulo, a vontade de ser alguém, manifestando-lhe que esta é uma terra onde são os privilegiados têm vez, olhem em derredor de vocês, aqui mesmo nesta casa. Aqui verão antigos trabalhadores da soca da linha, que chegaram a engenheiros, ou trabalhadores comuns que a custa de suor e lágrimas foram conquistando um lugar de honra entre os camaradas de trabalho. Se alguns não lograram para si o que por vezes almejavam, lograram para seus filhos (...) que cada um de nós, por mais modesto que seja, cumpra bem e com de

nodo a sua missão. Que o somatório de trabalho de cada um de nós seja o en grandecimento de nossa família, o pro gresso de nossa sociedade". (REDE... 1980, p.2 e 3)

Os resultados eficazes desse discurso intregados pode ser avaliado pelos depoimentos seguintes:

"A Rede Ferroviária, para mim, representa tudo aquilo que tenho, família meus filhos, a educação deles, enfim, tudo. Talvez, se eu estivesse em outro lugar, não poderia ter a minha casa, meu carro, os filhos estudando ... Se eu tivesse que começar tudo de novo, começaria na Rede outra vez. Eu tenho orgulho de ser ferroviário". (REDE... 1987, p.18)

"A Rede Ferroviária para mim também é a minha família, é tudo o que eu tenho. Antes de entrar para a Rede eu praticamente não tinha nada: trabalhava um dia aqui, outro ali. Hoje eu tenho a minha casinha, meus filhos estudando. (...)" (REDE... 1987, p. 18)

Consideramos que a greve constitui uma expressiva forma de manifestação de resistência do trabalhador. A resistência é a reação da consciência do trabalhador às condições de trabalho que pretendem conformá-lo. A Empresa não quer, não apóia essa atitude e tenta impedi-la, através do controle social e de punições. A desobediência do trabalhador ferroviário era punida com suspensão do serviço, principalmente se o infrator fosse grevista. Os elementos mais atuantes eram vigiados, para não conversarem com os companheiros, ou, então, eram deslocados de seções para dissociar algum agrupamento. Os grevistas que desenvolviam uma atuação mais decisiva eram perseguidos sorrateiramente, punidos de diversas formas: suspensão, remoção para outras cidades, recebendo algum serviço considerado pior para executar, estagnação em suas promoções, e em alguns casos, prisão de lideranças pela polícia. Demissões não ocorriam porque estavam garantidos pelas leis do trabalho, possuíam estabilidade.

Não há, nas relações de trabalho, diretamente, elementos que levem o trabalhador a resistir (isso resultaria na própria negação do trabalho), porém, indiretamente, tais relações propiciam o surgimento de atitudes de resistência, as

quais podem ser consideradas como a expressão de que o domínio sobre a consciência do trabalhador não foi total.

Os processos de formação/conformação/resistência do trabalhador ferroviário ocorreram simultaneamente. Porém, em determinados momentos, algum deles predominava sobre os outros sem, contudo, torná-los estanques. Individualmente, ao mesmo tempo em que o trabalhador se conformava em relação a alguns aspectos da estrutura do trabalho, aceitando-os como inevitáveis e inquestionáveis, por outro lado ele resistia em relação a outros aspectos e agia exigindo mudanças. Por exemplo, apesar dos trabalhadores de linha considerarem pequeno o seu número em relação ao tamanho do trecho sob responsabilidade deles não eram feitas exigências no sentido de aumentar o número de funcionários ou diminuir o tamanho do trecho de estrada para conservação. O engenheiro residente achava suficiente e cabia a cada um executar bem a sua tarefa. *"Eu tanto trabalhava como quase matava o pessoal de tanto trabalhar"*, como ouvimos de um feitor de turma de linha. O trabalhador ferroviário encarava como uma decorrência natural do cargo que exercia a carga horária de trabalho extenuante que cumpria, a determinação dos limites dessa carga horária pela Empresa e seus critérios de promoções e punições. Por outro lado, havia também a consciência de que as forças de trabalho deviam ser recompostas através do descanso remunerado e, através de pressões, conseguiram o pagamento das horas-extras que faziam.

Se, por um lado, os ferroviários alegam que eles é que tinham que procurar entender seus chefes, de que não adiantaria reclamar, que tinham que se desdobrar para agir conforme as determinações da chefia, por outro lado, os arranjos deveriam atender as suas próprias conveniências. Nos ferroviários havia a consciência de que não adiantaria se indispôr contra alguma chefia, porque os chefes vinham e iam, enquanto o trabalhador permanecia; ou, então, de que não adiantaria reclamar, reconhecendo que seus chefes imediatos, apesar de chefes, estavam na mesma situação que eles. Não reclamavam das condições de trabalho porque já haviam se acostumado, já as conheciam quando se ingressaram na Empresa e nenhuma Empresa oferecia situação melhor, mas reclamavam e faziam greves por serem mal pagos e por não receberem o pagamento em dia. Consideravam que a vida que tinham era como a de um escravo, sem liberdade, podendo ser chamados a qualquer momento para trabalhar e que não havia como mudá-la. Apesar de se conside

rarem escravos do trabalho, por outro lado, proclamavam não serem máquinas e lutavam de diferentes modos contra os atrasos constantes de pagamento a que eram submetidos, individualmente, em pequenos grupos ou coletivos como as greves. Esta sensação de viver em cativeiro, resultado do tratamento rígido dos chefes para com seus subalternos, era mais intensa nas turmas de trabalhadores de linha e em trabalhadores da Estação. Esses locais de trabalho não favoreciam uma resistência sistemática do trabalhador às relações de trabalho, devido ao seu pequeno número e por não estarem aglutinados. Por outro lado, a Oficina de reparação geral e a "meia sola" eram ambientes de trabalho coletivo em maior número. Situações e sensações eram compartilhados criando laços entre as pessoas, facilitando sua união e também a contestação coletiva dos trabalhadores. Com base nisso podemos compreender porque muitas melhorias nas condições de trabalho foram conquistadas primeiro nas Oficinas. Lá os ferroviários conseguiram garantir o limite de oito horas de trabalho, folga semanal, pagamento de horas-extras antes dos trabalhadores da Estação e da Linha.

Como resultado ainda da ideologia da ordem que impregnava as relações de trabalho na Empresa Ferroviária, percebemos que os ferroviários estabeleciam diferença entre o que chamavam de greve pacífica e violenta. Mostravam-se favoráveis às greves consideradas gerais e pacíficas, ou seja, greves que atingiam o funcionamento da Empresa como um todo, nas diferentes cidades e possuíam comando organizado, objetivos definidos e, principalmente, realizadas sem violência e depredação do material ferroviário. Esse caráter pacífico das greves era enfatizado também pelos militantes comunistas existentes nos movimentos, contrários às depredações. Por outro lado, o caráter pacífico das greves possuía uma finalidade estratégica pois, se não houvesse danos ao patrimônio da ferrovia, não haveria também a necessidade intervenção da polícia. Ações dos grevistas, consideradas violentas, eram censuradas e recusadas, mas a ação da polícia era encarada como normal para manter a ordem e evitar abusos, alegando que a polícia não era agressiva, quando havia ordem. No entanto, ela dava cobertura à saída forçada de locomotivas e aos "fura-greves". A polícia ficava de dentro do portão das Oficinas para dar apoio àqueles que quisessem furar a greve ou impedir que as comunicações fossem cortadas. Mas nos portões das Oficinas e Estações ficavam sempre grupos de grevistas fazendo

piquetes. A polícia sempre acompanhava o movimento grevista com o intuito de cercear e revidar os excessos dos grevistas, alegando a necessidade de proteção do patrimônio da Rede. Na verdade, era mesmo para impor o medo pois, os próprios grevistas se incumbiam de proteger esse patrimônio.

Entretanto, ocorreram greves marcadas por extrema violência como numa em que os grevistas forçaram a saída do Engenheiro Walter Mendonça da chefia da Oficina em Divinópolis, ameaçando invadir sua casa. Com essa atitude aqueles ferroviários estavam se insurgindo contra uma autoridade exigente em relação a horários, trabalho, pontualidade, etc. A greve de 1952, setembro, foi também marcada por uma grande violência policial, conforme já foi descrita.

De qualquer modo, as greves eram consideradas como o meio mais eficaz de se receber os pagamentos atrasados e isso era consenso, tanto entre os grevistas declarados, como entre aqueles que não participavam das greves ou não as apoiavam.

Durante as greves toda a RMV ficava paralisada em suas atividades. O movimento quase sempre era iniciado pelos ferroviários nas Oficinas de Divinópolis e se irradiava rapidamente nos Depósitos existentes em São João d'El Rei, Barra Mansa, Três Corações, Ibiã, Ribeirão Vermelho, Passa Quatro, Pouso Alegre, etc. Raramente ficava algum setor funcionando mesmo assim precariamente. Em Divinópolis, concentravam-se inúmeros serviços prestados pela RMV: Estação de embarque e desembarque de passageiros e cargas, Depósito e principalmente as Oficinas - a fábrica, o que resultava numa significativa concentração de ferroviários, criando assim condições favoráveis para que as greves tivessem seu início e maior sustentação nessa cidade. Isso, aliado ao fato dos pagamentos estarem sempre em atraso, fornecimento precário da Cooperativa, doenças, denúncias de colegas, perseguições de chefias, etc.

As greves eram geralmente organizadas em reuniões secretas para evitar denúncias. A organização possibilitava aos ferroviários maior soma de forças, maior divisão das tarefas, fluxo de informações e assegurava a continuidade do trabalho já que tinham objetivos definidos - principalmente forçar o pagamento dos salários atrasados. Os organizadores combinavam detalhes como o dia, hora, senha e a distribuição das tarefas. A senha utilizada era escrita muitas vezes no banheiro e depois apagada, como por exemplo, "O casamento da Joana vai ser

je às sete horas". Além dessa, havia também a senha "a hora próxima". Para dar início aos movimentos, o alarme era dado nos apitos. Alguns pulavam os muros das oficinas, outros abriam os portões para que o restante do pessoal saísse. Outras vezes, o movimento grevista era iniciado de madrugada para impedir, desde o início, o funcionamento do expediente da Oficina. O pessoal que chegava ia aderindo e engrossando o grupo ou era impedido de entrar. As locomotivas no Depósito eram descarregadas, cercadas e vigiadas por grupos de grevistas ou mulheres e crianças e os piquetes nos portões das Oficinas eram feitos dia e noite. Com isso, a produção industrial da Oficina e as reparações que fazia ficavam paralisadas. Mas, além disso, os grevistas cuidavam também de paralisar o movimento dos trens, bem como o trabalho em outras cidades. As estações eram invadidas e através do telégrafo eram feitos contatos com outras estações e depois era desativado. As locomotivas que chegavam nas Estações eram invadidas, descarregadas e vigiadas.

Os grevistas distribuíam-se em caminhões emprestados por pessoas da cidade para interromper o trânsito, comunicações e trabalho em outros lugares e trocar o pessoal que podia denunciá-los. Através dos caminhões, os grevistas podiam ir a lugares próximos como São Gonçalo do Pará, Gonçalves Ferreira, Pará de Minas, etc, as cidades próximas eram avisadas através do telégrafo e aderiam ao movimento, impedindo assim as comunicações. Trilhos eram arrancados bem como fios de postes, os telégrafos eram desligados tirando os fusíveis, as caixas d'água ao longo da linha eram esvaziadas. Usavam os troles, passavam nas turmas e apanhavam ferramentas que eram anotadas e devolvidas no final. As ferramentas e peças retiradas na Oficina, Estações, nas turmas da linha, nas locomotivas, etc, eram escondidas no mato, anotadas e depois devolvidas. A pessoa que as havia retirado se responsabilizava em colocá-las no local novamente após a greve. Usava-se o conhecimento técnico que possuíam para retirar as peças da locomotivas sem danificá-las. Para isso inventavam desculpas como o perigo de explosão do bujão da caldeira para desviar a atenção da polícia, entrar na locomotiva e descarregá-la. Quando eram pegos pela polícia, muitas vezes davam nomes falsos.

Os grevistas escolhiam alguns companheiros mais preparados e de confiança para formarem uma comissão de negociação. Tudo isso demonstra não só uma grande mobilização dos fer

roviários como principalmente uma eficiente organização, conseguindo dentro de pouco tempo paralisar o funcionamento da RMV.

Ao que tudo indica, essa organização eficiente e evidente nos movimentos grevistas dos ferroviários da RMV tem a ver com a participação do Partido Comunista nas greves. O Partido desenvolvia uma ação dirigida dentro da Oficina no sentido de instruir os ferroviários, através de seus próprios colegas de trabalho, que se engajavam no partido. Esse trabalho de vanguarda foi decisivo na eclosão das greves. Em suas reuniões era não só discutida a situação dos ferroviários como decididas as atitudes a serem tomadas. "O partido ensinava como que nós falava", "a orientação era pra gente unir que se nós unisse nós tomava o poder", "o partido trazia esclarecimento e animava" como eles dizem ainda hoje. O Partido Comunista estava também estruturado em outras cidades, sede de Depósitos da RMV.

Segundo os relatos dos ferroviários, os comunistas começaram a se organizar em Divinópolis na mesma época - meados da década de quarenta, em que também estavam ali se fixando os ferroviários transferidos das Oficinas de Cruzeiro (SP). Daí deduzirmos que o início da atuação do Partido Comunista nesta cidade e na região tenha a ver com o pessoal de Cruzeiro que, com a experiência de luta que possuía, contribuiu decisivamente na eclosão das greves ferroviárias em Divinópolis, apesar da Empresa ter tentado dissolver sua revolta, buscando criar uma situação favorável à sua adaptação na cidade.

Na Oficina, em Divinópolis, os chefes de turmas ou de seções procuravam colocar os elementos suspeitos separados entre si "pra não ficar reunido" e impedir seus contatos.

O Partido Comunista, assim como em todo o país, era muito combatido em Divinópolis e sua sede chegou a ser invadida pela Polícia. O combate aos comunistas era feito através do levantamento de bandeiras em defesa de Deus e da família e através da difusão de idéias preconcebidas a seu respeito. O medo do comunismo foi instigado relacionando-o com a destruição da família, da religião, escassez de alimentação e criando a ilusão de que "o nosso Brasil é bom demais, aqui você come o que quer, bebe o que quer ninguém fala nada".

A participação dos ferroviários nas greves era diversificada. De acordo com o tipo de participação, eles classifi-

cavam os companheiros em diferentes situações:

- "*Aconteça o que acontecer*" - referia-se àqueles que enfrentavam todos os riscos e perigos das greves, tomavam iniciativa nos movimentos e sustentavam suas ações;

- "*Deixa que os outros lutam por nós*" - eram os passivos, aqueles que não participavam das greves mas também não a furavam e permaneciam em casa descansando. Segundo os relatos ouvidos eram em grande número;

- "*Os leva e traz*" - eram os traidores, aqueles que denunciavam as ações e nomes dos grevistas aos chefes. Esses se confundiam também com os "*puxas*" ou "*5^a coluna*", que eram furadores das greves e durante as mesmas permaneciam ao lado de seus chefes na Oficina, Depósito ou Estação, ao invés de se aliarem aos seus companheiros. Ou então iam para as Oficinas para consertar as locomotivas e em troca ganhavam comissões em dinheiro e promoções. Mas, por outro lado, eram os que mais sofriam a aversão dos companheiros. Eram geralmente aqueles que ocupavam algum cargo de chefia;

- "*Os que não queriam aparecer*" - eram favoráveis às greves mas não se manifestavam pelo temor de serem punidos, rebaixados, perseguidos, transferidos, etc, ou por ocuparem cargos de confiança na Empresa. Muitos maquinistas, chefes de Estação ou de turmas nas Oficinas incluíam-se nesse grupo;

- "*Os que lutavam porque tinha o cabeça*", ou seja, alguém que se responsabilizava pelo movimento grevista.

Os feitores, mestre de linha e trabalhadores das turmas quase sempre continuavam trabalhando durante as greves. Os maquinistas e agentes de estação alegando serem pessoas de confiança da Direção da Rede, diziam que não podiam participar das greves. Entretanto, os grevistas sempre impediram de vários modos que eles trabalhassem, forçando assim sua adesão ao movimento. Para não serem obrigados a sair com o trem, os maquinistas e foguistas eram escondidos pelos grevistas, geralmente no mato. Os maquinistas tinham que ter um motivo para justificar sua paralisação e ao mesmo tempo não serem responsáveis pela sua adesão à greve. Não ofereciam resistência quando os grevistas forçavam a parada dos trens e os escondiam. Eles também queriam que a greve fosse vitoriosa. Na verdade, eram as próprias condições de trabalho instituídas pela Empresa Ferroviária que não permitiam que eles participassem das greves da categoria. A Empresa, além disso, para conseguir

que um maquinista conduzisse o trem durante um período de greve, apelava para o argumento de que tinha sido convocado para dirigir o trem naquele momento porque a chefia tinha confiança nele e no seu trabalho.

Durante os movimentos grevistas, não só os ferroviários agiam em bloco, como também toda sua família - mulher e filhos. Essa participação evidencia mais uma vez que o envolvimento com a Empresa Ferroviária não era só do trabalhador, mas de todo o grupo familiar.

A participação das mulheres foi constante e em várias greves chegou a ser decisiva. Podemos dizer que assim como a família do ferroviário estava envolvida nas relações do trabalho, sofrendo suas repercussões, também nos momentos de greve ela não só participava da contestação, como influía decisivamente nos seus resultados. A greve constituía um movimento social amplo que atingia toda a família. As condições de vida da família ferroviária é que forçavam sua participação nos movimentos grevistas. As mulheres justificavam sua participação alegando que era preciso que os salários atrasados fossem pagos. O pagamento dos salários com atraso afetava todo o grupo familiar, já que o ferroviário geralmente não possuía outra fonte de renda. Devido às dificuldades decorrentes desses atrasos e dos baixos salários, a mulher ferroviária tinha que organizar criteriosamente o orçamento familiar. A partir disso também, podemos compreender sua força contestatória. Segundo os depoimentos ouvidos, o Comitê do Partido Comunista em Divinópolis desenvolveu também um trabalho junto às mulheres ferroviárias, discutindo com elas a situação econômica da família, instruindo suas atitudes e organizando-as. Muitos ferroviários, demonstrando possuírem uma consciência machista, consideravam a luta das mulheres errada, alegando que *"a luta tinha que ser dos homens"*. No entanto, as mulheres e seus filhos desempenharam importante papel no decorrer das greves, participando ativamente, fazendo passeatas pelas ruas da cidade, mandando comida para os que estavam escondidos no mato, solicitando o apoio do comércio, fazendo piquetes, ajudando a tirar os furadores do trabalho, paralisando e vigiando os trens, enfrentando a polícia. Nos piquetes, as mulheres agiam com violência, batiam nos furadores, raspavam sua cabeça e brigavam os chefes de turmas a parar suas atividades. Muitas participavam sem que os maridos estivessem participando. Na eclosão das greves elas ajudavam a divulgar e aglutinar os

grevistas tocando o sino, paralisando as atividades da Estação, Depósito e Oficina. Para garantir a continuidade da greve, elas armavam acampamento, faziam piquete em cima da linha para paralisar os trens ou então deitavam sobre a linha para forçar a parada deles. Lubrificavam a linha com sabão para impedir a circulação dos trens. Quando um trem parava elas invadiam a locomotiva, expulsavam sua equipagem, apitavam o sino para descarregar o vapor. Ajudavam a manter aceso o ânimo dos ferroviários. Dentre suas estratégias de luta, cabe ressaltar a utilização que faziam do símbolo cívico - a bandeira nacional. Acreditando que esse símbolo seria respeitado, elas enrolavam a bandeira em seu corpo para enfrentarem a polícia ou tirarem algum fura-greve do trabalho. Nem sempre o símbolo era respeitado. Costumavam também estender a Bandeira em cima da linha de ferro para forçar a parada do trem. Além disso, entravam na Oficina, Depósito ou Estação para forçar a saída de algum fura-greve ameaçando vestir neles uma saia.

Num mundo de domínio do homem, a consciência da mulher sobre a realidade muitas vezes é invertida. De um lado as mulheres demonstravam com sua participação possuírem força, tenacidade, posicionamento crítico, capacidade de organização e luta, mas por outro lado, ao usarem um símbolo feminino - a saia - para intimidar os fura-greves e forçar sua adesão, elas demonstravam também estarem impregnadas pelo sentimento de inferioridade oriundo da ideologia machista que coloca a mulher como fraca, impotente, complemento do homem, incapaz de ter um posicionamento, etc.

As relações de trabalho na Empresa Ferroviária envolviam também, de uma forma ampla, toda a comunidade urbana em Divinópolis, o apoio aos movimentos grevistas era generalizado. As famílias ferroviárias constituíam parcela significativa da população e o dinamismo comercial da cidade possuía, até então, estreita relação com a Rede Ferroviária. O ferroviário e sua família constituíam parcela considerável do mercado consumidor de Divinópolis, de modo que os atrasos de pagamento afetavam não só a família ferroviária como a atividade comercial da cidade. O poder público municipal reconhecia a importância política e econômica do conjunto dos ferroviários na cidade e lideranças políticas locais chegavam a se responsabilizar pelos movimentos paredistas evitando assim punições aos grevistas, como foi o caso de Pedro X Gontijo que *"participava das greves, fazia discursos apoiando os ferrovi*

BIBLIOTECA DA FACULDADE DE EDUCAÇÃO

ários, era do povo". Comerciantes locais como Halim Souki, apoiavam os grevistas fornecendo mercadorias a prazo e, durante as greves, enviando alimentos aos grevistas. Eles também se viam prejudicados com os atrasos de pagamento dos ferroviários, porque não só tinham suas vendas diminuídas como ficavam sem receber as mercadorias vendidas no sistema de cadernetas. O comércio fechava as portas, as áreas de lazer permaneciam fechadas, como cinemas e clubes.

Por ser uma Empresa pública, na RMV a figura do patrão - o Estado, personificado pelo Governador de Minas Gerais, se apresentava de forma difusa, pouco evidente, resultado entre outras razões, da intrincada hierarquia de funções existente. Entretanto, há um outro aspecto a salientar: o patrão, além de diluído, estava também distante e não fazia parte de forma próxima das relações pessoais na cidade. Isso pode ter contribuído também para o apoio que os grevistas ferroviários recebiam na cidade. Os ferroviários alegavam que suas greves não se dirigiam contra seus chefes ou a ferrovia e que suas necessidades materiais é que motivavam a realização das mesmas. Ou, em outras palavras, os ferroviários com suas greves não estavam questionando a Empresa, as relações de trabalho, nem cogitavam sua eliminação, queriam fundamentalmente que o seu trabalho fosse pago, que os seus direitos fossem garantidos.

As lideranças existentes nas greves ferroviárias não apareciam claramente. As atitudes dos grevistas eram quase sempre em bloco, demonstrando com isso haver entre eles união, consciência de que a greve não estava sendo feita por um "cabeça" mas pelo conjunto dos ferroviários, o que dificultava as punições.

A unidade do movimento garantiu aos ferroviários até o início da década de sessenta interferirem na escolha dos dirigentes das Oficinas em Divinópolis.

O direito à estabilidade que, naquele momento, o trabalhador ferroviário possuía influiu decisivamente na grande força de seus movimentos grevistas. As mudanças ocorridas mais tarde em relação a este direito, dentre outros fatores, dificultaram o amadurecimento posterior de sua mobilização, organização e luta.

2 - Última Parada

Resultou, de todos esses processos, uma consciência comum contraditória, pois, ao mesmo tempo em que o trabalhador ferroviário se constituía como um operário moderno, sujeito de direitos, no centro-oeste-mineiro, conformava-se às relações de trabalho existentes e também reagia, resistia e procurava mudar suas condições de trabalho. Além disso demonstrava em vários momentos possuir uma consciência invertida.

Em relação aos acidentes de trabalho é comum a argumentação, pelos ferroviários, de que a Rede não tinha condições de oferecer segurança ao trabalhador e de que ele não poderia reclamar porque já sabia disso antes de iniciar-se no trabalho. Não percebiam que era responsabilidade antes de tudo da Empresa, de manter a estrada em boas condições e de que ao ferroviário encarregado daquela tarefa cabia apenas sua execução.

Em relação à jornada de trabalho que cumpriam, os ferroviários dizem que eles não tinham horário definido de trabalho e que o serviço a ser feito é que determinava o seu tempo de duração. Não reconheciam que era a própria Empresa que determinava a jornada de trabalho a ser cumprida, seja de forma direta, marcando seu início, seja, indiretamente, criando a necessidade de execução de tarefas, através de um sistema de prêmios e punições que contavam nas promoções por merecimento.

Outro exemplo dessa consciência invertida se manifesta na seguinte fala: "Meu pai era pagador, ele pagava os funcionários". O pagamento dos trabalhadores era feito mensalmente por um "trem pagador", que percorria a estrada de ferro, como dizem era o "pagamento envelopado". O pagador era um funcionário de confiança da Empresa, cuja função ajudava a diluir a existência do patrão que na verdade era o próprio Estado.

O trabalhador corporificava as divisões de tarefas na Empresa. Não era a Empresa que estava dividida em vários serviços, mas o próprio trabalhador. Um dos resultados da divisão do trabalho na Empresa, de modo geral é, de ponto de vista do trabalhador, a impossibilidade de perceber a globalidade na qual está inserido. Isso pode ser percebido no depoimento: "a estrada era dividida em tração, tráfego, contadoria, serviço de reclamações", o que demonstra, da parte do traba

lhador, uma visão limitada da estrutura de trabalho na Rede Ferroviária. A contadoria e serviço de reclamações eram algumas das seções existentes na Estação ou Tráfego. Os maquinistas, por estarem em constante movimento ao longo de toda a estrada e aqueles que exerceram cargos de chefia mais amplos tinham maiores possibilidades de perceber a globalidade do trabalho ferroviário.

Durante as greves, muitos ferroviários eram favoráveis a elas em intenções, mas não em atitudes, pois continuavam executando suas tarefas a pedido de sua chefia imediata ou pelo receio de ser punido. Além disso, ferroviários que eram membros do Partido Comunista, apesar de dizerem "*a gente era comunista e a situação obrigava a gente a fazer greve*", acreditavam que lá é que eles aprendiam a luta operária. Tal concepção pode ter contribuído para impedir um crescimento maior da consciência política dos ferroviários, pois os movimentos contestatórios que eles realizaram não prosseguiram no tempo. Na verdade, a conjuntura econômica e política pós 64 não possibilitava sua continuidade, sendo retomados nos dias atuais.

De qualquer modo, foi uma experiência que, apesar de sua riqueza, ficou nos limites de uma luta corporativa e não avançou como poderia, para objetivos mais amplos. E, principalmente, tem sido uma experiência não aproveitada em termos de exemplo para as lutas atuais e que cabe a nós recuperar.

O fim das greves ferroviárias no centro-oeste-mineiro não se deve apenas ao fato da RMV ter voltado ao controle da União e ter regularizado o pagamento dos salários dos empregados. Acreditamos que seu fim tem a ver também com a violenta repressão aos movimentos operários, instituída no Brasil após o golpe militar de 1964. Aliás, em Divinópolis, foi morto na sua própria casa um membro atuante do Partido Comunista. "*Depois da revolução sumiu, fracassou, esfriou, eu também fui ficando velho, não mexi mais com isso. Ficamos sem meio de lutar porque os colegas não vinham. Desorganizou tudo*", como disse um ex-militante do Partido Comunista em Divinópolis.

Com a remodelação da RFFSA ocorrida no início da década de setenta, os ferroviários mais antigos foram submetidos a exames de saúde e psicotécnicos e julgados incapazes para as tarefas que tinham realizado a vida toda. Foram desviados de função, remanejados para outros órgãos ou afastados para tratamento de saúde. Humilhação, ociosidade, doença, etc, foi

o que restou da sua vida de trabalho. No seu lugar foram colocados novos funcionários, melhor preparados para o desempenho de funções.

Foram levados a optar entre a CLT e o FGTS. Quem não optou não teve direito mais às promoções. A partir de 1976, mesmo os optantes foram prejudicados em sua remuneração, devido a um reenquadramento de pessoal, realizado pela Empresa Ferroviária. Muitos entraram na justiça contra a Empresa, ganharam o processo, mas não conseguiram que a mudança se concretizasse. Muitos foram dispensados.

Para se livrar dos empregados antigos, que ainda restavam, a Empresa ofereceu um prêmio em dinheiro para aqueles que se aposentassem. Alguns aceitaram, mas foram prejudicados porque seus salários caíram em relação aos salários do pessoal da ativa. Era justamente o que temiam.

A paridade salarial só foi cumprida em novembro de 1982. E como disse um desses ferroviários: *"são assim os velhos perderam o amor à Rede, aceitaram o prêmio, deram adeus a RFFSA e foram gozar da bem merecida aposentadoria"*.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A SEMANA, Divinópolis, n.24, jun. 1972.

A SEMANA. 73 anos de Divinópolis. Divinópolis, n.19, jun. 1985.

ALMEIDA JÚNIOR, Joaquim Leite Ribeiro. Methodo de construção de estradas no Brasil. Rio de Janeiro, Editora Paulo Pongetti, 1925.

CGT . Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico-econômicas. Rejuvenescimento e melhoria das locomotivas a vapor, Rio de Janeiro, 40(7): 32, jul. 1979.

DIVINÓPOLIS EM REVISTA. Vida dos municípios. Divinópolis, jun. 1974. Edição Comemorativa da inauguração do Palácio da Justiça.

DIVINÓPOLIS. Prefeitura Municipal. Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais - INDI. Divinópolis - informações básicas para investidores. Divinópolis, 1976.

DIVINÓPOLIS. Prefeitura Municipal de Divinópolis. Plano de Desenvolvimento Local Integrado de Divinópolis. Divinópolis, 1971. v.1

DIVINÓPOLIS. Prefeitura Municipal. Divinópolis: hoje e amanhã. Divinópolis, 1986.

DIVINÓPOLIS preserva tradição ferroviária. Rede Notícias, Rio de Janeiro (65): 1, 1981.

FARIA, Jair Barbosa de. Noções das zonas servidas pela Rede Mineira de Viação. s.n.t. (mimeo).

GONTIJO, Júlio Ribeiro. Superintendente reafirma compromisso dos ferroviários na semana da pátria. SR2 Notícias, Belo Horizonte (155) : 2-3, set. 1980.

- GONTIJO, Pedro X. História de Divinópolis. Divinópolis, Papelaria Sherlock, 1962.
- HARNECKER, Marta. Conceitos elementais do materialismo histórico. s.l., s.ed. 1973.
- HOMENAGEM às famílias ferroviárias. Jornal/Carta, Divinópolis, 15 nov. 1980. p.2 .
- JANOTTI, Maria de Lourdes Monaco. O desafio da história oral. Ciência Hoje, São Paulo, 8 (48):32-35, nov. 1988. (Suplemento)
- LUCA, Tania Regina de. Representações do trabalho. Ciência Hoje, São Paulo, 8 (48):40-45, nov. 1988. (Suplemento)
- MACHADO M. JÚNIOR, Joaquim de. Locomotivas a vapor; manuais técnicos LEP. São Paulo, LEP, 1946.
- MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. A ideologia alemã I - crítica da filosofia alemã mais recente. 3 ed. Lisboa, Presença, s.d.
- MONUMENTO ao ferroviário. Jornal Agora, Divinópolis, 27 jul. 1979. p.1.
- NOSSAS "Cidades ferroviárias". SR2 Notícias - Boletim informativo da Superintendência Regional de Belo Horizonte. Belo Horizonte, ago. 1982.
- NOTÍCIAS - RFSSA, Belo Horizonte, n.126, jun.1979 .
- NÚCLEO FERROVIÁRIO DE DIVINÓPOLIS. Histórico da Viação Fêrrea Centro-Oeste. s.n.t. (transcrito de "América Magazine", Ed. Especial, n.4, 1963)
- OLIVEIRA, Álvaro de. Rebelião de mulheres em Divinópolis. Diário de Minas, Belo Horizonte, 31 ago. 1952. p.1.
- OUTRAS greves surgirão se a Rede Mineira não retornar ao governo federal. Diário de Minas, Belo Horizonte, 3 set. 1952. p.1.
- POLITZER, Georges; BESSE, Guy; CAVEING, Maurice. Princípios fundamentais de filosofia. São Paulo, Hemus, 1970.

RFFSA. Departamento de Estatística e Documentação. Monografia das unidades de operação. Belo Horizonte, 1965.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL. Departamento de Relações Públicas. Viação férrea Centro-Oeste. Guanabara, s.d. (prospecto)

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO. Relatório de 1954. Belo Horizonte, [1954].

REDE Mineira de Viação. Separata de O Observador Econômico e Financeiro, 20 (235):1-24, set. 1955.

REDE NOTÍCIAS, Rio de Janeiro, n.100, set. 1987.

SR-2 NOTÍCIAS. Centenário da Oeste de Minas. Belo Horizonte, n.162, agos. [1981]

SANGUE e Correria nas ruas de Divinópolis. Diário de Minas, Belo Horizonte, 02 set. 1952. p.1, 15.

SANTOS, Gentil José dos. O trabalho pioneiro do trem a vapor no desenvolvimento nacional. Revista Ferroviária, Rio de Janeiro, 40(7): 32, jul. 1979.

SILVA, Mercemiro Oliveira, Locomotion/Baronesa/"Carmem Miranda". Tribuna de Campo Belo, Campo Belo, 26 out. 1975.

SILVA, Mercemiro Oliveira. Uma locomotiva na praça de Divinópolis. Tribuna Ferroviária, Rio de Janeiro, (214) mar./abr.1981.

SILVA, Nilton Moreira da. Retificar para obter maior e melhor produção com economia; plano para as oficinas de Divinópolis. Divinópolis, 1950 (mimeo)

SINGER, Paul. Curso de introdução à economia política. 4 ed. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1978.

THIOLENT, Michel. Crítica metodológica, investigação social e enquete operária. 2 ed. São Paulo, Polis, 1981.

MOISÉS, José Álvaro. Partido de Massas: democrático e socialista. E Agora PT - Caráter e Identidade. São Paulo, Brasiliense, 1986. n. 177-180

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

LEME, Dulce Maria Pompêo de Camargo. Trabalhadores Ferroviários em Greve. Campinas, UNICAMP, 1986.

CASTGRIADIS, Cornelius. A Experiência do Movimento Operário. São Paulo, Brasiliense, 1985.

MARONI, Amnéris. A Estratégia da Recusa, análise das greves de maio/78. São Paulo, Brasiliense, 1982.

CARDOSO, Ruth. C.L. org. A Aventura Antropológica - teoria e pesquisa. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1986.

HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma - a modernidade na selva. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.

HOBSBAWM, E. J. e George Rudé. Capitão Swing. Rio de Janeiro, Ed. Francisco Alves, 1982.

THOMPSON, E. P. A Formação da Classe Operária Inglesa. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987. 3 v.

SCHAFF, Adam. História e Verdade. São Paulo, Martins Fontes, 1978.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. e Héctor Pérez. Cs Métodos da História. Rio de Janeiro, Graal, 1979.

CARR, Edward Hallet. O que é História? 2^a ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

HOBSBAWM, Eric. J. Mundos do Trabalho. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

CHAUÍ, Marilena. Conformismo e Resistência. São Paulo, Brasiliense, 1986.

BOSI, Ecléia. Memória e Sociedade - Lembranças de Velhos. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

BRASILIA

INCAO, Maria Conceição de. O "Bóia-Fria" - acumulação e miséria. Petrópolis, Vozes, 1981.

HOBBSAWM, Eric J. Os trabalhadores: estudo sobre a história do operariado. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

PINHEIRO, Paulo Sérgio e Michael M. Hall. A Classe Operária no Brasil. O movimento Operário. São Paulo, Alfa-Omega, 1979. v. 1.

PINHEIRO, Paulo Sérgio & HALL, Michel M. A Classe Operária no Brasil. condições de vida e de trabalho, relações com os empresários e o Estado. São Paulo, Brasiliense, 1981. v. 2

BRESCIANI, Maria Stella Martins, Lógica e dissonância - sociedade e trabalho. Revista Brasileira de História. São Paulo 6 (11): 7 - p.f, set.85/fev.86.

CARDOSO, Heloísa Helena Pacheco. Disciplina e Controle no espaço fabril: o trabalhador têxtil em Minas Gerais. Revista Brasileira de História. São Paulo, 6 (11): 63 - p.f, set.85/fev.86.

FLEURY, Maria Tereza Leme & FISCHER, Rosa Maria. org. Processo e Relações de Trabalho no Brasil. São Paulo, Atlas, 1985.

PINHEIRO, Paulo Sérgio. Política e Trabalho no Brasil, dos anos vinte a 1930. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.

TRONTI, Mario et alii. Processo de Trabalho e Estratégias de Classe. Rio de Janeiro, Zahar, 1982.

FLEURY, Afonso Carlos Correia & VARGAS, Nilton. org. Organização do Trabalho. São Paulo, Atlas, 1983.