

**Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO**

**Centro de Ciências Humanas e Sociais – CCH**

**Programa de Pós-Graduação em Memória Social**

**JOSÉ GERALDO ESQUERDO FURTADO**

**OFICINA DE MEMÓRIA: A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO DE TRABALHO  
NAS NARRATIVAS DOS FERROVIÁRIOS DE PORTO NOVO**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

**ORIENTADORA: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Regina Maria Marteleto**

Rio de Janeiro  
2009

**Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO**  
**Centro de Ciências Humanas e Sociais – CCH**  
**Programa de Pós-Graduação em Memória Social**

JOSÉ GERALDO ESQUERDO FURTADO

**OFICINA DE MEMÓRIA: A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO DE TRABALHO  
NAS NARRATIVAS DOS FERROVIÁRIOS DE PORTO NOVO**

**BANCA EXAMINADORA:**

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Regina Maria Marteleto (Orientadora)  
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)

Prof. Dr. Marco Aurélio Santana  
Universidade Federal do Rio de Janeiro (IFCS/UFRJ)

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Icléia Thiesen  
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Anita Correia Lima (suplente)  
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro UNIRIO

F992 Furtado, José Geraldo Esquerdo.  
Oficina de memória : a construção do espaço de trabalho nas narrativas dos ferroviários de Porto Novo / José Geraldo Esquerdo Furtado, 2009. 167f.

Orientador: Regina Maria Marteleto.  
Dissertação (Mestrado em Memória Social) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro , Rio de Janeiro, 2009.

1. Oficina Ferroviária de Porto Novo - Empregados. 2. História oral. 3. Ferroviários – Entrevistas. 4. Memória – Aspectos sociais. I. Marteleto, Regina Maria. II. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (2003-). Centro de Ciências Humanas e Sociais. Programa de Pós-Graduação em Memória Social. III. Título.

CDD 907.2

Ao meu avô *Manuel Esquerdo Jr.*, ao meu pai *Francisco Furtado de Souza* e a meu filho *Júlio César Araújo Furtado*, antecedentes e precedentes do coração.



## AGRADECIMENTOS

Algumas pessoas acompanharam tão de perto a produção deste trabalho que acabaram se tornando cúmplices do agradável esforço de sua elaboração. Destas destaco Myriam Couto Gomes, dedicada companheira, incentivadora e, às vezes, crítica desse trabalho. A ela meu amor e gratidão. Mais que um cunhado, o amigo Hércio Couto Gomes, que me proporcionou confortáveis estadas em sua casa, além de relaxantes e descontraídas horas num momento de desgastantes idas e vindas ao Rio no cumprimento dos créditos do curso.

O caráter das instituições se deve às pessoas que a dirigem e freqüentam. Por isso, converto os agradecimentos institucionais a todos os colegas com os quais, em breves momentos de convivência, tanto me illustrei; aos professores, pela dedicação e atenção às nossas necessidades acadêmicas, em especial Icléia Thiesen e Regina Marteleto, eternamente em minhas memórias. Vocês não precisavam saber disso, mas seria egoísmo se não revelasse essa incrível sensação da lembrança dos fragmentos do vivido partilhado. Nas muitas voltas que o mundo dá, espero me encontrar sempre com vocês.

Aos professores José Augusto Pinto Ferreira e Maria Ângela Souza Ferreira que gentilmente se dispuseram à correção do texto, contribuindo com o trabalho de lapidação gramatical e sugestões lingüísticas que realçaram a narrativa.

Meus agradecimentos à Secretaria de Estado da Educação de Minas Gerais pelos dois semestres de licença, permitindo maior dedicação à pesquisa; à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – Seção Porto Novo, pelo livre acesso ao acervo sob sua guarda e ao Museu de História e Ciências Naturais de Além Paraíba, pelo empréstimo de equipamentos e apoio no tratamento de imagens digitalizadas.

Não poderia deixar de agradecer, na forma de homenagem, a todos os ferroviários de Além Paraíba, especialmente àqueles que participaram diretamente da elaboração deste trabalho emprestando suas memórias, gentilmente recebendo-me em suas casas, abrindo na minha presença a mais fantástica biblioteca virtual que a informática jamais reproduzirá, suas lembranças vividas.

## SUMÁRIO

Lista de figuras.....	09
Preâmbulo.....	11
Introdução.....	20
Capítulo 1 – Lugar de trabalho: espaço de memória e identidade.....	24
1.1 – Espaço identitário e lugar de memória.....	26
1.2 – Espaços locais e globais.....	29
1.3 – Cultura do trabalho.....	33
1.4 – História oral e oralidade: aspectos conceituais e metodológicos.....	35
1.5 – Relato da pesquisa de campo.....	38
Capítulo 2 – Além Paraíba no contexto do “Brasil Arcaico” .....	42
2.1 – As origens do arcaísmo de Além Paraíba .....	43
2.2 – A ferrovia promove o Brasil Arcaico .....	47
2.3 – A Oficina no contexto da cidade.....	53
2.4 – A administração inglesa no contexto da cidade.....	64
Capítulo 3 – O trabalho e os trabalhadores da Oficina Ferroviária de Porto Novo.....	69
3.1 – A organização do espaço de trabalho.....	70
3.2 – O emprego como herança.....	83
3.3 – O valor do trabalho; o trabalho como valor.....	90
3.4 – Das relações de trabalho nascem as relações sociais.....	110
Considerações finais.....	116
Bibliografia.....	120
Anexo I – Roteiro das entrevistas.....	124

Anexo II – Perfil dos entrevistados.....	127
Entrevista 01: Enéias Araújo.....	129
Entrevista 02: Ivanoê Vasconcelos Barbosa.....	130
Entrevista 03: Carlos Araújo.....	131
Entrevista 04: Wanderley M. Garbois.....	132
Entrevista 05: Odir de Oliveira Lameira.....	133
Entrevista 06: Luiz Pinto da Cunha Júnior.....	134
Entrevista 07: Geraldo José de Carvalho.....	135
Entrevista 08: Nelson Leonardo Incerti.....	136
Entrevista 09: João Pravadele Soares.....	138
Entrevista 10: Sebastião Costa.....	139
Entrevista 11: Delorme Filgueiras.....	140
Entrevista 12: José Heitor da Silva.....	141
Entrevista 13: José Rodrigues Militão.....	142
Entrevista 14: Cleber Dutra.....	143
Anexo III – Indústrias da Além Paraíba Arcaica.....	144
Anexo IV – Sonhos de um ferroviário.....	153

## RESUMO

Investiga-se um fragmento do mundo do trabalho ferroviário, situado na cidade de Além Paraíba – MG: os trabalhadores da *Oficina de Porto Novo* pertencente a *The Leopoldina Railway Company Ltd.*, nos anos anteriores à estatização da empresa. Trata-se dos resquícios da era do vapor no contexto de um Brasil arcaico onde a presença da administração inglesa marca um momento importante da vida da cidade. Este mundo oficineiro é considerado em seus aspectos cotidianos de trabalho e seus vínculos com a cidade. Dá-se ênfase a *cultura de ofício* como elemento analítico das relações profissionais e na formação de mão de obra. A forma como aqueles trabalhadores valorizam seu ofício, como se comportavam no âmbito da empresa e as redes de relações sociais por eles montadas. Foi usada a História Oral como metodologia de pesquisa, sendo a história de vida o recurso usado na coleta dos dados. Os entrevistados foram escolhidos de forma aleatória, tendo como quesito desejável – mas não exclusivo - ter tido sua formação profissional antes da criação do SENAI na cidade, ou, pelo menos, ter convivido com o último administrador inglês que deixou a Oficina em 1951.

**Palavra chave:** Memória, Ferrovia, Cultura de Ofício.

## ABSTRACT

It analyses a part of the railway work environment, at Além Paraíba – MG – Brazil. Specially, the workers at the *Oficina de Porto Novo*, a division of *The Leopoldina Railway Company Ltd.*, during the years before it become a state company. It's the remains of the steam age in an archaic Brazil, where English administration marks the daily life. The labour characteristics and their links with the town are discussed. It emphasizes the *trade culture* as a form to analyze the trade relationships and the labour formation. Besides, it analyses too how the employs see the valour of the labour, their behavior in the company and their social relationships nets. Oral History was the method to the research, and the works telling their own life was the resource to get the data, chosen at random. Just one characteristic was desirable, but not excluding: the former employ should had made his professional formation before the adventure of the professional school SENAI, or at least, he should have been worked under the English administration, until 1951.

**Key words:** Memory, Railway, Trade Culture.

## LISTA DE FIGURAS

- Figura 01 – Página 49. Elite regional reunida no hotel da Estação Ferroviária de Porto Novo, Além Paraíba-MG. Digitalizada. Arquivo do Museu de História e Ciências Naturais de Além Paraíba.
- Figura 02 – Página 55. Despedida de Mr. Stock. Acervo particular. Foto digitalizada pelo autor, 2007.
- Figura 03 – Página 56. Apito da Leopoldina. Acervo do Museu Ferroviário de Porto Novo. Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – Seção Porto Novo, Além Paraíba-MG. Foto do autor, 2008.
- Figura 04 - Página 57. Oficina Ferroviária de Porto Novo. Vista da rua Dr Sobral Pinto. Além Paraíba-MG. Foto do autor, 2007.
- Figuras 05 e 06 – Página 58. Sexteto Rex e Cartão de visita e propaganda do conjunto, s/d. Foto cedida pela família Couto Gomes. Digitalizada pelo autor em 2008.
- Figura 07 – Página 59. Bainer Futebol Clube. Acervo particular, s/d. Digitalizada pelo autor em 2008.
- Figura 08 – Página 60. Locomotiva Nº 51. Foto do autor, 2009.
- Figura 09 - Página 62. Missa do 1º Maio na Oficina, 1961. Coleção particular. Digitalizada pelo autor em 2009.
- Figura 10 – Página 71. Oficina, vista aérea. Foto do autor a partir de pôster. Saguão do prédio da Rádio HF. Além Paraíba – MG, 2009.
- Figura 11 – Página 73. Girador, interior da rotunda. Oficina de Porto Novo – Além Paraíba – MG. Foto do autor, 2008.
- Figura 12 – Página 74. Macacos manuais de rosca. Acervo do Museu Ferroviário de Porto Novo, Além Paraíba - MG. Foto do autor, 2008.
- Figura 13 – Página 78. Ficha de inscrição e autorização de débito em folha de pagamento. Acervo do Museu Ferroviário de Porto Novo. Documento digitalizado pelo autor em 2008.
- Figura 14 - Página 93. Aparelho de freio a vácuo e modelo similar de madeira para fundição. Acervo do Museu Ferroviário de Porto Novo, Além Paraíba - MG. Foto do autor, 2008.
- Figura 15 – Página 94. Marteleto a vapor. Seção de ferraria da Oficina de Porto Novo, Além Paraíba-MG. Foto do autor, 2009.

Figura 16 – Página 95. Desenho industrial. Planta de uma locomotiva a vapor. Museu Ferroviário de Porto Novo, Além Paraíba-MG. Foto do autor à parti do original, 2009.

Figura 17 – Página 97. Alto forno modelo Cupola. Fundação da Oficina de Porto Novo, Além Paraíba-MG. Foto do autor, 2009.

Figura 18 – Página 97. Conjunto de ferramentas de fundidor utilizadas na Oficina de Porto Novo, Além Paraíba MG. Museu Ferroviário de Porto Novo. Foto do autor, 2009.

Figura 19 – Página 100. Altar montado para a Missa do 1º de Maio de 1961 na Oficina de Porto Novo, Além Paraíba-MG. Acervo particular. Fotografia digitalizada pelo autor, 2009.

Figura 20 – Página 113. Conjunto de casas da Rua Dr. Homero Monteiro de Barros (Morro dos Cabritos), Além Paraíba-MG. Foto do autor, 2009.

Figura 21 – Página 119. Construção de vagão de passageiros. Arquivo do Museu Ferroviário de Porto Novo, Além Paraíba – MG. Foto digitalizada pelo autor.

Figura 22 – Página 129. Enéias Araújo. Imagem cedida pela família já digitalizada.

Figura 23 – Página 130. Ivanoê Vasconcelos Barbosa. Foto do autor, 2009.

Figura 24 – Página 131. Carlos Araújo. Imagem cedida pela família já digitalizada.

Figura 25 – Página 132. Wanderley M. Garbois. Foto do autor, 2009.

Figura 26 – Página 133. Odir de Oliveira Lameira. Foto do autor, 2009.

Figura 27 – Página 134. Luiz Pinto da Cunha Júnior. Foto cedida pela família e digitalizada pelo autor.

Figura 28 – Página 135. Geraldo José de Carvalho. Foto do autor, 2009.

Figura 29 – Página 136. Nelson Leonardo Incerti. Foto do autor, 2009.

Figura 30 – Página 138. João Pravadele Soares. Foto do autor, 2009.

Figura 31 – Página 139. Sebastião Costa. Foto cedida pelo próprio e digitalizada pelo autor.

Figura 32 – Página 140. Delorme Filgueiras. Foto cedida pela família e digitalizada pelo autor.

Figura 33 – Página 141. José Heitor da Silva. Imagem extraída da filmagem.

Figura 34 – Página 142. José Rodrigues Militão. Imagem extraída da filmagem.

Figura 35 – Página 143. Cleber Dutra. Imagem extraída da filmagem.

## PREÂMBULO

Gabriel Garcia Márquez, na epígrafe de sua autobiografia “Viver para contar” diz que “a vida não é o que a gente viveu, e sim a que a gente recorda, e como recorda para contá-la”. (MÁRQUEZ: 2003) Este consagrado escritor é uma inspiração que encoraja na complexa tarefa de um pesquisador se situar diante da análise do objeto de memória do qual faz parte. Colocando-se tão dentro da história que narra e da qual faz parte, e falando de tão longe no tempo, o estilo de Gabriel Garcia Marques nos mostra como é possível criar o afastamento necessário ao pesquisador, visceralmente atado ao campo de pesquisa, não se confunda com ele. Por isso, optei de início, como estratégia de solução deste problema de pertencimento, apresentar-me como parte da pesquisa, fazendo o exercício de responder às perguntas que fiz aos trabalhadores da Oficina de Porto Novo, em Além Paraíba, Zona da Mata Mineira, na busca do registro de suas histórias de vida.

Sendo a biografia ou a autobiografia uma ilusão que só se realiza “na unidade de um relato totalizante” (BOURDIEU, 2000, p. 186) esta é bem vinda, pois ao me submeter ao mesmo questionamento que fiz aos entrevistados, pretensiosamente me coloco no espaço estudado como objeto e sujeito. Sem forjar uma identidade que não seja própria, sem teatro de sombras por traz das falas dos entrevistados, onde a verossimilhança é senão o produto natural da coexistência especial. Uma pretensão autobiográfica, um “falar de si”, já é por si mesmo desnaturalizada de qualquer indício de acaso ou espontaneidade, aqui prestando sobretudo para apresentar o objeto e o corpo da pesquisa.

Para melhor compreensão deste exercício, certas condições devem ser esclarecidas. Os trabalhadores que entrevistei para esta pesquisa ingressaram na Ferrovia antes de 1950 e se aposentaram antes de meu ingresso, em 1979. Esse distanciamento torna-se enriquecedor porque permite avaliar dados de permanência e mudança, a influência na memória do espaço herdado, as heranças imateriais e os códigos de comportamento de um grupo geracional resguardado pelo isolamento de Além Paraíba, cidade marcada por decadência e estagnação e que abriga um significativo patrimônio ferroviário – em ruínas - datado do século XIX, incluindo a Oficina. O fato de ter nascido naquela cidade e nunca ter me afastado é outro dado relevante que reforça a necessidade da reflexão, promotora do afastamento necessário ao cientista social.

Todos os entrevistados eram meus conhecidos, mas não íntimos, até o momento em que usava como requisito à entrevista a condição de ex-ferroviário e, principalmente, ao me

apresentar como neto do Seu Totó (Manoel Esquerdo Jr.) – ferroviário, contemporâneo dos entrevistados – imediatamente um vínculo de intimidade se estabelecia como se fossemos velhos companheiros. Marcado por essa identidade, faço de minha memória, na guisa da memória dos entrevistados, o primeiro aporte metodológico desta pesquisa.

Minha ascendência ferroviária é materna, e foi com esta família, mais que a paterna, que convivi intensamente a infância e adolescência. Eram casas distintas, de pais e de avós, mas que compartilhavam o mesmo quintal. Aliás, cinco outros vizinhos eram ferroviários, companheiros de meu avô, mas isso não me ocorre na memória de infância, talvez por estarem aposentados quando a idade me permitiria observar tal fato. Meu pai era um homem tranqüilo e carinhoso, trabalhando como Oficial de Justiça no fórum local. Sendo o oitavo e mais novo dos homens entre os nove irmãos de uma família de proprietários rurais, seu destino seria o estudo que não conseguiu levar a termo – assunto pouco comentado por ele e sobre o qual também não inquiria, pois sentia o constrangimento, talvez proporcionado por um sentimento de fracasso. O que mais o aproximava da família de minha mãe, além da condição de cunhado e genro, era a pesca, atividade intensamente praticada nas horas de folga, mais como lazer que meio de subsistência.

A pesca, praticada no rio Paraíba do Sul, que passava nos fundos de casa, foi a atividade que predominou na minha infância e adolescência, roubando inclusive o tempo que deveria dedicar aos estudos. Se não fosse a autoridade de minha mãe, professora primária e de gênio forte, talvez não tivesse concluído sequer os dois primeiros ciclos do ensino básico. Além de me obrigar aos estudos, minha mãe me dava uma série de incumbências domésticas, afirmava que “quem não dava para os estudos tinha que aprender a trabalhar”. Assim que completei idade, fui conduzido para os exames do SENAI, com aulas particulares para sair bem. Aprovado e classificado, posso dizer que minha entrada no SENAI aos 14 anos representou também o fim da infância e o início de uma rotina que me ocupava três turnos: manhã e tarde no SENAI e noite no ensino regular.

No SENAI, a aprendizagem era dirigida por instrutores selecionados entre os trabalhadores da oficina. Éramos submetidos a uma série metódica de aprendizagem que inicialmente, não me esqueço, consistia numa jornada de dias de limagem para o desenvolvimento da coordenação motora e destreza manual, por vezes extenuante e dolorosa. Muitos de minha turma tiveram as mãos cobertas de bolhas, a ponto de afastamento médico. Além disso, éramos mantidos de pé nas bancadas por quatro horas com um intervalo de quinze minutos para o lanche. De um modo geral, encarávamos isso como um desafio. Afinal, estávamos ali para aprender a sermos trabalhadores.



Aí esta resumida, mas empiricamente relatada, a trajetória da formação de um trabalhador. Com a vantagem do olhar a posteriori, típica de uma memória dominada por um *se* quase sempre em conflito com suas múltiplas possibilidades. Num tom de auto-questionamento, fui eu mesmo quem escolheu esse caminho, negando a via acadêmica de formação que poderia render melhor posição sócio-econômica e ao mesmo tempo subjugando-me a uma via de reprodução da força produtiva industrial? É difícil lembrar as reais razões de nossas escolhas, ou se as escolhas são realmente nossas - principalmente quando se é jovem e os planos não vão além do fim de semana - porque tais escolhas se processam no turbilhão do cotidiano, onde nem sempre os caminhos se apresentam nitidamente demarcados. O que posso relatar de minha memória, com certo complexo de culpa, é que, diferentemente de outros indivíduos cuja condição de trabalhador com alguma qualificação é o máximo almejado dada sua realidade sócio-econômica, havia para mim possibilidades de carreiras economicamente mais gratificantes, mas acabei me apegando ao mais imediato. Poderia contar, a exemplo dos tios que estudaram no Rio de Janeiro, com uma rede familiar que garantiria suporte suficiente numa investida mais ousada. Eis o *se* de uma memória em conflito por aquilo que poderia ter sido.

O ingresso na ferrovia, para trabalhar na Oficina de Porto Novo, se deu em 1979, aos 18 anos, imediatamente após a conclusão do SENAI. Isso não representou nenhum impacto, uma vez que a sensação que guardo é de que o SENAI, mais que uma escola, representa o meu primeiro emprego. Além disso, já havia estagiado na própria Oficina durante o último ano de ensino profissionalizante, o que dava uma sensação de continuidade entre o espaço da escola e da Oficina.

Minha primeira função na oficina como trabalhador foi na turma de manutenção, dando continuidade a uma superficial modernização de algumas de suas máquinas. Basicamente desmontar as polias do antigo sistema de transmissão da era do vapor que já haviam sido substituídas por motores elétricos, e alterar o sistema de mancais por rolamentos de algumas máquinas, quando isso era tecnicamente possível, viável e necessário. Considero a modernização da Oficina superficial porque a maioria do maquinário era datada do século XIX, sendo que havia poucos equipamentos modernos. Desde meu ingresso na Oficina, nenhum novo equipamento foi implantado, com exceção de algumas ferramentas manuais. Verdadeiramente, o que compensava o atraso na maquinaria era a qualidade da mão-de-obra gerada nesse espaço que se multiplicava a si mesma, quando muitos e habilidosos trabalhadores buscavam nas suas capacidades cognitivas as soluções para os problemas do atraso material.

Após três ou quatro anos de permanência na turma de manutenção, fui transferido para a turma de freio. Essa transferência se fez sob certa disputa entre os encarregados das duas turmas, o que correspondeu a uma valorização simbólica do profissional. Na nova turma permaneci até minha saída da ferrovia em fevereiro de 1992 e foi onde adquiri minha maturidade profissional, transcendendo as funções básicas de um mecânico de freio, atingindo nível técnico mais sofisticado. Aproveitando os conhecimentos do curso noturno de Matemática que fazia na faculdade local (sobre esse assunto volto a falar mais adiante), desenvolvi por iniciativa própria os cálculos e desenhos de timoneria<sup>1</sup> dos vagões, coisa que até aquele momento somente o engenheiro fazia. Não se tratava de uma atividade freqüente e os cálculos e desenhos que desenvolvia passavam obrigatoriamente pelo visto da engenharia. Mesmo assim acabei assumindo essa função ocasional. Embora não tivesse nenhum acréscimo salarial pela nova função, era vantajoso exercê-la porque nesses momentos me afastava do trabalho pesado, trocando o martelo pela caneta. Além disso, ganhava visibilidade e moral profissional, valores importantes num ambiente onde, por vezes, era necessário negociar favores.

Embora o SENAI tenha sido muito importante na minha educação básica profissional, foi na prática da Oficina, atuando junto dos trabalhadores mais velhos e experientes, que me qualifiquei profissionalmente e aprendi a ser trabalhador na acepção sociológica do termo. Lamentavelmente não tenho espaço aqui para comentar sobre todos com quem estabeleci laços de amizade, companheirismo e admiração, mas estendo a todos a lembrança através dos nomes que citar. A primeira relação que me vem à memória foram os trabalhos que realizei como auxiliar do Sr. Gilberto de Souza, carinhosamente apelidado de “Rolinha”, por se tratar de um homem de baixa estatura e de passos curtos e ligeiros. Seu Gilberto era um grande profissional, mas muito mais aplicado nos trabalhos de sua oficina particular do que na ferrovia, e não hesitava em faltar ao serviço se o biscate fosse compensador. Uma figura conhecida por todos pelo seu espírito irreverente, brincalhão e debochado, mantendo esse tom nas histórias que gostava de contar. Politicamente bem formado e de concepção anarquista, vale reproduzir uma de suas histórias, várias vezes narrada e por mim ouvida desta forma:

---

<sup>1</sup> Como é chamado todo sistema mecânico de frenagem de um vagão ou locomotiva, compreendendo alavancas, tirantes, pinos, etc. A outra parte desse sistema de frenagem compreende o mecanismo de ar comprimido que aciona a timoneria.

*“Durante alguns anos de sua vida Seu Gilberto fora dominado pela bebida. Em plenos anos 70, numa de suas bebedeiras, motivado pelas ideologias radicais da época, brada da porta de um bar repetidas vezes: - ‘Sou comunista e agitador’... Gilberto foi recolhido à delegacia local, onde passou a noite para curar a bebedeira. No dia seguinte, sem estar certo do que havia lhe ocorrido, foi posto diante do Dr. Ricardo, delegado da polícia local conhecido por ser durão e ao mesmo tempo muito humano, que lhe indaga: - ‘Seu Gilberto, que negócio é esse do senhor sair por aí gritando que é comunista e agitador?’ Ciente agora da complicação na qual havia se metido, seu Gilberto oferece uma segunda versão do fato, após encenar uma exclamação de espanto: - ‘Eu! Não é nada disso Doutor, estava fazendo propaganda da minha oficina dizendo que era eletricista e ajustador’ ”.<sup>2</sup>*

É uma pena Seu Gilberto não estar em condições de saúde para registrarmos por suas próprias palavras, essa, e muitas outras de suas histórias que enriqueceriam e preencheriam o ainda vazio registro da cultura operária. Porque a arte do ofício é a gênese da mentalidade de uma classe, que se valoriza pelo seu fazer e muitas vezes esse *fazer* transcende o ofício mecânico e se transforma em fazer artístico, dotado de habilidade manual e capacidade cognitiva, onde se torna cada vez mais difícil perceber a diferença entre o artífice e o artista. Esse é o caso de José Heitor, que desenvolveu no âmbito da Oficina a arte escultórica que pratica até hoje. Recolhendo o fino barro decantado da água do tender<sup>3</sup>, José Heitor modelava a caricatura de seus colegas, recozendo as estátuas nas forjas da ferraria. Do barro para a madeira, esse trabalhador ferroviário, ajustador mecânico e artista autodidata, é autor de inúmeras e sensíveis obras espalhadas pelo mundo.

Lembramos das pessoas geralmente por aquilo que apresentam de diferente, extraordinário, pelos seus hábitos, atitudes e outras características pessoais que destacam o *eu* no meio do *nós*. Poderia particularizar todos com quem convivi por aquilo que os diferenciava dos demais. Pela falta de espaço para tanto, optamos por destacar os dois exemplos acima e traçar um perfil que é comum a todos. Interessante observar que essa totalidade no *eu* ou o *eu* na totalidade (ELIAS, 1994) só é possível a partir de um espaço de convivência que permita certo grau de intimidade.

O aspecto geracional era uma das formas sócio organizativas dos trabalhadores da Oficina. A geração é normalmente relacionada à idade, mas a esse aspecto são acrescentados outros elementos tais como o período/ano de ingresso na ferrovia e o fato de terem cursado ou não o SENAI no mesmo período letivo. Mas, se por um lado as gerações segmentavam o grupo, por outro também o uniam pela sólida costura do parentesco antecedente. O fato de ter

<sup>2</sup> Memória do autor a partir de narrativas do sr. Gilberto de Souza.

<sup>3</sup> Tender como é chamada a parte traseira da locomotiva, onde ficam o reservatório de água e se armazena o combustível (lenha, carvão ou óleo).

parente que trabalhou ali em tempos passados tornava os mais novos reconhecidos e identificados pelos mais velhos. Por exemplo, Seu Gilberto e José Heitor foram colegas de turma de meu avô e seus irmãos e, até que meu nome fosse assimilado e criasse identidade própria, passava por “neto do Totó” ou “Marinho” em alusão ao tio-avô que mal conheci.

Minha única experiência como operário foi na Oficina de Porto Novo e, a julgar pela narrativa de outros trabalhos acadêmicos e relatos de experiência de trabalhadores em outros complexos fabris, poderíamos considerar a Oficina um *espaço permissivo*, onde tínhamos tempo para atividades alheias ao trabalho. Mas, por outro lado, além de ser um trabalho pesado num ambiente insalubre, lutávamos contra o arcaísmo do equipamento e a falta de material, o que exigia um esforço redobrado na execução dos trabalhos. Habilidade, intuição e criatividade eram atributos permanentemente exigidos num espaço em que as máquinas deixaram de ser movidas a vapor, mas não foram substituídas, apenas eletrificadas e as formas de trabalho permaneceram basicamente as mesmas do período do vapor.

Em termos disciplinares, a maior preocupação era com o engenheiro chefe e, em grau menor, com os dois chefes gerais. As poucas aparições do engenheiro no espaço da Oficina, ou seja, quando saía do escritório onde se mantinha a maior parte do tempo, era motivo de apreensão pelos trabalhadores, temendo serem pegos no usufruto da permissividade que o ambiente de trabalho permitia. Ser apanhado no ócio era falta grave, ser pego na produção de biscate<sup>4</sup> era falta gravíssima, ambas passíveis de severas punições, agravadas no caso de reincidência. Como estratégias para evitar sermos surpreendidos, antes de uma ação comprometedora era hábito olhar pela janela do escritório para constatar se o engenheiro estava em seus afazeres burocráticos. Dependendo da situação, pedíamos a um companheiro que ficasse na vigília em ponto estratégico para o alarme caso ocorresse situação de risco, ou seja, o engenheiro fosse fazer alguma ronda na oficina. Com os encarregados, nossos chefes imediatos, a disciplina era facilmente negociada. Esses agentes do comando direto eram escolhidos dentro do próprio grupo, portanto, conhecedores do código comportamental consuetudinário e balizador das relações intragrupo, que funcionava independente e resistente às determinações disciplinares da empresa. As punições que ocorriam se davam mais pela intervenção direta do próprio engenheiro do que aplicadas pelos encarregados. De um modo geral, os encarregados contornavam o quanto podiam as situações críticas até o momento em que a (in) disciplina do trabalhador comprometia sua posição na chefia da turma.

---

<sup>4</sup> Biscate ganhará neste trabalho duas dimensões: a primeira e mais comum, que corresponde às atividades que o trabalhador desenvolve fora do expediente normal de trabalho, também chamado de “bico”; a outra dimensão do biscate corresponde a objetos produzidos no próprio local de trabalho com a finalidade de serem subtraídos à empresa.

Havia inúmeras formas de negar o trabalho, pelo menos no ritmo que desejava a empresa. Uma boa conversa com os companheiros enquanto não éramos observados pela chefia, reduzir propositalmente o ritmo de trabalho, arrumar um canto escondido onde poderíamos tirar uma soneca, ou simplesmente ficar se deslocando pelo espaço da Oficina de turma em turma, ato que chamávamos de *voar*. O não comparecimento ao serviço era o objeto de desejo, mas a falta era uma atitude comprometedora e ato extremo, para tanto o melhor era procurar o serviço médico e simular algum mal. Mas a empresa mantinha um médico próprio que atendia em ambulatório anexo à Oficina, o que dificultava tal estratégia. O que depunha a favor do trabalhador da Oficina na suas estratégias de negar o trabalho era o fato de pertencer a uma empresa estatal. Sabíamos que o processo demissionário por justa causa não era impossível, mas também que era necessário um motivo muito forte para que tal ocorresse. Sendo assim, transitávamos com liberdade nos espaços que construíamos aproveitando aquela permissividade que a estrutura e tradição da empresa ofereciam.

Posso afirmar, com a certeza de quem viveu, que o salário é o principal estimulador do trabalhador. Seja ele na forma direta com um bom vencimento, ou indireta através de vales e tickets, o trabalhador sabe quando é bem remunerado. Um conhecimento que vem da comparação com trabalhadores de outras empresas mas, sobretudo, da percepção direta da sua qualidade de vida. Quando os meses se tornam mais longos que o salário, quando se vê a impossibilidade de terminar a casa, construída aos poucos com o auxílio dos mutirões, quando se é obrigado a mudar para uma residência de qualidade inferior para economizar no aluguel, temos os sintomas de empobrecimento que provocam um desconfortável mal estar. O que amenizava o impacto dos tempos ruins na maioria das situações é a rede familiar em que pais e irmãos se ajudavam mutuamente, mas não resolve o problema e o motivo da insatisfação, o que acabava refletindo no ambiente de trabalho. Recorrer ao apoio de terceiros, mesmo que parente próximo, faz aumentar o sentimento de revolta na medida em que se comprova o fracasso profissional. Mesmo que se saiba que a culpa não é do trabalhador e sim do sistema que não o valoriza, o estado de impotência também gera um sentimento de fracasso.

Observei naquele ambiente de trabalho como são complexas e sutis as relações sociais intragrupo. Geralmente se observa a identidade de um determinado grupo social pelo viés do *outsider* na construção de sua alteridade, usando como parâmetro um outro diferente, contrastante, o que deixa nítidos os contornos de cada grupo. Mas este olhar torna o grupo uniformizado, eclipsando elementos de convivência endógenos realmente definidores de sua própria identidade. No ato de pertencimento a um grupo social é importante levar em consideração pelo menos dois aspectos: assimilação dos valores e prática dos hábitos de sua

identidade, sem os quais não nos agregamos a ele; a partir daí estabelecemos a posição que pretendemos assumir dentro do grupo. Na Oficina, a capacidade profissional demonstrada na prática e reconhecida pelo companheiro é o elemento mais forte no mercado de suas trocas simbólicas. Este primeiro elemento é facilmente mensurável, mas outros, de difícil percepção e consenso, são agregados a este a fim de compor um todo definidor do status pessoal. Por exemplo, ser reconhecidamente um bom profissional é o maior valor, mas se agregar a esta a condição de “bajulador” ou “dedo-duro”, traz a desvalorização do indivíduo numa escala de valores éticos perante os companheiros de trabalho. Por outro lado, ser bom profissional e ao mesmo tempo demonstrar companheirismo, irreverência e rebeldia perante a chefia colocam o trabalhador no centro da atenção e reverência de seus companheiros, mas comprometem certos favorecimentos perante a chefia. Trata-se de um complexo jogo onde as regras são efetivamente o centro da disputa.

O fato de estarmos inseridos na mesma codificação social, no mesmo grupo de pertencimento, não faz de todos nós uma unidade indissolúvel. Uma unidade não é o somatório do todo, ela existe enquanto prática coletiva de intercessão de interesses, assim como cada um não sintetiza a unidade em termos absolutos, apesar de toda influência que possamos receber. Cada indivíduo possui sua ação de estratégia individual, gerencia seu patrimônio – cultural e material – individualmente, estabelece sua rede social levando em consideração escolhas e oportunidades onde se amarra mais forte ou frouxamente a este ou aqueles grupos e indivíduos os laços de relacionamento nos vários espaços onde transitam. Ou seja, pertencer a um grupo por escolha ou contingência não nos exige de estratégias conscientes ou ingênuas para lidarmos com as regras que o regulam.

Quando entrei na Oficina não imaginava a possibilidade de um dia ela ser fechada ou sequer mudar de emprego. A mentalidade que o espaço transmitia, não somente a mim, mas a todos que ali atuavam, era de eterna permanência, estabilidade e segurança. Afinal, quantos de gerações anteriores construíram suas vidas e famílias em torno da Oficina? O exemplo estava ali, não era necessário olhar para o futuro porque ele já está traçado, ou melhor, estava antecipado pela presença do passado. O esforço maior que alguns empenhavam, além do trabalho na Oficina, era cursar o terceiro grau na faculdade local para ter projeção na carreira dentro da própria ferrovia. Isolado no interior, não percebia a reestruturação produtiva que se iniciava no país com a crise dos anos 80, apostando sempre numa tomada de consciência governamental da importância do transporte ferroviário para o país e num redirecionamento de investimento nesse setor.

A última grande e fracassada investida dos ferroviários no sentido de uma valorização profissional se deu na greve de 1986, quando os sindicatos dos ferroviários superaram momentaneamente suas divergências e se uniram num esforço comum. A derrota nesta investida serviu para mostrar que não se podia esperar mais nada de uma empresa bastante sucateada, principalmente numa oficina ultrapassada no meio de uma linha cujo traçado sabíamos que era economicamente pouco viável. De 1993 a 1996, quando se instaura o processo de privatização, foram os anos de agonia para aqueles que dependiam exclusivamente deste trabalho. Para aqueles que criaram outras oportunidades de trabalho ou faziam jus à aposentadoria, coube assistir de longe ao fim de um espaço formador de identidade.

Desliguei-me da ferrovia em fevereiro de 1992 para me dedicar ao magistério, atividade a que, desde 1988, já vinha me dedicando no ensino noturno. Minha formação acadêmica não foi retilínea. Como já indiquei acima, iniciei pela Faculdade de Matemática, curso ao qual não me adaptei, desistindo após concluir o segundo ano. Imediatamente ingressei no curso de Estudos Sociais (Licenciatura Curta) na mesma instituição, concluído em 1985. De 1986 a 1988, estendi a formação cursando a faculdade de História, agora Licenciatura Plena, na cidade vizinha de Cataguases. Naquele momento já sabia que minha permanência na ferrovia estava chegando ao fim, era só uma questão de oportunidade, o que ocorreu com a aprovação no concurso público para o magistério no estado de Minas Gerais, em 1991.

Agora entendo, com toda clareza e empiria, as qualidades da memória. Ela é uma *construção do presente* porque obedece ao chamado do hoje; *lacunar* e *seletiva*, nem tudo é ou pode ser contado porque não faz parte do chamado do presente ou não encontramos palavras, formas ou coragem de narrar; a memória é *conflito*, não só pela disputa em torno de sua apropriação, mas, sobretudo, um conflito subjetivo e íntimo por tudo aquilo que não foi. Felizmente é *coletiva*, porque assim podemos dividi-la com muitos, mesmo que narrada isoladamente.

## Introdução

No interior, longe dos grandes centros, existe um Brasil que ainda tem muito a ser estudado pelas ciências sociais, principalmente na sua história recente. No final dos anos 1950 e início dos 60, grupos de sociólogos<sup>5</sup> fizeram uma significativa investida nessas regiões com o objetivo de instrumentalizar políticas públicas, sobretudo na área educacional. Depois dessa investida, o conhecimento acadêmico deste interior ficou relegado a estudos pontuais, escassos e fragmentários. Conseqüentemente, esses estudos ainda não permitem – ou não houve esforço nesse sentido –, uma síntese do conhecimento dessas sociedades, que, sequer, aparecem nos livros didáticos, fazendo com que o país desconheça uma parte de si mesmo.

Este estudo constitui mais uma contribuição para o conhecimento dessa sociedade pulverizada, retornando ao que ficou conhecido como “Brasil Arcaico”, cidades do interior que na primeira metade do século XX conheceram um significativo desenvolvimento industrial. Motivado pelas questões de pertencimento apresentadas no preâmbulo deste trabalho e da carência de estudos regionais, optamos por concentrar atenção no município de Além Paraíba, situado na Zona da Mata Mineira. Além das motivações iniciais, tomou-se a ferrovia como objeto porque ela sobressai na paisagem arquitetônica e sociológica da cidade. O aparato ferroviário da cidade é bastante amplo - tanto no seu aspecto físico quanto simbólico - que se tornou um objeto demasiado para as dimensões de uma dissertação de mestrado. Por isso, optamos por analisar somente um fragmento desse complexo ferroviário: os trabalhadores da Oficina de Porto Novo<sup>6</sup>.

Definido o objeto, fazia-se necessário determinar a forma de abordá-lo e as primeiras entrevistas sugeriram os elementos metodológicos e conceituais. Ficou evidente nessas entrevistas que a prática do ofício, assim como a aquisição desse conhecimento, era um elemento valorizado na composição da identidade daqueles trabalhadores, indicando que esse era o caminho que deveríamos seguir. Sendo assim, a cultura de ofício foi um dos conceitos pensados para o desenvolvimento da pesquisa.

Pelo viés da cultura de ofício, podemos entender como os trabalhadores da Oficina se organizam nesse espaço de trabalho, quais valores determinam as relações pessoais e

---

<sup>5</sup> Refiro-me aos estudos de Oracy Nogueira, Bertram Hutchinson, Juarez Rubens Brandão Lopes, entre outros cujos trabalhos encontram-se publicados nas coleções “Corpo e Alma do Brasil”, pela editora Difusão Européia do Livro e “O Brasil Provinciano”, do Ministério da Educação e Cultura.

<sup>6</sup> O nome da Oficina advém do antigo nome do município, Porto Novo do Cunha. Era nas imediações da cidade que se faziam a travessia de balsa no Rio Paraíba do Sul, antes da construção da primeira ponte, ligando os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro. O nome da cidade vem do porto de atracação das balsas.



profissionais e como se colocam diante da empresa, tanto na gestão inglesa quanto estatal. Essas são algumas das questões que procuramos responder nesse estudo.

Cultura, mesmo quando determinada pela expressão “de ofício”, nos remete a um quadro mais amplo da produção humana, onde o ofício não atua sozinho, estando atrelado à própria visão de mundo desses trabalhadores. Constituindo o ofício elemento essencial da identidade destes trabalhadores e sendo eles os agentes que permeiam a vida social, podemos entender que o ofício criou na cidade uma cultura específica: a cultura ferroviária. Desta forma, encontramos o segundo elemento de nossa análise: a inserção do trabalhador da Oficina na vida social da cidade. Quais as relações que estes trabalhadores estabelecem entre si além do profissional? Relações que extrapolam os muros da Oficina e chegam aos bairros, vizinhanças e outras formas sociativas. Como eram suas relações familiares? Suas horas de lazer? Ou seja, quem eram esses trabalhadores na sua plenitude sociológica? São também questões pertinentes desta pesquisa.

Além da importância regional desta pesquisa, ela sofre influência de questões mais amplas acerca do trabalho. Observamos hoje a problemática desse campo de pesquisa face à reestruturação produtiva imposta pelas novas tecnologias e economia de mercado, desafios que o trabalhador enfrenta na busca de melhores condições de vida e trabalho. Para os trabalhadores são desafios de subsistência e, para os pesquisadores, questões em busca de respostas aos complexos problemas criados pelas dinâmicas sócio-econômicas. Qual o valor do trabalho? Como os trabalhadores se organizam para enfrentar seus problemas cotidianos? Como eles veem a si mesmos e à sociedade da qual fazem parte? Qual a identidade que o trabalhador tem construído para si? O olhar para um passado recente, ainda existente na memória de velhos trabalhadores, que enfrentaram os mesmos dilemas em outros contextos sócio-econômicos, constitui outra contribuição deste estudo. Para darmos conta de tais questionamentos, estruturamos esta dissertação desta forma:

No Capítulo 1, discutiremos os elementos conceituais permeáveis neste estudo, atribuindo a eles valor aplicativo. Memória, espaço/lugar, trabalho, cultura de ofício, identidade, história oral e narrativa formam o instrumental operacional que utilizamos na análise e coleta dos dados. Trabalhamos com a hipótese de que, dos espaços de convivências dos indivíduos sedimentados nas memórias, é privilegiado o espaço de trabalho, principalmente quando este é estável e duradouro. O lugar, fisicamente concebido, torna-se ponto de referência e elemento comum e permanente das lembranças que incidem sobre ele. Neste sentido as identidades ganham uma tonalidade mais uniforme e as estratégias de subsistência, coletivas.

Sendo a ferrovia nosso macro-objeto, e tendo esta uma dimensão global, tornou-se necessário pensar a relação entre espaços globais e locais, para demonstrar sua naturalização no espaço rural brasileiro.

A cultura do trabalho e, em especial, a cultura de ofício, constituem os elementos de relevância deste estudo. Sendo o trabalho na Oficina de Porto Novo uma modalidade de trabalho extinta recentemente, este estudo contribui para a reflexão das atuais problemáticas do trabalho face à reestruturação produtiva e identidade do trabalhador.

Ao discutirmos a metodologia da história oral e a oralidade como elemento narrativo, pensamos não apenas na relevância das informações coletadas, mas também nos significados que subjazem às falas e na carga emocional a ela aderida. Mesmo sendo o depoimento coletado individualmente, encontramos na fala de cada um a totalidade do grupo, mas não podemos eximir a individualidade, por ser ela o microcosmo da interatividade. Assim, poderemos entender o todo sem massificá-lo.

No Capítulo 2, fizemos uma construção sócio-histórica da Zona da Mata Mineira. Defendemos a idéia de que a colonização desta área segue os mesmos parâmetros das formas de ocupação territorial do período colonial, atribuindo a isto as conseqüências do conservadorismo que persistiu nas relações sociais e políticas de indivíduos e grupos que ali se estabeleceram. Nesta região, a ferrovia constituiu um elemento importante de transformação econômica, possibilitando, inclusive, a industrialização de muitas de suas cidades. No entanto, esta modernização não chegou a alterar as relações sócio-políticas; pelo contrário, acabou reforçando o poder das velhas elites.

No caso específico de Além Paraíba, a implantação de uma oficina de manutenção ferroviária de grande porte e, principalmente, depois da chegada da administração inglesa, um novo mercado de trabalho se forma. Esta administração foi responsável pela organização, formação e disciplina da força de trabalho que deveria atuar na ferrovia, dentro dos moldes que lhes interessava. Em função desse mercado de trabalho crescente na primeira metade do século XX e da própria importância que assume o conjunto industrial ferroviária na cidade, a presença inglesa se tornou símbolo de crescimento e prosperidade. Mostraremos ainda que a Oficina, nosso objeto específico de estudo, mantinha uma intensa relação com a cidade, construída através de seus elementos simbólicos e da própria atuação dos trabalhadores em seus vários espaços societários.

O Capítulo 3 constitui o elemento central deste estudo. Nele, faremos uma descrição física e organizativa do espaço de trabalho da Oficina, apresentando seus elementos arquitetônicos e respectiva funcionalidade, sua organização administrativa, assim como as

formas de mobilidade sócio-profissional. Mostraremos que os valores desta mobilidade imposta pela empresa foram apropriados e reavaliados pelos trabalhadores servindo-lhes como paradigma profissional. A *cultura de ofício* torna-se desde então o elemento que tanto balizará as relações entre os próprios trabalhadores, quanto entre este e a empresa. Trata-se de valores assimilados de forma sócio-cognitiva, através de um processo de aprendizado na prática, não-formal, mas que demonstra uma metodologia que imputa ao aprendiz toda responsabilidade pelo seu sucesso. Aprende-se não só a trabalhar como também a atribuir uma determinada forma de valor ao trabalho, que constitui o elemento mais significativo de suas identidades.

O caráter genealógico e vitalício do trabalhador da Oficina, além de sedimentar valores, contribuiu para a formação amplos laços sociais, envolvendo relações de compadrio, amizade, vizinhança e várias outras formas de relacionamento que acabaram ganhando o próprio âmbito da cidade.

## **CAPITULO 1: Lugar de trabalho: espaço de memória e identidade**

Este capítulo tem caráter teórico-metodológico e está dividido em quatro subunidades. Trata-se de elementos que permearão os capítulos subseqüentes, as ferramentas das quais lançamos mão para organizar e apresentar o campo empírico da pesquisa. A fundamental importância das ciências sociais, quando se remete ao passado, é instrumentalizar o conhecimento do presente, principalmente sendo o passado próximo, cujos elementos coexistem com a atualidade.

Antes de entrar na discussão teórica propriamente, uma revisão bibliográfica se faz necessário. No geral, podemos dividir a produção bibliográfica sobre ferrovia em dois grupos: não acadêmicos e acadêmicos. Nos primeiros incluímos as obras comemorativas, memorialistas ou com essa tonalidade na sua narrativa, geralmente patrocinadas por órgãos públicos; descrição da evolução técnica da ferrovia, especialmente as publicadas em revistas especializadas; e algumas poucas autobiografias de ferroviários. Os trabalhos acadêmicos abrangem as áreas de Engenharia, Economia e das ciências sociais. Nesta literatura, há grande concentração na História, onde “a lógica econômica muitas vezes está permeada por questões pertinentes ao domínio do cultural e do simbólico, resultado das lutas entre classes e frações de classes sociais” (PAULA, 2000, p. 37), porém em sua maioria, continuam sendo trabalhos centrados na economia e política.

O registro de depoimentos dá ao pesquisador outro ponto de vista, reforçando o campo do simbólico que a ferrovia representa. A partir dos anos 1990 e, especialmente, com a difusão da Memória como disciplina acadêmica e da História Oral como metodologia de pesquisa, novos objetos e novas abordagens têm dinamizado o campo da pesquisa sobre trabalho. Entretanto, ainda são raros os trabalhos que utilizam esta metodologia para os trabalhadores ferroviários. Como estas pesquisas têm se desenvolvido com mais frequência na área de História, a tendência é olhar o trabalhador pela via da documentação produzida, geralmente, pela empresa.

Destacamos três estudos que usaram as mesmas metodologias que aplicamos e são, em certo sentido, complementares, pois investigam outros dois segmentos do trabalho ferroviário. Gerson Tavares do Carmo e Sérgio Arruda de Moura (2002), desenvolveram pesquisas com trabalhadores ferroviários do tráfego – maquinistas, foguista e agente de estação - na região de Cantagalo e Nova Friburgo, Zona da Mata Fluminense, Rio de Janeiro – ramal também pertencente a The Leopoldina Railway. Usaram como método o que denominaram “passeio conversa-memória”, que consiste em entrevistas e entrevistas-visitas, aos locais de trabalho e

trechos de linha onde atuaram aqueles trabalhadores. Embora, o foco daquela pesquisa estivesse centrada na análise do discurso, uma vez que atuam no campo da lingüística, foi significativa a reconstrução da memória a partir de lugares um dia vivido cotidianamente pelos trabalhadores.

Outro estudo que mereceu nossa atenção foi o desenvolvido por Paulo César Inácio, que também usou da História Oral, para analisar a vida de trabalhadores que atuaram no trabalho de conservação da linha. Na Estrada de Ferro Goiás, campo empírico de pesquisa do autor, esses trabalhadores são chamados “turmeiros”, mas em outras ferrovias são também conhecidos como “soca” ou “via permanente”. Considero este o mais penoso trabalho da ferrovia, um trabalho braçal em condições precárias. Paulo César conseguiu mostrar isso em sua dissertação, usando a fala dos próprios ferroviários.

“Uma Categoria Fora dos trilhos; um estudo sobre as conseqüências da crise entre os ferroviários” (LIMA, 1998), é outro estudo que nos chamou a atenção. Sérgio Mendes Lima demonstra que, ao mudar a forma de recrutamento de trabalhadores, descartando o parentesco como pré-requisito para ingresso na empresa e alterando os valores da ascensão profissional, a Rede Ferroviária Federal corroe uma das bases identitárias dessa categoria de trabalhadores. Embora um estudo anterior ao nosso, ele é complementar, na medida em que demonstra o fim daquilo que estamos demonstramos o começo.

Para apresentar nosso instrumental teórico-metodológico, dividimos este capítulo em cinco subunidades. No primeiro subtítulo, “*Espaço identitário e lugar de memória*”, faço uma distinção entre espaço e lugar, necessária para distinguir a Oficina como um lugar de memória, ícone identitário da cidade, do espaço de convivência que nela foi construído pelos trabalhadores. Além disso, dando fluidez ao espaço, nos permitirá deslocá-lo, colocá-lo em contato com a cidade. Trata-se de duas formas distintas de significado: o que a Oficina representou para os ferroviários, onde eles atuaram e conviveram, e o seu significado para a cidade.

No segundo, “*Espaços locais e globais*”, busco suporte para enquadrar a ferrovia e, conseqüentemente a Oficina, como elemento do capitalismo internacional. Há várias formas de aproximação entre o global e o local, no nosso caso, mostraremos que a ferrovia se acomodou perfeitamente ao espaço rural brasileiro, fato que não acontece com outras formas de capitais internacionais que, quando não conflitam, mantêm sua marca exógena.

No terceiro, “*Cultura do trabalho*”, faço o primeiro traço daquilo que é tonal deste trabalho, discutindo o ofício como formador da identidade operária, usando como referencial analítico a *cultura de ofício*, procurando demonstrar a importância da análise do passado

próximo em comparação com as recentes formas de configuração do trabalho. Partimos do princípio de que a velocidade da moderna economia está em descompasso com o tempo da cultura, em especial da cultura do trabalho, ainda muito ligado a formas mais estáveis e prolongadas de gestação.

No quarto, “*História oral e oralidade – aspectos conceituais e metodológicos*”, além de pensar a metodologia empregada neste trabalho, vejo a oralidade como veículo que constitui o elemento transmissor das tradições e permanências. Discuto, mesmo que de forma breve, a relevância da oralidade como fonte de pesquisa, e a relação que procurei manter com os entrevistados.

No quinto, “*Relato da pesquisa de campo*”, traço o caminho do pensar o objeto, desde suas primeiras reflexões até sua consolidação nesta dissertação. Justifico a escolha metodológica e assinalo os percalços do campo empírico. Demonstro ainda, como foi pensado o uso das imagens aplicadas.

### 1.1 – Espaço identitário e lugar de memória

Neste estudo, daremos ao **espaço** uma dimensão relacional, constituindo ele a abrangência das ações e interações de um indivíduo nos agrupamentos sociais dos quais participa. O indivíduo considerado isoladamente pode pertencer a vários grupos sociais, formando em sua consciência vários espaços de convivência. Isso nos permite perceber os deslocamentos dos indivíduos pela sua malha social total, toda sua interatividade. Além disso, podemos perceber qual o peso que cada esfera de relacionamento exerce na composição ética e moral do indivíduo, que espaço de relacionamento mais interfere na formação do seu caráter. Tratando-se de espaços introspectivos, podemos pensar de forma inversa, ou seja, quais as influências que cada indivíduo exerce em seus espaços de convivências pelas suas representações, seu papel e função.

Embora não seja determinante, um **lugar**, muitas vezes, se torna um referencial para espaços de convivências. Ali os indivíduos, voluntária ou involuntariamente, se encontram e se formam os elementos de identidade. O lugar compreenderá a concretude material, o espaço fisicamente concebido, porque é ele o guardião da memória que este trabalho busca reconstruir. O lugar também é o ponto de referência do olhar, das narrativas e das lembranças, porque “as imagens habituais do mundo exterior são inseparáveis do nosso eu.” (HALBWACHS, 2004, p. 137)

Entendemos que o todo social é composto de muitos espaços conectados. A sociedade não é apenas um conjunto de indivíduos e grupos sociais. São estruturas muito mais complexas do que suas delimitações funcionais (ELIAS, 1994). Um mesmo indivíduo é o religioso na igreja, o trabalhador na fábrica e o pai de família em casa, o que nos leva à conclusão de que estas instituições sociais, esses espaços de convivências não são estruturas estanques. Elas são interligadas pelo trânsito que aqueles indivíduos estabelecem na sociedade e como formam suas redes de relacionamentos.

Além de não serem fechadas, as instituições sociais – igreja, escola, trabalho, etc. - assumem valores diferentes na composição identitária dos indivíduos. De um modo geral o peso maior é atribuído à atividade produtiva, à inserção do indivíduo no mercado de trabalho. Ao perguntarmos quem é uma pessoa, é comum, se quisemos saber um pouco mais sobre ela, atrelarmos a essa primeira inquirição uma segunda: o que ela faz? Colocando o trabalho como valor social predominante é lógico pensar que o trabalhador leva sua condição de trabalhador para outras instâncias do social da qual participa e, em menor medida, é influenciado por elas.

O lugar que ocupamos nos espaços é o referencial das narrativas de memória reconstrutora dos fatos e acontecimentos que ali ocorreram. O lugar ocupado não só referenda o ponto de vista de quem narra como, em certa medida, justifica a forma da narrativa.

“Quando um conselheiro ou um secretário de sindicato passa diante de uma fábrica ou representa o lugar que ele ocupa, esta imagem é apenas parte de um quadro local mais amplo, que compreende todas as fábricas das quais os operários ou patrões estão sujeitos a se dirigirem a ele e que lhes permite retomar a lembranças dos contratos de salários, de suas modalidades, dos conflitos aos quais deram lugar, e também de todas as leis, regras e costumes locais ou profissionais que definem a situação e os direitos recíprocos de empregados e empregadores.” ( HALBWACHS, 2004, p. 148)

Regras e leis não são iguais para todos, porque nem todos ocupam o mesmo lugar, o mesmo cargo ou função, o que faz com que se formem espaços diferenciados. As impressões que guardam o chefe da fábrica e dos trabalhadores é diferente das impressões que guardam os trabalhadores da mesma fábrica e sua chefia, embora dividam o mesmo espaço. O mesmo lugar pode influenciar de forma diferente a memória do espaço de convivência. A memória é formada coletivamente, mas o vivido é narrado individualmente a partir de um lugar de referência. Neste sentido, as coincidências nas narrativas de memória ocorrem mais frequentemente quando os indivíduos ocuparam lugares similares, desenvolveram atividades idênticas ou similares, nos mesmos locais.

Halbwachs (2004) demonstrou que a memória é coletiva. Além disso, está sujeita a alterações constantes. Por outro lado, Pollak chamou a atenção para o fato de que o ato de lembrar é individual e que “na maioria das memórias existem marcos ou pontos relativamente invariantes, imutáveis.” (POLLAK, 1992, p. 3/200-212) Os elementos permanentes da memória são afeitos, quase sempre, aos lugares. Os fatos e acontecimentos podem variar independente do lugar, mas não é comum fazermos o contrário, ou seja, mudar o lugar em função dos acontecimentos. Dificilmente construímos um lugar para abrigar nossa memória, mas podemos facilmente abrigá-la onde nunca estivemos. Podemos, com grande convicção, nos colocar num lugar ou participar de uma cena na qual não estávamos presentes, mas a que nos apegamos espiritualmente.

Pollak distingue os “acontecimentos vividos pessoalmente” daqueles “vividos por tabela”, sendo estes, podemos concluir, próprio de coletividade estáveis e duradouras. Fatos e histórias, inerentes a essas coletividades, são narradas de geração a geração. Sua assimilação e reprodução constante ganham status de pertencimento e identidade.

“São acontecimentos dos quais a pessoa nem sempre participou, mas que no imaginário tomaram tamanho relevo que, no fim das contas, é quase impossível que ele consiga saber se participou ou não.” (POLLAK, 1992, p. 2/200-212)

Ao longo de suas existências, as pessoas vivenciam muitos acontecimentos e passam por muitas experiências que são lembradas de formas pontuais a partir de um chamado espontâneo do presente, ou são traçadas de forma mais ou menos lineares pelas narrativas de histórias de vida. Neste caso, chamamos novamente a atenção para elementos que, apesar de toda mutabilidade da memória, permanecem constantes (POLLAK, 1992). São esses que tendem a constituir os traços mais fortes da identidade do indivíduo ou grupo. Essa estabilidade está relacionada, em grande parte, à permanência do espaço e do lugar. O desmantelamento destes espaços e lugares provocados por desgastes, abandonos, ou mesmo como exigências das modernas sociedades e mercados, destroem não somente um lugar de memória, mas os vestígios de um espaço de convivência, de um estilo de vida.

O trabalhador internaliza os espaços na busca de uma identidade. Por isso, a alteração das formas clássicas de organização do trabalho pela influência da robótica e informatização, que reduzem e esvaziam seus locais e espaços, submetendo-os a alterações constantes, exigindo do trabalhador constantes readaptações. Em outros tempos, a estabilidade física do espaço facilitava e era referência na construção da identidade. Determinava tanto o local de trabalho quanto os lugares que ele ocupava na sociedade. Transcendendo às delimitações



espaciais das fábricas, o trabalhador marcava sua presença nos vários outros contextos sociais, identificado por sua condição de origem, o lugar que ocupava no mundo da produção.

Lugares e espaço constituem significativos elementos de identidade, mas não podemos pensá-los de maneira ideal, pura e absoluta, uma vez que, com maior ou menor intensidade, os espaços se contatam e os lugares estão sujeitos às intervenções. Por isso, entendemos que há uma questão de ritmo, de compasso, que é natural a cada sociedade, mas que se altera quando em contato com outras.

## **1.2 – Espaços locais e globais**

Quando saímos de nossas origens, por imposição do destino ou pela vontade de explorar novos mundos, mantemos conosco as lembranças do lugar que nos marcou no passado. E não é raro observar na organização de um novo espaço, proposital ou involuntariamente, a manutenção dos elementos e formas do anterior - exemplo clássico ocorre com os imigrantes. Trazer ou levar consigo o espaço significa não abrir mão de uma identidade já consolidada. Serão necessários novos conflitos, outros arranjos e outras gerações para que se consolide um novo espaço e uma nova identidade.

O processo migratório, seja ele internacional ou inter-regional, é, geralmente, capilar nas suas formas de penetrações em novos espaços. Se não houver nenhuma barreira étnica, religiosa, ou outra de grande magnitude ou radicalismos, mesmo havendo conflitos esparsos, convivências e interações naturalmente ocorrem. Um espaço acaba se acomodando ao outro, porque na sua forma micro estes são essencialmente humanos.

Lugares e espaços, tradicionalmente concebidos, podem receber influência de um outro espaço, mais fluido, infinitamente mais dinâmico, como o da economia, por exemplo. Como muito bem mostrou Braudel (1986), há um grande descompasso entre o tempo cultural de longa duração e o veloz tempo da economia e do mercado, absolutamente desumanizado. A temporalidade como medida da dinâmica social assume um papel fundamental na aproximação de espaços diferenciados. Os (des) compassos precisam ser ajustados para que um possa conviver com o outro. Assim, quando lugares e espaços culturalmente concebidos passam a receber influência do econômico, ocorre um confronto de valores. A tendência do mercado é colocar um rótulo com valores numéricos, matematicamente mensuráveis, diante de algo que é valorado pelo sentimento de apego à tradição. Trata-se de uma complexa negociação com muitas variantes e possibilidades, onde cada caso é ímpar.

À medida que a força do capitalismo liberal na sua versão “neo” avança, a sociedade se transforma: as tradições se perdem e o nexos passado/presente precisa ser reavaliado; a mercantilização do social e a massificação do cultural matam as tradições e comprometem as identidades. Por isso se fala tanto em memória como forma de conter o que Nora chama de “aceleração da história”, comprometidora de formas específicas de temporalidade.

“Mas a obscura incerteza que pesa hoje sobre o futuro cria para o presente – que, além disso, tem a sua disposição métodos de conservação sem precedente e que esta ele mesmo, obcecado pela idéia de perda – uma obrigação de recordar.” (NORA, 2000, p. 2)

A ameaça da perda de uma noção de passado e memória que eram concebidos naturalmente nas sociedades tradicionais é retomada para fazer frente ao avanço degenerador imposto pela economia de mercado. Memória e história unem suas forças e montam suas muralhas na tentativa de conter a invasão do espaço estéril e sem vida do capital. Felizmente, o capitalismo institui também o medo da perda, do prejuízo. Ganhar sempre é a nova regra. Para que não se percam os espaços construídos e se garanta a sobrevivência da identidade, tomamos das sociedades tradicionais a sua prática do legado. Nas sociedades onde vigora alguma noção de apego a uma forma qualquer de tradição, o produto da memória não tem nenhuma proximidade com o mercado, a tradição é algo natural, estabelecida pelas relações sociais. Não há sensação de perda ou ganho, o que permanece, o que fica do passado para a construção do futuro é o produto das negociações dentro do próprio grupo. Quando ocorre sensação de perda com relação ao passado é sinal de que a dinâmica natural da memória foi interrompida, instituindo-se um novo motor para das mudanças sociais.

Nas sociedades movidas pelo tradicionalismo, mesmo quando enfrenta influência externa, esta é filtrada pela alteridade como produto do grupo e transubstanciada em parte de seu corpus identitário ou negada permanentemente, mantendo a sensação de continuidade. “Vale dizer que memória e identidade podem ser perfeitamente negociadas, e não são fenômenos que devam ser compreendidos como essência de uma pessoa ou de um grupo.” (Pollak, 1992, p.5/200-212)

Espaços locais sempre mantiveram contato com espaços globais, mas nunca esse global foi tão agressivo. No século XIX, a Inglaterra levou sua indústria para as áreas rurais do planeta, interferindo diretamente em mundos essencialmente ruralizados. No entanto, a transação desses espaços diferenciados acabou em perfeita transação, haja vista a ferrovia no Brasil. Este ícone do progresso foi de tal forma assimilado em nossos espaços rurais que hoje

nos parece tão tradicionais quanto fazendas e curais. Neste caso, o ritmo do espaço invasor se ajustou perfeitamente ao espaço invadido e vice-verso.

O mundo globalizado, uma aldeia global, não é um espaço nem um lugar definido porque não provê identidade. A tentativa econômica de padronizar o mundo esbarra nas muralhas das identidades locais. Usando as armas do próprio inimigo, essas identidades locais são capazes de incríveis negociações sem abrir mão de sua identidade. O colonizador se torna colonizado numa nova articulação entre o global e o local. (HALL, 2005, p. 77)

Verificamos uma relação de forças entre o global, o nacional e o local. Sendo que, segundo Hall, é o espaço da nação que tem se diluído. Primeiramente pela ação do mercado e depois pela relação mais direta entre o global e o local. Por bem da verdade, os Estados Nacionais Modernos nunca foram espaços culturais homogêneos de harmônicas identidades, no máximo a convivência – nem sempre pacífica – de um pluriculturalismo mantido pela coerção e conveniência. Diante a ação externa da globalização, diluem-se as fronteiras do Estado-Nação e as diferenças que antes eram internas agora se tornam globais. “A globalização, à medida que dissolve as barreiras da distância, torna o encontro entre o centro colonizador e a periferia colonizada imediato e intenso.” (ROBINS, *apud.* HALL, 2000, p. 79) Essa aceleração da história não dá tempo às sociedades locais, que vivem em ritmos mais lentos, absorverem a carga cultural alienígena que lhe é imposta, tornando-se esta o Cavalo de Troia das localidades.

Não há mais lugar desconhecido no mundo; os meios de comunicação já apresentaram tudo a todos. O exótico não é mais o desconhecido e não há mais um mapa do imaginário - o que restou foi não mais que um estranho conhecido. Nos tempos dos descartáveis, não temos como nos apegar às coisas; até as fotografias se transformaram em álbum digitais com tantas imagens que não sabemos mais às quais nos apegar. Os únicos símbolos que persistem são justamente os símbolos da globalização: a Coca-Cola, o Mac Donald etc. Os espaços recém construídos são espaços ainda sem identidade. Como será a memória de alguém que passou sua infância circulando de um play-ground a um shopping center? Um lugar, sempre o mesmo no Rio ou em São Paulo, no Brasil ou nos Estados Unidos.

Não se trata de fazer uma apologia ao passado e às antigas formas de vida - essas nos formaram e fazem parte de nós, pertencem a nossa identidade. Queremos entender a cultura que está sendo gerida, o que é necessário valorizar como legado, uma vez que as tradicionais formas de herança estão sendo alteradas. O processo migratório nos desapega dos lugares, migramos de bairro a bairro, de cidade a cidade, de país a país com a velocidade da modernidade. Mudamos de lugar e com isso muda também nosso ponto de vista das coisas e

peças. Entendemos a dinâmica social, o caráter de permanente reconstrução da memória, mas indicamos, baseado em Pollak (1992), que existe alguma coisa de invariável, de permanente, que a sustenta, mas não conseguimos ver onde está essa permanência hoje.

### 1.3 – Cultura do trabalho

O trabalho tem invadido de tal maneira nossas vidas que se instituiu o *happy-hour* na vã tentativa de provocar uma ruptura entre o mundo do trabalho e o resto de nossa vida social. O interessante é que, ao tentar nos desligarmos do trabalho, também negamos parte daquilo que faz parte de nós mesmos, negando parte de nossa identidade. O que era uma transição natural da esfera do trabalho para outras esferas do social, virou uma obsessão pela ruptura. Nunca os momentos de lazer foram tão valorizados, as viagens como formas de afastamento dos espaços dominados pelo trabalho foram tão desejadas, porque nem mesmo o lar constitui um refúgio ao trabalho, pois as exigências da modernidade fazem com que levemos o trabalho para dentro de casa. Negando o que mais praticamos, procurando esquecer aquilo que é visceralmente ligados a nós, indagamos: qual a identidade do trabalhador no mundo moderno? Como criar uma memória identitária a partir daquilo que negamos?

Podemos pensar no excesso de trabalho como o causador da necessidade de uma ruptura com o mundo do trabalho. Mas, se nos reportarmos à História, a carga de trabalho que recaía sobre o trabalhador não era menor do que é hoje, se tomarmos em termos de horas de trabalho. No entanto percebemos que essa necessidade de ruptura não era tão premente quanto é hoje e os momentos de lazer não eram uma fuga ao trabalho, mas formas sociais de convivência. Há entre o mundo do trabalho de ontem e de hoje uma significativa diferença na forma de valoração do trabalho, como parte da identidade individual e coletiva. Antes, a identidade do trabalhador se dava pela afirmação de sua condição de trabalhador. Este trabalhador costumava ter cunhado no próprio nome seu ofício – Tião Pintor, Zé Carpinteiro, Pedro Pedreiro são exemplos de nomeações extintas nos grandes centros e sobrevivem de forma escassa nos rincões do país – ou identificados pelos locais de trabalho dada à estabilidade da vida.

Naquele tempo, não muito distante, em que a vida se passava em um outro ritmo (ECKERT, 1998). Cada trabalhador assumia seu ofício que acabava incorporando-se à sua identidade uma vez que o seguia por toda a vida. De um modo geral esse trabalhador se aposentava no seu primeiro emprego, o que fazia de seu local de trabalho um lugar de

memória. Uma vida rotineira e estável, traçando cotidianamente o mesmo trajeto de casa para o trabalho e vice-versa, operando por anos a mesma máquina e fazendo o mesmo serviço. Também contribuía para esta estabilidade a persistência dos laços sociais. Companheiros de trabalho mantinham longos períodos de relacionamento, no que se estreitavam os laços de amizade e intimidade. Formavam-se laços de compadrio através de batismos e casamentos. A estabilidade do local de trabalho contribuía decisivamente para a consolidação de uma memória e identidade.

No entanto, o trabalho vive hoje a flexibilização e a reestruturação produtiva que exige do trabalhador mobilidade, velocidade e multifuncionalidade. Ele é fetado social e identitariamente por um processo produtivo cada vez mais variante e instável, cujos múltiplos significados se esforça em apreender. A dinâmica do sistema capitalista contemporâneo, na medida em que altera sua forma de produção e distribuição de mercadoria, exige nova dinâmica social e comportamento dos indivíduos que se esforçam para adaptar-se da maneira mais confortável possível. Cada vez mais a expressão *antigamente* está mais próxima do presente e a transformação que somente se percebia pela memória das gerações anteriores, agora é sentida intensamente no decorrer de uma vida. Os indivíduos são obrigados constantemente a rever valores, posturas e ações numa sociedade cada vez mais pulverizada, fragmentada e dissociada.

Pensar o trabalho no mundo capitalista é pensá-lo em termos de sua reprodutibilidade em condições favoráveis ao capital, que o vê apenas como objeto a partir de uma lógica mercantil indiferente, em que os valores humanos não passam de subprodutos, relegados a planos assistencialista patronais. Por outro lado, aqueles que se reproduzem subjugados ao capital, partem de uma outra lógica de existência, empreendendo uma incansável luta pela felicidade e por condições dignas de vida. Mergulhados no mundo do trabalho, somos tentados a nos perguntar: quais as estratégias que os trabalhadores desenvolvem na busca do bem estar material e da felicidade? Como se organizam para enfrentar as várias formas de opressão do capital? Como os trabalhadores montam suas redes de relações sociais? Quem são eles, além de serem trabalhadores? Qual o papel social que representam? São questões gerais pertinentes a todos os trabalhadores e as respostas são muitas, tantas quanto grupos de trabalhadores houver.

Entendemos que os exemplos de um passado recente contribuem para refletir sobre os problemas da atualidade, retornando ao tempo em que os problemas da atualidade não eram tão prementes. Nesse retorno, optamos por salientar aquilo que consideramos essencial à classe operária - a *cultura de ofício*. Por cultura de ofício entendemos o ato do ofício, o saber

fazer, a capacidade de desenvolver uma tarefa e/ou operar uma máquina e todo esse conhecimento inerente. Neste fazer cotidiano, está a gênese da identidade do operário. Isso identifica o trabalhador no seu próprio universo, designando seu status profissional e social. A cultura de ofício especifica de forma efetiva a classe operária, mesmo que sejam vários os ofícios que esta classe execute, mesmo variando com o tempo entre atividades obsoletas e atividades modernas, fazendo com as mãos ou com as máquinas, e define a condição de operário que ainda é produtor direto, conforme proposto por Marx.

Desta forma, o retorno ao “chão da fábrica”, à gênese por excelência da identidade operária, onde constroem parte de seu imaginário social, se faz permanentemente necessário. Grande parte da vida dos trabalhadores se passa no próprio ambiente de trabalho, o lugar onde cotidianamente se encontram e, nos intervalos das tarefas, discutem futebol, política e reclamam da economia. O local de trabalho é um espaço de interseção, onde as várias interpretações da realidade se transformam numa visão operária do mundo. São valores compartilhados enquanto classe, mas diversificados quanto às estratégias de ação cotidiana.

Podemos observar na valorização do ofício algo que se mantém das corporações de ofício: a forma associativa, herdada da Europa e que vigorou no Brasil oficialmente até a primeira Constituição (VITORINO, 2004), e que tem como base a especificidade da prática do ofício. Pesava nesta forma organizativa a exigência com a qualidade do produto. Por isso, o trabalhador, para ser considerado apto ao exercício da profissão, era vigiado permanentemente para manter a qualidade, pois disso dependia o renome da corporação e o seu próprio. Para chegar a tal nível de capacidade e habilidade, o trabalhador era submetido a um longo período de aprendizado que ocorria na prática, vendo os outros já considerados qualificados<sup>7</sup> atuarem e trabalhando junto deles como ajudante ou aprendiz. A passagem de aprendiz a oficial se dava pelo reconhecimento tácito de seus pares de que o seu fazer havia atingido a qualidade desejada.

Este tipo de organização é característico de sociedades onde o nível de automação é muito baixo ou inexistente. À medida que a sofisticação tecnológica avança, vai se tornando cada vez mais rara a necessidade de trabalhadores artífices ou oficiais. No entanto, essa passagem não se deu da noite para o dia. A tecnologia pode ser revolucionária no seu aspecto histórico, mas é evolucionista no seu processo. A era do vapor deixa bem marcada esta transição. Ali encontramos um elevado nível de mecanização associado à necessidade de destreza manual e capacidade intelectual do trabalhador. A expropriação do saber ainda é

---

<sup>7</sup> Há várias denominações para os trabalhadores qualificados das corporações de ofício: artista, artífice ou oficial. Iremos empregar esta última, primeiro porque se aproxima de ofício, depois porque era a denominação utilizada na Oficina.

parcial e a reprodução da força de trabalho bastante complexa, exigindo longo período de preparação.

Hoje, institucionalizada em escolas, a aprendizagem profissional atém-se ao tecnológico e não transmite ao aprendiz a realidade do mundo do trabalho, tais como suas disputas e conflitos. Quando o aprendizado é feito na prática, junto com outros trabalhadores, podemos não encontrar nele a sofisticação metodológica dos SENAIs, mas se aprende também a ser trabalhador no sentido *lato* da expressão. Como demonstrou Paul Willis (1991), há uma grande distância entre aprender uma profissão e aprender a ser trabalhador. Além disso, a aprendizagem institucionalizada minimiza o esforço pessoal e, junto com a automação do mundo moderno, aviltam a habilidade e criatividade do trabalhador aprendiz, que se prende a conceitos pré-estabelecidos. À medida que o trabalho vai se tornando um elemento exógeno ao trabalhador, é natural pensar que uma identidade formada pelo trabalho se torne inconsistente, entendida apenas como uma prática necessária à subsistência, desprovido de valor social e assimilado pela via negativa. Sociedade e indivíduos sofrem a atrofia de um de seus mais significativos elementos: o trabalho como identidade.

#### **1.4 – História oral e oralidade – aspectos conceituais e metodológicos**

A História Oral, como fonte de pesquisa, ainda suscita antigos debates envolvendo a diferença entre o que é real e ilusório, verdade ou invenção, retórica e prova. Embora sejam questões bastante discutidas e razoavelmente resolvidas no atual estágio em que se encontram as ciências sociais, ainda fazem parte do discurso de pesquisadores, principalmente historiadores, que resistem ao uso da oralidade como fonte. Afirmam que a História Oral só é capaz de produzir versões, mas nunca expor a realidade. A História Oral prescindiria de uma prova material estável e permanente que lhe servisse como suporte da realidade, já que suas fontes são eternas reconstruções.

É certo que a fonte oral tem um estatuto diferente. Ela se baseia nas narrativas de memória de agentes que vivenciaram, direta ou mesmo indiretamente, determinados acontecimentos que marcaram suas vidas. Pollak (1992) demonstrou que o que marca a vida das pessoas não coincide necessariamente com registros oficiais (documentais), o que equivale a dizer que as fontes tradicionais (documentais) não trazem em si toda realidade (verdade) dos fatos porque sua produção também é parcial e intencional, havendo nelas uma

grande dose de subjetividade. Vivemos muito mais um mundo de escolhas e contingências, acasos e intenções - claras ou subjetivas - do que de racionalidade pura.

A História Oral tem o grande mérito de nos mostrar fenômenos subjetivos, imperceptíveis no mundo das fontes tradicionais e tão concretos quanto. “Representações são tão reais quanto meios de transportes ou técnicas agrícolas, por exemplo.” (ALBERTI, 2004, p. 9)

Na pesquisa em História Oral, entrevistar uma pessoa significa partir com ela em busca de seu vivido, da vivência concreta, do ato de ter sido e ter feito. Essa busca consiste em “vivenciar as experiências dos outros” (ALBERTI, 2004, p. 18), partilhar com o outro (entrevistado) o sentido que ele dá à sua existência. Essa atmosfera quase íntima inspira confiança, permitindo ao entrevistado liberdade narrativa e ao entrevistador maior espaço para o questionamento. Num sentido mais prático, Thompson (2002) alerta que qualquer demonstração de desinteresse do entrevistador desestimula o depoente. Depor só faz sentido para aqueles que se interessam pela narrativa que está sendo construída.

Fazer esse ingresso no mundo do outro é tê-lo como valor, conceber que nele se encontra a totalidade do mundo de que participa (ALBERTI, 2004, p. 20-21). De nada adiantaria para um estudo social o indivíduo descontextualizado, biologicamente isolado. Bourdieu (2000) ainda é mais radical ao falar de uma “ilusão biográfica”, a impossibilidade de um indivíduo único e singular. Nele se abrigam valores, mas que somente serão percebidos nas suas práticas sociais.

A memória tem sua matéria produzida coletivamente, ou seja, indivíduos agindo e interagindo num determinado espaço, mas estas são acessadas individualmente ou, no máximo, em pequenos grupos (POLLAK, 1992, p. 1/200-212). Como tratamos de um grupo de coexistência vitalícia num espaço delimitado, acreditamos ser possível, mapeando por comparação das narrativas individuais, (re) construir a rede social daqueles indivíduos identificando seus pontos em comum, os conflitos, as carências, os bons e os maus momentos, a visão do mundo, seus significados e representações.

Para esta pesquisa lançamos mão da história de vida de indivíduos comuns que formam um grupo de convivência estável e partilham experiências comuns. Acreditamos que cada indivíduo pode representar uma totalidade, detentor das características e comportamento do grupo ou, pelo menos, podemos observar, pelas suas narrativas de vida, elementos que transcendem seu ser individual, existindo nele algo do coletivo do qual participa.

Entender o depoente, em sua totalidade não nos exige da tarefa de tê-lo também como unidade. Isto nos permite não só ajustar as perguntas de acordo com suas origens, maturidade



intelectual, ofício e representatividade social, como demonstrar a seletividade da memória, ajudando a pensar a relação “eu x nós” na configuração do grupo de pertencimento, porque “o todo é diferente de suas partes” (ELIAS, 1994, p. 16), o que equivale dizer que as estratégias de vida de cada indivíduo não são únicas e somente formam uma unidade porque outros elementos, por escolhas ou contingências, interagem centripetamente, como a necessidade de subsistência. É algo inerente a todos os indivíduos, o que retira da sociedade qualquer status de natural, por ser ela uma construção permanente. O que vai determinar o perfil do grupo é a forma como cada indivíduo interage com ele na busca de satisfação de suas necessidades.

As associações societárias podem se formar pela interação espontânea – mas não natural – em função de uma necessidade ou desejo comum, como é o caso das ONGs; pela ação do capital na formação das empresas que reúnem grupos de trabalhadores; pela ação da política na configuração do espaço geopolítico, dentre outros. Cada espaço societário exige de seu integrante um determinado comportamento, mas deixa também a cada associado um espaço de atuação individual, maior ou menor, onde montam suas estratégias de ação. Esses espaços personalizados, pulverizados dentro de espaços maiores, constituem microcélulas de um organismo, cujo funcionamento depende das ações e interações de cada indivíduo isoladamente. Nos movimentos sociais, percebemos com clareza as reais razões de vinculação individual. No caso mais extremo de uma greve, por exemplo, percebemos indivíduos que participam ativamente movidos por uma ideologia classista; outros participam porque é uma ação do grupo do qual fazem parte e se rendem à decisão coletiva, no entanto sem a convicção dos primeiros; outros podem não concordar e não participar. Pela via da história oral, podemos perceber essas nuances comportamentais, seus significados e as razões íntimas de suas práticas.

Além disso, a sociedade é um organismo vivo e está em permanente transformação, às vezes lenta, quase imperceptível, às vezes acelerada por fenômenos externos aos quais são obrigados a se adaptar. Neste caso é importante estar atento às fissões nucleares, aos comportamentos dos indivíduos na sua movimentação pela matéria social, suas revisões de estratégias e comportamento aos quais se apegam para manter suas identidades. Disso dependerá a sobrevivência do grupo ou sua dispersão. Nesse momento, a oralidade aparece como um fator importante na manutenção identitária. Quando vivenciamos com os depoentes suas histórias de vida, observamos um apego às reminiscências de seu espaço societário. Fatos que são introjetados pelas narrativas, construídas por eles mesmos ou que repetem e reconstroem a partir do que ouviram, em que figuram os elementos aglutinadores resistentes aos abalos.

Quando um indivíduo narra a outro, fatos inerentes ao mesmo espaço de convivência, de um passado remoto ou recente, acontecido, recriado ou imaginado, narrativas que envolvem elementos próprios daquele contexto, despretensiosas, mas que contribuem para reforçar os laços de pertencimento. É dessa forma informal, nas conversas “inocentes” e pequenos atos cotidianos, que transitam entre nós aquelas forças centrípetas às quais me referi acima, aproximando daquilo que Nora (1993) chamou de “sociedade de memória”.

Cabe fazer aqui uma distinção. Uma narrativa sutilmente diferenciada se dá quando o mesmo indivíduo se coloca frente a um entrevistador. Pode ser a mesma narrativa, mas como o receptor é outro em uma situação tendendo à formalidade, a intencionalidade narrativa passa a ser outra, alterando seu conteúdo ideológico. Por isso, para o entrevistador poder ir além da fala, Verena Alberti (2004) propõe a entrevista como ato de vivenciar o vivido do outro, um trabalho hermenêutico para se ter acesso ao subjacente à fala.

### **1.5 – Relato da pesquisa de campo**

Esse estudo surgiu da vontade de registrar a memória dos antigos trabalhadores da Oficina, motivado pelas histórias, no formato de causos, que desde jovem ouvia de familiares ferroviários e seus amigos e, posteriormente, dos próprios ferroviários no local de trabalho. Inicialmente, não dávamos a essa memória valor acadêmico, nem mesmo durante o curso de História concluído em 1989. Presos a uma noção de fonte documental tradicional achávamos que essas narrativas dariam, no máximo, literatura. Foi necessário aprender a olhar a cultura por outros vieses, o que aconteceu gradativamente ao longo dos anos 1990, principalmente na segunda metade daquela década, quando tivemos contato com a “História das Mentalidades” e a “Micro-História”. O conhecimento da “História Oral”, suas potencialidades e possibilidades complementaram nosso quadro formativo.

Em 2002, depois de algumas leituras sobre a metodologia da História Oral, coletamos duas entrevistas a título de experimento. Estas foram pautadas pelos conteúdos dos causos ouvidos no cotidiano, isto é, centralizadas no trabalho da Oficina e suas implicações profissionais e sociais, com propósito arquivístico. Não se levaram em consideração questões de caráter familiar e lazer, por exemplo. Em novembro de 2003, participamos do “V Encontro Regional Sudeste de História Oral” e as informações ali recolhidas nos mostraram não só a necessidade, como também a importância de dar um tratamento acadêmico a esta atividade, que vinha sendo desenvolvida de forma mais ou menos diletante. Fica também explicado por

que as entrevistas utilizadas nesta dissertação não só são espaçadas umas das outras, como remontam a períodos anteriores ao ingresso no programa de pós-graduação.

As entrevistas de 01 a 11 (anexo II) foram realizadas nas residências dos respectivos entrevistados e mantiveram como pré-condições a entrada na empresa quando esta ainda era inglesa e anterior à criação do SENAI na cidade. Em de 2006, fomos convidados por André Borges, diretor do “Museu de História e Ciências Naturais de Além Paraíba”, e Ary Cunha que atuou como cinegrafista, a participar de uma entrevista filmada no interior da Oficina ao lado de José Heitor da Silva (Entrevista 12, Anexo II). As entrevistas 13 e 14 foram feitas pelo mesmo grupo, também no interior da Oficina, sem minha participação, mas seguindo basicamente o mesmo roteiro que adotamos.

Por isso, mesmo fugindo à condição estabelecida anteriormente de somente entrevistar trabalhadores ingressos na Oficina anteriormente à criação do SENAI, as entrevistas com José Heitor da Silva (Entrevista 12, p. 138), José Rodrigues Militão (Entrevista 13, Anexo II) e Cleber Dias Dutra (Entrevista 14, Anexo II) foram utilizadas porque corroboram conclusões, confirmam o aspecto geracional do trabalho e seus valores, demonstram a persistência da entrada na Oficina seguindo o critério de parentesco, indicando que as condições de vida desses trabalhadores ainda eram as mesmas, e que as melhorias salariais vieram somente com a estatização. E, mesmo sendo curta a intercessão de seus tempos de trabalho com o período da administração inglesa, é a esta que remetem com mais vigor nas suas lembranças.

Procuramos adotar como critério de abordagem dos entrevistados um encontro inicial, sem gravação, para explicar as razões, objetivos e importância do trabalho que estávamos realizando, agendando uma data próxima para a entrevista. Essa estratégia demonstrou-se bastante produtiva porque, no intervalo de tempo entre o primeiro contato e a data da entrevista, percebíamos que havia certa expectativa do entrevistado quanto ao que deveria ser dito, funcionando esta como um ativador da memória. Em alguns casos, neste primeiro encontro, os entrevistados já faziam breves relatos de fatos de suas vidas. No caso da entrevista com Nelson Leonardo Incerti (Entrevista 08, Anexo II), sentimos que a vontade de falar sobre o tema era tanta que pedimos permissão para gravar e realizamos de imediato a entrevista. No entanto, consideramos que seria melhor manter a estratégia previamente estabelecida, com a qual obtínhamos melhores resultados.

Com exceção das entrevistas realizadas na Oficina, as demais ocorreram nas residências dos entrevistados. Transcorreram em clima de tranquilidade e, em alguns casos, com breves interrupções provocadas por chamadas telefônicas ou trânsito de pessoas da família, o que não chegou a alterar o ritmo do trabalho. Ressalvo, no entanto, dois casos: o de

Luiz Pinto da Cunha Junior (Entrevista 06, Anexo II), que mais interrompeu a entrevista para esvaziar a sonda urinária que portava na ocasião e Carlos Araújo (Entrevista 03, Anexo II), cuja entrevista foi interrompida uma vez, devido ao seu estado emocional alterado, provocado pelas lembranças relatadas. Erro imperdoável se deu na entrevista com Wanderley M. Garbois (Entrevista 04, Anexo II) quando, atento à fala do entrevistado, esquecemos de virar a fita do gravador perdendo grande parte da entrevista. É certo que incidentes como este, fruto da inexperiência e da falta de uma equipe de apoio, deve ser evitado, no entanto, indicam o grau de imersão do entrevistador no relato de vida do entrevistado, conforme indicamos na subunidade anterior. Nada que seja artificial e extremamente técnico, mas consequência natural da valorização da vida alheia e da compreensão de que sua narrativa também é a afirmação de sua identidade.

Embora este seja um trabalho centrado na cultura de ofício como elemento analítico de um conjunto de trabalhadores, partimos do pressuposto de que o trabalho é algo inseparável do indivíduo. Por isso, a história de vida nos pareceu ser o instrumento adequado à abordagem da história oral. Além disso, este estudo tende a ser qualitativo, buscando valorizar o indivíduo como um todo nas suas interações sociais. Sendo a história de vida uma interpretação de si mesmo, nosso esforço maior neste trabalho foi realçar a leitura que cada um faz de seu passado, colocando-a no aparelho social que as consubstanciam. Buscamos na própria formatação do texto dar esse sentido, alterando, sem comprometer as normas de edição, destacamos as falas dos entrevistados nas citações, sem reduzir o tamanho da letra ou espaçamento entre margens, principalmente no Capítulo 3. Roger Chartier ressalta “que tem uma materialidade, um formato, imagens, uma capa, uma distribuição, etc.; quer dizer, elementos que importam muito no processo de construção de sentido.”(2001: p. 31)

As imagens aplicadas foram produzidas ou selecionadas tendo em vista dar relevância ao texto. Elas funcionam ora como documento, quando é permitido fazer por elas uma leitura da realidade que retratam, ora como elemento que ilustra e ressalta as falas dos entrevistados. Há, pelo menos, duas intenções no uso das imagens, em especial as fotografias: uma diz respeito à sua produção, à escolha do ângulo de registro e ao que e quem está sendo registrado; desta deriva uma segunda, a de sua utilização como documento, sua revalorização através das leituras possíveis do registrado. O uso da imagem nos remete a uma intertextualidade, torna densa a leitura, além de colocar o leitor mais próximo do objeto relatado.

Por fim, a vivência e convivência no campo de pesquisa, nos possibilitaram perceber várias nuances dos aspectos societários do grupo pesquisado que, se não estão citados

diretamente, perpassam o texto como fonte de inspiração. São encontros casuais, com conversas informais, que ocorrem com certa frequência devido as dimensões da cidade, mas agora, ganham um olhar investigativo. Encontramos não apenas com o grupo entrevistado, mas com centenas de outros ferroviários, na maioria dos casos são gerações mais novas que viveram outro contexto da ferrovia, já estatizada. A presença dos “tempos dos ingleses”, embora confirmem a herança cultural e as formas geracionais de sociação, funcionam mais no sentido de uma memória “vvida por tabela” (POLLAK, 1992) do que a experiência que caracteriza o ponto de vista da pesquisa.

## **CAPÍTULO 2: Além Paraíba no contexto do Brasil Arcaico**

Neste capítulo, iremos descrever geográfica, histórica e sociologicamente a cidade de Além Paraíba, situando-a na Zona da Mata mineira. Na primeira unidade, “*As origens do arcaísmo de Além Paraíba e região*”, a intenção é demonstrar as origens do tradicionalismo, vinculando-o à elite agrária que não só controlou a ocupação da região como também todas as ações desenvolvimentistas, implementadas por ela mesma ou por empreendedores autônomos. Demonstrando os limites do liberalismo e a fragilidade de uma burguesia incipiente e dependente do capital rural, falaremos da região em geral, mas focaremos os exemplos em Além Paraíba com o objetivo de destacar o espaço da pesquisa.

Na segunda unidade deste capítulo, iremos entrar em Além Paraíba ajustando o foco para o objeto específico. Para tanto, iremos analisar a Oficina Ferroviária de Porto Novo no contexto da cidade, buscando os elementos materiais e intangíveis que as vinculam, levando em consideração, sempre que possível, o próprio olhar do ferroviário sobre a cidade, na relação deste com a ferrovia.

Na terceira unidade, “*A administração inglesa no contexto do Brasil Arcaico*”, iremos dar ênfase à empresa inglesa e seus administradores como elementos do imperialismo e o que representou em termos de formação de uma classe de trabalhadores industriais. Essa ênfase é importante por confrontar-se com uma boa aceitação da empresa e uma visão romântica de um estrangeiro que era um “benfeitor”.

Este estudo nos insere na questão local, num espaço e contexto delimitados, interiorano e pouco pesquisado. Uma unidade que não deverá ser vista como única, no sentido de algo extraordinário e ímpar. Um espaço que guarda suas peculiaridades, que o caracterizam em meio a tantos outros e, de forma nenhuma, está descontextualizado. A questão local é pertinente a esse tipo de objeto, desde que não se transforme num localismo, numa “vulgata localista”. *The small is beautiful*, mas não contém nele toda a verdade (BOURDIN, 2001, p. 25-27). Tudo é uma questão de ponto de vista.

Olhando de tão alto e de tão longe, amplia-se o espaço de domínio da visão, mas tudo ganha um tom mais uniforme onde somente sobressaem os elementos extraordinários. Para usufruir dos detalhes, temos que nos aproximar, descer ao chão, em detrimento da totalidade. A solução para o problema desse pontilhismo está no movimento constante de aproximação e afastamento, combinados. Ao espaço geográfico do Vale do rio Paraíba do Sul, ocupado pela massa de fazendas, cidades e indústrias, se sobrepõem quintais delimitados por cerca de bambu, demarcando espaços de uma vida corriqueira que preenchem as lacunas entre os

grandes acontecimentos históricos. Esse movimento também é necessário para dotar a pulverizada sociedade urbano-rural da Zona da Mata de estudos críticos, elaborados por cientistas sociais, principalmente no campo da história e da memória, onde pesquisadores terão a oportunidade de aferirem seus instrumentais analíticos, à medida que novos objetos lhes são apresentados.

Por outro lado, esses espaços ganham novas interpretações e conhecimento, porque até então – e me refiro aqui diretamente à Zona da Mata – a ausência de pesquisadores profissionais faz com que a produção do conhecimento para essa região seja feita por amadores e diletantes. Ingênua ou propositadamente, acabam fazendo apologia das elites e se esquecem do povo trabalhador, que também participou na construção da história da região.

Nosso desafio, portanto, é olhar *from below* a cidade e região, dando ênfase ao ordinário, comum e trivial que constitui o elemento cotidiano. A vida é feita dessas práticas e não dos grandes episódios, em que o indivíduo comum não passa de telespectador. Mas aqui ele é o sujeito de nossa História.

## **2.1 – As origens do arcaísmo de Além Paraíba**

A Zona da Mata foi um território que se manteve intocado até o começo do século XIX, tornada *Áreas Proibidas* para ocupação ou trânsito com o objetivo de dificultar desvios dos metais e pedras preciosas que transitavam pela Estrada Real, cujo traçado passava ao seu largo. Somente com a crise da mineração e subsequente desenvolvimento da cafeicultura esta região se tornou, não só atrativa como necessária para o implemento desta nova economia. A necessidade de abrir espaço para a monocultura cafeeira provocou a liberação das Áreas Proibidas quando fazendas foram plantadas por a toda região do vale do rio Paraíba do Sul.

Através de uma historiografia mais diletante que crítica, os municípios da região buscam suas origens em episódios que antecedem sua efetiva ocupação pela produção cafeeira. São episódios em que o mito de origem é construído a partir da certeza de um fato acontecido, independente de suas versões. A História tende a virar memória pela necessidade de afirmação do local. A título de exemplo, podemos citar Cataguases, que busca suas origens na fundação do arraial de Meia Pataca, situado às margens do Rio Pomba, ora ligando o fato à prospecção de metais e pedras preciosas, ora ao estabelecimento da estrada que ligaria Minas Gerais aos Campos dos Goitacazes. Quanto à antiga denominação de Feijão Cru para a atual cidade de Leopoldina, permanece no imaginário coletivo o episódio de um feijão mal cozido,

ocorrido com primitivos desbravadores da região, o que acabou denominando o local em sua primeira ocupação. No caso de Além Paraíba, sua denominação original de Porto do Cunha, quando esta área ainda era proibida, se deve às investidas de tropas militares mineiras na busca e captura de “Mão de Luva”, considerado fora da lei pelas autoridades portuguesas e que atuava na vizinha Zona da Mata Fluminense, entre os atuais municípios de Carmo e Cachoeira de Macacu. O Alferes Joaquim José da Silva Xavier (Tiradentes) teria sido o comandante da tropa que fundou um porto, cuja denominação remete ao governador da província na época, Luís da Cunha Menezes, para travessia do Rio Paraíba do Sul e fundando ali um *Registro*<sup>8</sup>. Neste caso, a presença do conhecido personagem da história mineira dá destaque ao episódio fundador do povoado que viria, mais tarde, a se tornar município.

Se visitarmos outros municípios da região iremos encontrar histórias semelhantes, construídas buscando um mito de origem antecedente à efetiva ocupação da região pelas fazendas. A mata é lugar incógnito e selvagem, esperando para ser dominada por destemidos desbravadores que, apesar de toda rusticidade, são portadores de certo tipo de civilização ou, quando nada, os anunciadores do progresso e prosperidade. Uma nação recém independente não deve conviver com a barbárie de um espaço indomado que cada vez mais se aproximava da capital. Por isso, se fazia necessário estabelecer a ordem no mundo selvagem e, para tanto, na trilha do desbravador vem o Estado Imperial legitimando e organizando o espaço à medida que é domado a bem do progresso que dele se espera. Desta forma, a colonização continua pela ex-colônia adentro.

Como desdobramento da mesma ação do período anterior, colonizar significa tornar a conquista economicamente viável a quem domina. Esses domínios, uma vez estabelecidos, tornam-se áreas de privilégios de uma elite que ali se instalou. No rastro do econômico, representado pelas grandes fazendas de café, simbolizadas pelas imponentes sedes, instaura-se as bases do seu poder político, legitimador da dominação, instalado em centros urbano-ruais, as futuras cidades da região.

Uma vez conquistados, esses lugares são então consagrados, tendo em seu centro urbanizador igrejas erguidas em nome do santo de devoção local, construídas nas áreas mais elevadas, dizendo a todos que, além do dono da terra, manda também o chefe da religião. A tríade Estado, Igreja e fazenda reparte entre si os cabedais da conquista e ostenta as ferramentas do poder que lhe dá o controle sobre a nova fonte de riqueza. Torna-se, assim, uma sociedade construída inicialmente por braço escravo e, posteriormente, por imigrantes,

---

<sup>8</sup> Registro eram pontos de fiscalização, uma espécie de Posto Fiscal da época, geralmente guarnecido por uma tropa militar.



de outras áreas do país ou de outros países, atraídos pelas perspectivas de um futuro, que nunca lhes mudou a sorte, salvo aqueles que traziam na algibeira capital inicial. Fora esses ou alguma outra exceção, o destino de todos era o trabalho compulsório pela vida e obrigação de subsistência, subserviente, ao caírem na esparrela do patronato local. Ao esquecimento da violência, que marca todo processo colonizador, sobrepõe-se à memória de um espaço da luta de todos, em que cada um foi capaz de cumprir seu papel na construção do lugar de bem comum, como soldados anônimos que morreram pela nação. No entanto a memória consagrada são os nomes de barões, coronéis padres e governadores, cunhados em placas de ruas e praças. Eles nos impõem constantemente uma memória oficial dos “benfeitores” que souberam conduzir os desígnios da localidade.

“Quase em todo mundo, a organização da esfera política, da administração e da sociedade civil, gerou entidades locais que se beneficiaram de um reconhecimento e de *status* suficiente para garantir um lugar importante na vida política. Sua gestão é garantida por políticos, especialistas profissionais e prestadores de serviço; para influenciar estes responsáveis ou dialogar com eles se desenvolvem organizações ou grupos de pressão especializados. Tudo isso forma um domínio de atividade com seus referenciais, suas regras de jogo e seus especialistas.” (BOURDIN, 2001, p. 123)

Muitos anos ainda irão passar para que se observe uma reação organizada capaz de fazer frente à força do conservadorismo social. Como demonstrou Vitor Nunes Leal (1975), as teias da dominação oligárquica capturaram de tal forma os indivíduos que a melhor posição que conseguiam era se deixar prender nela para sua própria subsistência. Pode-se até entender nessa atitude uma forma de resistência possível, que muito mais corrobora o poder estabelecido do que resiste a ele. Foram necessárias mudanças estruturais mais profundas para mexer nessa estrutura de dominação, mesmo assim ainda notamos sua presença em interiores ruralizados.

No interior, em quase todos os aspectos, o rural domina o urbano. Mas é o urbano o centro das decisões políticas e, conseqüentemente, da simbologia e signos do poder, por menor que seja o centro urbano em comparação ao seu entorno rural. O domínio rural gerava a infraestrutura do poder; lá se concentrava a maior população, gerava-se a maior riqueza que funcionava como legitimadora do poder político, que era essencialmente urbano. Ou seja, quem manda na terra, manda na política e interfere na sociedade urbana, fazendo dela o prolongamento de seu “feudo”.

A economia cafeeira sustentava no poder uma elite que negociava politicamente sua nobiliarquia junto ao governo imperial do Rio de Janeiro, traço marcante que a Proclamação da República não será capaz de eliminar. Negociava-se política por economia e o erário real

assinava as garantias de ganho através de uma legislação voltada para a defesa fundiária. Esta elite foi responsável pela sobrevivência das relações sociais de produção herdada do período colonial, mantendo em suas grandes extensões de terras a monocultura escravista objetivando o mercado externo. Plenipotenciário, o baronato exercia total controle sobre a sociedade que ele mesmo organizara.

“Afirma C. A. Taunay, num manual de agricultura publicado na primeira metade do século XIX, que deve o senhor de escravo ser um ‘chefe benevolente de um pequeno reinado’ e acumular ‘as atribuições de legislador, magistrado, chefe, juiz e às vezes verdugo’...” (LOPES, 1967, p. 20)

O poder local conferido ao baronato ia além de seus escravos e se prolongou para além da abolição com a mesma força e vigor. Guardando as devidas posições sociais que cada um ocupava, todos estavam submetidos ao mando da elite fundiária; da esposa ao homem livre vivente em seus domínios políticos, todos seus servos incontestes. As relações consistiam em agradar o senhor para ser favorecido. Como demonstrou Michel Foucault (2006), é na força da micro-relação que se comprova a eficiência da estrutura de poder, pela sua reprodutibilidade sócio-capilar.

O baronato do vale do Rio Paraíba do Sul foi formado por um emaranhado de entrecruzamento de famílias, mas se construirmos sua genealogia tem-se a impressão que não encontraremos mais que duas ou três linhagens<sup>9</sup>. A manutenção e ampliação do poder e riqueza nobiliárquicos por vias matrimoniais é uma prática herdada da Europa medieva e que aqui foi usada também no sentido de consagrar os *adelantamentos*, atribuindo sofisticação aos espaços dominados à barbárie. A nobiliarquia é capaz de civilizar, transformar espaços rudes e “sem modos” numa sociedade de *Ordem e Progresso*.

Tal como na Europa Moderna, no Brasil a nobreza se fazia e enriquecia pela apropriação vitalícia do poder do Estado do qual a hierarquia do título era o indicativo da fração apropriada. Tal como lá, aqui também valia o preceito de que não haveria nobreza sem terra. Desta forma, na ocupação do vale do Paraíba, além de uma demanda econômica, foi também necessária para se acomodarem as descendências nobiliárquicas - fazendas davam mais que propriedades, eram senhorios que enobreciam.

---

<sup>9</sup> MATTOS, Egberto. **Além Paraíba na história da Capitania de Minas Gerais**. Obra produzida e editada pelo próprio autor. Edição especial dedicada ao centenário da cidade – 1983. Este médico e historiador diletante reuniu, para sua obra, um significativo acervo documental que usou de forma tradicional sem uma análise crítica, concentrando toda atenção na descrição factual. Por isso, ela nos será útil como fonte de informação de fatos e dados e, em alguns casos usadas como memória quando o autor usa suas próprias recordações para falar da cidade.

Podemos considerar que a Zona da Mata sofreu duas ondas de ocupação seqüenciada e atrelada uma a outra. Inicialmente, foi ocupada pelas desbravadoras fazendas de café, numa ação colonizadora em nada diferente daquela promovida pelos portugueses no início da colonização do Brasil. A segunda ocupação foi promovida pela ferrovia que reforçou a ocupação da região e que fez a diferença. Além de acelerar a economia, a ferrovia cumpre uma função política de aproximar a capital do interior, além de dar nova dinâmica à pulverizada sociedade regional.

## 2.2 - A ferrovia promove o Brasil Arcaico

### *“Leopoldina Ferroviagem”*

*João Tavares bom foguista  
Bota lenha na fornalha,  
Pois "Bodão" seu maquinista  
Rejeita fogo de palha.*

*Maquinista por favor  
Abra o regulador  
Para a entrada de vapor,  
Põe o trem em movimento.  
Da viagem tô sedento,  
Lá pro Rio de Janeiro,  
A distância sai no tempo  
Pois o trem corre ligeiro.*

*Além Paraíba, tchau!  
Vamos para Porto Novo,  
Do mais belo carnaval  
Alegria de um povo.*

*Paraíba, Rio acima  
Vamos encontrar mais dois,  
Há riquezas para rimas  
Veremos logo depois.*

*Cidade abençoada  
Sua sorte é tamanha,  
Três Rios, toda banhada  
Não só pelo Piabanha.  
Também o Paraibuna,  
No belo encontro dos três.  
Eis aí sua fortuna,  
Natureza que Deus fez.*

*Ei foguista bota lenha  
Faça fogo na fornalha,  
Tô de férias vou à Penha  
Lá no Rio de Janeiro,  
A distância não atrapalha  
Pois o trem corre ligeiro.*

*Do mal, só vem a maldade  
Gerando infelicidade  
Guerras criando horrores;  
De Pedro vem a cidade  
Cheirando felicidade  
Com seu perfume de flores.*

*Petrópolis com certeza,  
Turismo na Rua Tereza:  
Comprar fazendo pechinchas...  
Raiz da serra também,  
Turismo pro nosso trem:  
É lá, ninho de Garrinchas.*

*A "tal" estação primeira,  
Do samba, é a Mangueira,  
A nossa, da Leopoldina,  
A famosa "pequenina"  
É a primeira sim, senhor  
O marco da sua história,  
Trilhada com destemor,  
No seu passado de glórias.*

*Vou curtir adrenalina  
Bem no alto da colina  
Ver o Cristo Redentor,  
Lá no alto Corcovado...  
Pra sentir-me abençoado,  
Infinito é o seu amor.*

José Heitor da Silva<sup>10</sup>

O vapor toma o lugar da vela e da mula; transforma trilhas em trilhos que ultrapassam o litoral, limite até então estabelecido entre nacional e internacional. A ferrovia é a nova onda civilizadora que chega lançando suas máquinas em direção ao sertão. Ela trás consigo novos signos e significados de progresso e civilidade: a tecnologia na sua forma mecânica, a velocidade e uma visão futurista - a capital não está mais a dias nas costas de mulas, mas a horas de confortável viagem. A ferrovia implanta seus ícones: a estação, a maria-fumaça, o trilho, o apito, com os quais toda paisagem se altera, quando vista pelo quadro de uma janela em movimento.

Foi essa aproximação com a capital federal que propiciou a formação do Brasil Arcaico. Não sendo mais a distância um problema para o escoamento de mercadorias, indústrias puderam se estabelecer nessas áreas remotas. Das vantagens que usufruíam podemos destacar o controle sobre a mão de obra. Sendo estas retiradas das áreas rurais, e mesmo treinadas para o trabalho fabril, o tipo de controle que o patronato exercia sobre ela

---

<sup>10</sup> Ferroviário aposentado, escultor e um dos nossos entrevistados (Entrevista 12, Anexo II)

remontava à condição anterior. Uma mão de obra submissa, obediente e, sobretudo barata, pelo menos até a implantação da legislação trabalhista e sindical pelo Estado.<sup>11</sup> Se a ferrovia provocou uma aproximação do mercado de mercadorias, ela manteve o afastamento do mercado de trabalho impedindo que chegasse no interior as demandas operárias dos grandes centros. Lá, as reivindicações dos trabalhadores experimentam nas primeiras formas organizativas, forçando as indústrias a atenderem suas demandas.

Ferrovia e fazendas se associam em nome da riqueza que um é capaz de conceder ao outro, promovendo o espetáculo do progresso conservador. O fato de a ferrovia atravessar o Rio Paraíba do Sul cinco vezes, entre Pirai e Além Paraíba, para atender os interesses do baronato, vem demonstrar a influência desse segmento social, fazendo da ferrovia um traçado mais político que técnico. Além disso, não bastava uma ponte simples que transpusesse o rio - era signo do poder para um barão ter uma estação ferroviária em seus domínios territoriais. É sintomático quando as elites agrárias (também liderança política e econômica) usam as dependências da estação, símbolo do progresso, para suas reuniões. O “Brasil Arcaico” é essa simbiose entre o tradicional e o moderno, conforme demonstrado na imagem a seguir.



Figura 1. Legenda na própria foto.

<sup>11</sup> LOPES, Juarez Rubens Brandão. **Crise do Brasil Arcaico**. Coleção Corpo e Alma do Brasil. Difusão Européia do Livro. São Paulo, 1967, p. 20.

No entanto, o progresso industrial da região não parou na ferrovia. No início do século XX, indústrias e manufaturas de diversos produtos foram implantadas nas várias cidades da Zona da Mata mineira. Na falta de estudos pormenorizados que nos deem a possibilidade de uma síntese coerente, vamos nos ater a Além Paraíba como modelo para analisarmos o fenômeno industrial brasileiro conhecido como “Brasil Arcaico”. Nesta, observamos um significativo conjunto industrial e manufatureiro entre os quais se destacam, além do ferroviário, indústrias de tecido e papel<sup>12</sup>. Esse passado se mantém ativo na memória de quem o viveu como nos relata o ferroviário aposentado Ivanoê Vasconcelos Barbosa:

*Eu não sei por que, tá entendendo, o ferroviário hoje... hoje vem provar que o ferroviário deu a sua contribuição ao município de Além Paraíba, quer dizer tinham mil e tantos operários, compreendeu? O resultado: hoje acabou, acabou e o desemprego esta aí, compreendeu? Você vê a Fábrica de Papel, Fábrica de Tecido... Aqui, por exemplo, era um curtume de couro (apontando para o terreno onde fica sua casa e de seus vizinhos). (...) Um dos mais importantes do estado de Minas. Acabou. A água, naquele morro ali (apontando para o bairro Goiabal) a água era nossa, entendeu? Hoje pertence a COPASA. A Força e Luz (Cia.) era nossa, da família Adão Araújo, quer dizer, hoje é Cataguases-Leopoldina (Cia.). Em Além Paraíba, o capitalista aqui, quer dizer, tem que ser o capitalista, infelizmente é quem tem o dinheiro, né!? Num enxergaram isso – hoje quase tudo em Além Paraíba acabou. Era, se não me falha a memória, era a 7ª cidade em arrecadação do Estado, hoje já nem se fala mais em Além Paraíba. É uma tristeza, você não acha? É duro, é desagradável. (Ivanoê Vasconcelos Barbosa: Entrevista 02, Anexo II)*

Para além da constatação história, de um levantamento documental comprobatório, o que importa à memória é sua percepção, o significado daquilo que valoriza como representação do passado. Um passado que, na memória de um trabalhador, não lamenta o que foi, mas o que deveria ter-se transformado em nome de sua própria identidade. Passado e presente são permanentemente comparados entre rupturas e continuidades para que um justifique o outro dialeticamente na busca de uma síntese que conforme a memória como ação presente. Naquele momento de explosão industrial, achava-se que o passado ruralista tinha ficado para trás, mas a própria indústria era alimentada pelo capital rural que cobrava seus dividendos impondo limites ao desenvolvimento. A economia é política, a política é poder, e este é conservador. Como bem demonstrou Emília Viotti da Costa (1977), o liberalismo não representou no Brasil uma nova ordem, comandada por um segmento social capaz de transformações estruturais; pelo contrário, acabou miscigenado na velha ordem colonial

---

<sup>12</sup> Inserimos em apêndice a descrição do conjunto de indústrias de Além Paraíba extraída na íntegra da obra de Egberto Mattos, “Além Paraíba na história da capitania de Minas Gerais”, op. cit., procurando manter, inclusive, a mesma formatação. Embora uma citação longa para um apêndice, consideramos relevante, não só pelos seus dados, como pelo conteúdo lingüístico em tom de exaltação.

gerando um terceiro elemento. Assim consagrou-se o que se denominou Brasil Arcaico, cidade interiorana, dominada pelo capital financeiro e/ou político de uma aristocracia rural que trazia nas mãos as rédeas do desenvolvimento. Sempre que este tomava o rumo que não lhe interessava era, imediatamente, trazido às esporas para o domínio da monta.

Juarez Rubens Brandão Lopez (1967, p. 13-14), baseando-se em Harbison e Myers, divide essa “elite dinástica” do baronato em os “realistas”, que admitem as mudanças desde que não saiam de seu controle, e “tradicionalistas”, resistentes a qualquer transformação. No entanto observamos que essa diferença é conjuntural e negociada. Nenhum deles estava disposto a abrir mão do seu poder fundiário e do imobilismo social que garantia seu status, e todas as resistências eram quebradas quando a modernidade promovia seus capitais econômicos e políticos. A prova disso é a própria ferrovia. Nada mexeu mais nas estruturas da região do que essa inovação e, no entanto, se acomodou perfeitamente aos interesses das elites, seja ela qual fosse.

De qualquer forma as indústrias foram montadas, por obra do capital rural e apoio estratégico da ferrovia, contando ainda, em alguns casos, com empreendedores que souberam aproveitar o momento oportuno, como é o caso de Antônio Paula de Mello Barreto. Esse engenheiro, influenciado pela escola inglesa de engenharia, foi responsável pelo projeto que deu origem a Estrada de Ferro Leopoldina. Além Paraíba era um dos extremos da Estrada de Ferro D. Pedro II marcada pela estação de Porto Novo. A intenção do projeto de Melo Barreto, concretizado em 1874 com a inauguração do primeiro trecho (e da primeira estação – Estação de São José) da nova ferrovia, ligando Além Paraíba ao município de Volta Grande num primeiro momento, era dar seqüência a esta via, promovendo a segunda colonização da Zona da Mata. Além Paraíba também foi escolhida para sediar a oficina responsável pelo material rodante da nova ferrovia que, em alusão ao antigo nome da cidade ficou denominada Oficina de Porto Novo.

José Mercadante é outro nome, não pertencente ao baronato local, que sobressai na memória de Além Paraíba como promotor do desenvolvimento industrial da cidade. Foi responsável pela implantação da Fábrica de Papel Santa Maria que, ao lado da Fábrica de Tecidos Santa Isabel e Oficina, ocupavam o grande contingente de trabalhadores da cidade. Isso nos leva ao introito desse trabalho. Para além de seus fomentadores, quem eram os trabalhadores que atuaram nessas empresas? Quais as suas origens? Em se tratando de indústria com algum nível de sofisticação, onde e em que circunstâncias aprenderam seus ofícios? Esse é um assunto de que trataremos no Capítulo 3.

O que chama atenção para a sociedade do Brasil Arcaico e que constitui sua característica mais marcante é o estágio e forma de desenvolvimento das forças produtivas ali estabelecidas, em que se encontra um patronato diversificado, entre o capital estrangeiro da ferrovia, os imigrantes empreendedores aproveitando o excedente cafeeiro e a própria elite agrária dominante do espaço urbano, onde cada um assimila e entende o industrialismo a partir do lugar que ocupa neste espaço<sup>13</sup>. O fenômeno é único, mas a forma como cada agente social o entende e dele participa depende da visão de mundo do grupo de origem.

“A industrialização, via de regra, desenvolve-se em uma sociedade já estabelecida; mesmo em terras recém-desbravadas, os imigrantes trazem consigo muitos traços das sociedades de onde viveram. As sociedades existentes restringem e modificam muitas das consequências e características próprias do processo de industrialização. Os líderes do desenvolvimento econômico influenciam o rumo e a velocidade do crescimento industrial, e os recursos existentes e o desenvolvimento contemporâneo em outros países provavelmente também afetarão a marcha dos acontecimentos no fenômeno da industrialização. Estas influências, geralmente, não viciam a significação das tendências básicas do processo. De fato, uma compreensão da lógica do processo de industrialização (industrialismo) é indispensável à apreciação da extensão da influência de fatores históricos, culturais e econômicos sobre o desenrolar da industrialização.” (KERR, et ali, 1963, p. 47)

O fato de não ser uma sociedade plenamente industrializada e não ser o industrialismo uma ideologia de todos os grupos que a controla, não podemos dotar o Brasil Arcaico de um projeto desenvolvimentista, mas apenas como fruto de uma conjuntura de fatores estimulado pelo seu principal elemento: a ferrovia. Este contexto industrial arcaico foi, sim, atropelado pelas políticas desenvolvimentistas dos governos Vargas e J.K. O primeiro pela legislação trabalhista e sindical, dotando a classe trabalhadora de instrumento reivindicatório legal e justiça trabalhista. Isto tirou das elites locais as vantagens que tinham em relação aos grandes centros industrializados: uma classe trabalhadora subserviente e mal remunerada, garantindo a competitividade de seus produtos (LOPES, 1967). O segundo, pelo desmanche da malha ferroviária que reduziu sensivelmente a circulação de riquezas intra e extrarregional (PAULA, 2000).

---

<sup>13</sup> Vide Capítulo 1, 1.1 - “Espaço identitário e lugar de memória”.



### 2.3 – A Oficina no contexto da cidade

Além Paraíba, hoje com cerca de trinta e cinco mil habitantes, é uma típica cidade do interior, onde se tem a impressão de que todos os moradores se conhecem. Quanto mais voltamos no tempo, mais essa impressão se reforça. Isso faz com que nosso campo de pesquisa tome a dimensão da própria cidade. A ferrovia nunca manteve bairro operário em Além Paraíba. Com isso, seus trabalhadores iam ocupando vários espaços na cidade. Em todos os bairros temos a presença de grupos de trabalhadores ferroviários, até mesmo nos considerados nobres, embora possamos perceber maiores concentrações em alguns deles, como é o caso da Vila Laroca.

Parte da temática desse estudo é a própria presença da Oficina no contexto da cidade e tudo o que representou para os trabalhadores que lá atuaram, para aqueles que desejaram e não tiveram essa oportunidade e mesmo para aqueles que se mantiveram indiferentes. A oficina tem um valor simbólico; muito mais que um local de trabalho, ela define um grupo social.

A Oficina é parte da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, inaugurada oficialmente em novembro de 1874, com um trecho já construído de 27 km ligando Além Paraíba à cidade vizinha de Volta Grande. A *Companhia Estrada de Ferro Leopoldina* é substituída em 1898 pela *The Leopoldina Railway Company Limited*, empresa privada inglesa com sede em Londres. Assim permanecerá até 1950, quando foi nacionalizada, tornando-se uma estatal e recuperando o antigo nome: Estrada de Ferro Leopoldina. Daí em diante, a companhia passou por várias reorganizações administrativas, mas sempre como estatal, até sua privatização, em 1996.

Foi no período de propriedade inglesa que a empresa mais cresceu, tornando-se a maior do país em extensão de linhas. Os investimentos afetaram diretamente a Oficina que se manteve como a maior e mais bem equipada oficina da empresa, com um quantitativo que, baseado nos depoimentos, pode ter chegado a oitocentos trabalhadores.

O período de domínio inglês marcou fortemente o imaginário coletivo, não só dos trabalhadores como de toda a comunidade, a ponto de se cunhar a expressão “nos tempos dos ingleses”. Uma memória enaltecida conferida ao período inglês irá requerer uma análise cuidadosa, porque contrapõe a realidade a uma percepção da realidade construída pela memória. A chefia inglesa era positivamente adjetivada, entendida como honesta, pontual, respeitosa e justa pelos trabalhadores entrevistados, mas “*o salário, como se diz, era pequeno. Mas isso era da época*” (Ivanoê Vasconcelos Barbosa: Entrevista 02, Anexo II). Por outro

lado, reconhece-se que, após a estatização, os trabalhadores tiveram significativos ganhos econômicos, principalmente no governo Goulart, mas “*ai virou uma avacalhação danada*” (Idem), “*era uma greve atrás da outra*” (Wanderley M. Garbois: Entrevista 04, Anexo II). Mesmo quem não era empregado da ferrovia, mas usava o sistema de transporte de passageiro lamenta a desativação dos ramais e a extinção do transporte de passageiro (PAULA, 2000), mas essa memória não registrou que paralelamente à desativação dos ramais e do transporte de passageiro foi pavimentada a Rodovia Rio-Bahia que reduzia o tempo de viagem entre Além Paraíba e Rio de Janeiro de doze para quatro horas <sup>14</sup>.

Percebemos aqui que a memória coletiva, como formadora de uma identidade, construiu um mito de origem baseado naquilo que lhe é peculiar e marca fortemente o espaço. A memória não se reconstrói, necessariamente, pelo viés da história oficial buscando a origem factual precisa, ela busca o que lhe é significativo. A consciência histórica nos diz que deveríamos valorizar o empreendimento nacional e não uma empresa multinacional que tem a intenção de explorar os recursos do país. No entanto, o momento áureo de expansão e crescimento, de intenso tráfego, quando a Oficina funcionava a todo vapor, coincidia com a presença do elemento europeu na cidade. Foram os tempos mais significativos da memória das pessoas mais idosas da cidade<sup>15</sup>, por isso tendem a ser valorizados. A memória dessas pessoas foi buscar no elemento exótico, estranho ao local, a identificação com todo aquele progresso que viviam. Por outro lado, foi com a estatização que se iniciou o processo de desativação dos ramais, sintoma da decadência, não só da ferrovia como também das cidades do Brasil Arcaico.

Além disso, o elemento inglês tinha nome e presença física. Mr. Kennedy, Mr. Bricks, Mr. Thorton, Mr. Stock, entre outros, se sucederam na administração da Oficina e, logicamente, mantinham relações sociais com a comunidade. James Stock casou-se com uma além-paraíbana, D. Josefina. O casal é destaque na foto abaixo ao lado de autoridades e cercado pelos trabalhadores da Oficina marcando sua despedida e o fim da administração inglesa da Leopoldina.

---

<sup>14</sup> Esse tempo não é o real cronometrado na época, mas o tempo registrado pela memória das pessoas.

<sup>15</sup> Nesse período a cidade vivia intenso crescimento com a implantação de várias outras indústrias, conforme demonstrado na descrição no Apêndice deste trabalho.



Figura 2. Despedida do último gerente inglês da The Leopoldina Railway Company Limited, Mr. Stock, no pátio da Oficina, ao lado de sua esposa (casal ao centro), a alemparaibana Josephina.

Como monumento, a Oficina da Leopoldina tem um significativo valor para a memória da cidade. Ao fazer esta afirmação, sigo na contramão de uma visão do presente que descarrega na Estação de Porto Novo, pela sua presença, imponência e localização, o marco da ferrovia na cidade<sup>16</sup>. As estações eram locais de saída e de chegada, a ligação da cidade com outras regiões e, por isso, assume um valor diferente, de olhar para fora, de ver de fora ou de passagem. A oficina, embora isolada por seus muros, apresenta uma permeabilidade na relação com a cidade.

A Oficina estava intimamente ligada à vida da cidade. Através de seus elementos e práticas, fazia-se notar constantemente. Nunca pensamos que práticas cotidianas, triviais, pudessem tornar-se, um dia, elemento de memória. Pensa-se, no momento em que se vive,

<sup>16</sup> A estação de Porto Novo é a última estação da Estrada de Ferro D. Pedro II. O prolongamento desta linha para o interior de Minas Gerais foi feito por iniciativa do engenheiro Antônio Paula de Mello Barreto. Este engenheiro, formado pela escola inglesa de engenharia, fundou a empresa Estrada de Ferro Leopoldina em 1874 através de concessão governamental e capital principal dos cafeicultores locais. A estação de São José, que dista cerca de 4 km da de Porto Novo, foi a primeira estação da nova ferrovia. No entanto, a Estrada de Ferro Leopoldina não durou muito, falindo em 1898 e sendo encampada pelo capital inglês, seu maior credor, que funda a The Leopoldina Railway Limited., com sede em Londres. A Oficina, que pertencia a Estrada de Ferro Leopoldina, foi construída a meia distância entre as duas estações.

legar à posteridade apenas fatos únicos e “grandiosos”, muito característico de uma memória política. No entanto a memória é construída *a posteriori* e não podemos prever quais elementos serão exigidos como seus suportes e identidade, até que dela solicitamos a presença no presente. Aí, distante da realidade vivida, uma outra realidade, com outros significados, é recomposta, e o que era cotidiano e trivial torna-se relevante e digno de ser lembrado. Em grande medida, são esses elementos corriqueiros que permeabilizavam a Oficina pela cidade.

Os ingleses sempre foram famosos pela pontualidade, fato comprovado em Além Paraíba pelo potente apito da Oficina que, não só marcava o horário de entrada e saída dos trabalhadores, como ajustava também o relógio da cidade. Apito fora de hora era sinal de que algo diferente estava acontecendo, geralmente aviso de que uma greve estava se iniciando.



Figura 3. Apito da oficina: herança material de um patrimônio imaterial, um “lugar de memória”.



Um dos lados da Oficina é isolado da rua por um longo paredão. No entanto, essa parede mantém na sua extensão um conjunto de 38 janelas fechadas com grade que permeava o espaço entre o fora e o dentro, e levava com maior intensidade o barulho das máquinas para as ruas.

Hoje essas janelas estão parcialmente fechadas mas, segundo testemunhos, eram abertas, fechadas apenas por grades, permitindo aos transeuntes observarem seu interior. Essa proximidade com a rua proporcionava certa intimidade entre a oficina e a cidade pela via de olhares curiosos.



Figura 4. Parte da parede da Oficina vista da rua Dr. Sobral Pinto. No centro, a abertura maior ladeada por pequenas torres, funcionava antigo portão de acesso.

Os ferroviários da Oficina também tinham sua veia artística e cultural. Eram eles, na sua maioria, os músicos das duas bandas da cidade, a Sociedade Musical Carlos Gomes e Sociedade Musical Sete de Setembro<sup>17</sup>. Além das bandas, também os conjuntos Sexteto Rex e Minas Clube incluíam ferroviários nas suas formações e durante muitos anos musicaram os bailes do elitizado Rex Clube e do popular Minas Clube. O Sexteto Rex, quando atuava fora

<sup>17</sup> Essas bandas funcionam até hoje e os ferroviários aposentados ainda representam um quadro significativo de seus músicos – senão a maioria - inclusive seus maestros. Importante salientar que nenhuma das duas bandas era mantida pela empresa e ser músico das bandas era uma atividade diletante dos ferroviários.

de Além Paraíba, se apresentava na sua forma Quinteto Rex, uma vez que o veículo que os conduzia levava apenas cinco passageiros, não participando das excursões o músico do violão<sup>18</sup>.



Figura 5 e 6. Acima, foto: da esquerda para a direita: César (alfaiate na cidade de Cataguases), Gerardo, Hélio Couto Gomes (ferroviário), Juvenal Silva, Jujú (ferroviário), Dercílio Neiva (Cicí Bocão - ferroviário) e Moacir Ferreira (alfaiate). Abaixo: cartão de visita e propaganda do conjunto.

<sup>18</sup> Segundo nos informou Geralda dos Santos Gomes (Dona Herondina), viúva do ferroviário e baixista do conjunto, Hélio Couto Gomes (foto, ao fundo), que gentilmente nos cedeu a imagem.



A oficina participava do campeonato de futebol da cidade com seu time, o “Bainer”. Não se sabe ao certo o porque desse nome, atribuído ao time de futebol da Oficina. As informações sugerem o sobrenome de um antigo administrador inglês fanático pelo esporte.



Figura 7. Bainer Futebol Clube. Da esquerda para a direita - Em pé: Ninico, Dioclécio, Tatão, Wilson (Pavão) Inácio dos Santos, Tito, Rolando Gomide, Plínio Luiz de Moura, Jorge Marques. Agachados: José Rodrigues Militão, Bicicleta, Milton Monteiro, Massapão e Agostinho.

Pelo que tudo indica, alguns trabalhadores conseguiram emprego na empresa por serem “bons de bola” e poderiam reforçar o time da casa. Embora, segundo nos informou o Sr. Delorme, jogador do “Bainer”, trabalhador da Oficina e autor do primeiro gol narrado pela rádio local, o time jamais ganhou um campeonato. Para Delorme (Entrevista 11, Anexo II), a vantagem de participar do time eram os treinos no horário de serviço, assim escapando da dura rotina de trabalho. Além disso, caso o treino fosse fora do horário de trabalho, contaria como horas-extras no vencimento dos trabalhadores-jogadores.

Numa época em que a cidade não possuía serviço funerário, era na carpintaria da oficina que se fabricavam as urnas para sepultamento, cabendo aos familiares do falecido apenas custear o aviamento, segundo nos informaram vários depoentes em entrevistas

gravadas. Complementando este serviço, a Locomotiva 51<sup>19</sup>, uma máquina a vapor pequena usada para manobras, fazia também serviços de carro funerário puxando os vagões que transportavam os cortejos de um extremo ao outro da cidade.



Figura 08. Locomotiva Nº 51, estacionada na rotunda da Oficina.

A “51” é uma referência da memória dos tempos do vapor. Essa locomotiva funcionava também como máquina de manobra, rebocando os vagões do pátio da estação até a Oficina, enfumaçando diariamente o centro da cidade.

O *marmiteiro*<sup>20</sup> é um personagem discreto, mas conhecido nas ruas da cidade. A pé ou de bicicleta, trazia a refeição daqueles trabalhadores que moravam longe e para os quais o intervalo de almoço de uma hora não era suficiente para ir até em casa. Os marmiteiros traziam, além da comida, informações de casa, quase sempre recados ou bilhete das esposas.

<sup>19</sup> Essa locomotiva se encontra hoje em poder da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF-Seção Porto Novo), parcialmente restaurada e guardada nas dependências da Oficina. Esta ONG foi vítima de um furto de suas peças de bronzes - metal de grande valor em ferro velho – que comporiam os mecanismos de rodagem da máquina. Além disso, falta interesse público ou privado local interessado em investir em sua recuperação e dá-lhe destinação turística.

<sup>20</sup> Ver ANEXO IV: Sonhos de um ferroviário.



Na maioria das vezes, era o próprio filho do ferroviário que, para ganhar “uns trocados”, leva também a marmita de outros companheiros vizinhos.

Os *carroceiros*, uma vez por mês, transportavam os sacos de mantimentos do armazém da oficina até as casas dos ferroviários. A administração inglesa mantinha um armazém no espaço da oficina onde os operários da empresa podiam obter os principais produtos da compra do mês. Segundo depoimento de vários trabalhadores, eram produtos de qualidade a um preço mais acessível que no mercado local.

Mesmo a Oficina mantendo o armazém onde os trabalhadores gastavam parte de seus salários, o comércio aguardava o dia do “pagamento da Leopoldina”, contando com uma nova carga monetária que entrava na cidade. Tratando-se de uma cidade de pequeno porte, a carga monetária representada pelos mais de mil ferroviários - sendo cerca de 800 na Oficina e os demais nas estações e via permanente - era de valor significativo.

Muitos ferroviários, aproveitando a formação que a empresa lhes oferecia, montavam suas oficinas particulares, complementando suas rendas e atuando fora do horário de trabalho como profissionais liberais. Assim, nas horas vagas, prestavam serviços diversos à comunidade como bombeiros, eletricitistas, mecânicos, entre outros.

O Liceu Operário, escola de ensino primário, foi criado e mantido pela Leopoldina Railway, construído em terreno doado pelo empresário Miguel Laroça, “com espaço para todas as modalidades de esportes e lazer, barraca para quermesses, além do ensino gratuito para filhos de ferroviários, do curso primário até a 5ª série.”<sup>21</sup>

Quando em 1925 inaugurou-se o serviço de eletrificação da cidade, os postes que sustentavam a fiação e iluminação eram de trilhos, provavelmente aqueles que, pelo desgaste, não serviam mais para o uso original. A utilização de trilhos ferroviários como postes não é uma peculiaridade de Além Paraíba - essa é uma prática comum a muitos lugares, mas aqui, essa nova utilização do trilho pulverizava a ferrovia por uma cidade já fortemente marcada por ela. Interessante observar que, quando a ferrovia entrou em crise a partir dos anos 60 e 70, foi o momento em que os postes de trilhos foram substituídos pelos de cimento. Certamente a substituição foi feita por uma necessidade técnica de ampliação e modernização da rede elétrica, mas implica do ponto de vista da memória um esvaziamento da ferrovia da cidade.

---

<sup>21</sup> MOREIRA JR., Joaquim. Estações da minha vida. Obra autobiográfica, produzida e publicada pelo autor. Nesta obra o autor relata sua história de vida que se passa em Além Paraíba, onde nasceu, viveu e trabalhou como escriturário nos escritórios da Oficina até ocupar uma cadeira na Assembléia Legislativa de Minas Gerais, onde permaneceu por 16 anos.

Desde que o ferroviário e líder sindical Walter Portilho assumiu uma cadeira na Câmara Municipal de Além Paraíba nos anos 50, até o momento, nela não deixou de haver, pelos menos, um vereador ferroviário, aposentado ou da ativa<sup>22</sup>, sendo que, em alguns mandatos, havia dois ferroviários vereadores, como é o caso da atual gestão. Uma formação política forjada na oficina e levada à comunidade.

Uma vez por ano, durante as celebrações do 1º de Maio, a Oficina era aberta à visita dos amigos e parentes dos trabalhadores. Na véspera desse dia, a Oficina passava por uma grande limpeza: as sucatas eram recolhidas, as paredes eram vasculhadas e o chão varrido, as máquinas limpas, polidas e lubrificadas, tudo com maior zelo do que as limpezas habituais. Um altar improvisado, mas bem decorado, era montado em um de seus galpões para a celebração da famosa Missa do 1º de Maio. No Dia do Trabalho, o local do trabalho se tornava um espaço de comunhão da comunidade.



Figura 09. Missa 1º Maio, 1961, nas dependências da Oficina.

---

<sup>22</sup> Ferroviário é uma categoria de trabalho de tal forma impregnada na identidade do trabalhador que acaba levando-a para o resto da vida.

A Oficina não era um mundo fechado à parte da cidade. Pelo contrário, estava a ela integrada de forma visceral e intensa. Mas a gradativa decadência do transporte ferroviário no país e, conseqüentemente da oficina, a partir dos anos 60, foi desatando esses laços. A drástica redução do número de trabalhadores, a interrupção dos serviços funerários, o fechamento do armazém, o fechamento das janelas... o que era vivido virou memória, que reclama seu lugar. Mas a memória não é algo pronto e permanente, e, sim, um constante reconstruir, estimulado pelo presente.

O lento desgaste de um bem, quando sua função original não é mais requisitada, e a sociedade não mais o vive. Se uma mentalidade preservacionista não se institui, cria um espaço vazio onde a memória vai se transformando em esquecimento. Esta lacuna entre o que foi vivido e o que representa hoje o patrimônio é um espaço a ser preenchido, é nele que se constrói seu significado histórico, fazendo o nexos substancial entre passado e presente. Esse preenchimento dirá a necessidade de preservação ou demolição do patrimônio, a forma como deve ser preservado e sua destinação social.

Esse parece ser o caso da oficina de Porto Novo. Um patrimônio abalado pelo desgaste físico e por sua parcial demolição que nos leva a perguntar sobre sua importância para a cidade de Além Paraíba. O que a sociedade pensa deste patrimônio? Qual deverá ser seu futuro? Um fato recente, a ameaça de demolição da oficina, trouxe a público o debate sobre a memória e significado deste patrimônio.

Um patrimônio é significativo pela memória das práticas a ele ligadas e seu vínculo ao contexto social no qual se insere. Uma vez desfeita a função original que o gerou, esta somente existirá na memória e formas de rememorar, sendo o monumento/patrimônio destinado a musealização, a um suporte de memória no sentido proposto por Nora (1993). Nisso reside a necessidade de preservar: o prédio da oficina está ali como templo de memória sustentando lembranças. Para alguns, isso representa sua história e vida, porque ferroviários e seus familiares estão imersos de alguma forma neste mundo. Mas será que para os demais moradores da cidade esta edificação guarda algum significado? O fato de estar no meio da cidade, por si só, já basta para torná-lo significativo? Para responder a tais questões, é importante perceber os vínculos que, ao longo de seu período de pleno funcionamento a Oficina estabeleceu com a cidade. São estes vínculos as bases de sua memória e, conseqüentemente, seu significado social e histórico.

A Oficina se encontra no limite entre a memória tradicional, aquela que Nora denomina “sociedade-memória”, “e a nossa, que só é história, vestígio e trilha” (NORA, 1993, p. 8). Ali as gerações se sucederam, passando de pai para filho o ofício e os valores que

se mantiveram enquanto o lugar não passava de palco de suas representações. Não se pensava a Oficina como memória porque era ela mesma a memória, até o momento de deixar sua finalidade original para entrar para a História. No entanto, o progresso não chegou, a ruptura não se processou e a Oficina ficou num limbo entre a tradição e o moderno, a história e a memória, entre o que foi e o que deveria ser. Para que se instaure a memória na forma como a conhecemos hoje, apegada à história, é necessário que um tempo acabe e se inaugure outro. “Sem dúvida, para que haja um sentimento de passado é necessário que ocorra uma brecha entre o presente e o passado, que apareça um antes e um depois.” (Idem, p. 19). O fim da memória viva da oficina se traduz na necessidade de historicizá-la, sedimentá-la em História para servir de suporte à memória. “A necessidade de memória é uma necessidade de história.” (Idem, p. 14)

#### **2.4 – A administração inglesa no contexto do Brasil Arcaico**

Tomaremos a forma industrial do Brasil Arcaico, tendo por referência Além Paraíba, como uma sociedade de *transição incompleta*, uma vez que os vínculos entre o rural e o urbano ainda são muito fortes. Além disso, o processo de industrialização observado na primeira metade do século XX não se desdobrou, ou seja, a partir dos anos de 1960 nota-se uma estagnação seguida de uma retração de suas indústrias. Concomitantemente ocorre a crise da agricultura, sobretudo após a decadência do café, que atingiu essa sociedade não só pelo esfacelamento e empobrecimento do latifúndio, como pela redução do capital que provinha de suas atividades. Salientamos que não se trata de uma transformação da agricultura provocada pela indústria como ocorre normalmente em sociedades em processo de industrialização, mas uma crise concomitante da indústria e da agricultura uma vez que esses dois capitais estavam intimamente ligados. No entanto, ocupando espaços diferenciados, ou seja, o capital rural chegou à indústria, mas essa não chegou ao campo.

Se fôssemos colocar em um gráfico as linhas de desenvolvimento econômico de Além Paraíba, certamente notaríamos uma vertiginosa subida desta linha para no período relativo à primeira metade do século XX e, a partir dos anos 1960, uma também vertiginosa descida. Nosso interesse foca-se no primeiro momento, principalmente no que diz respeito à formação de mão-de-obra industrial, sua reprodutibilidade, tanto técnica quanto humana.

Não há, para o período de desenvolvimento da indústria em Além Paraíba, formação de mão de obra técnica por vias institucionais. O SENAI só é implantado na cidade em 1947 e somente a partir de 1950 os primeiros trabalhadores são formados por ele.

Segundo Kerr *et alli*, a escassez de mão de obra especializada é um problema tão grave para a industrialização quanto à falta de capital (1963, p. 48). O ensino básico, também entendido como necessário à formação de uma mão de obra industrial, sendo esta formação uma facilitadora do seu treinamento (Idem, p. 49), apresenta-se bastante precário, exigindo daqueles que pretendem uma melhor colocação no mercado de trabalho um esforço extra na aquisição dos conhecimentos relativos ao nível de formação do ensino básico. A prova dessa precariedade é a construção do Liceu Operário, escola de ensino fundamental construída e mantida pela administração inglesa, em terreno doado por Miguel Laroca, com a finalidade de instruir prioritariamente os filhos dos ferroviários. “O industrialismo é introduzido por elites nativas ou estrangeiras; por grupos de pessoas que tentam conquistar a sociedade através da superioridade dos novos meios de produção” (Idem, p. 63). Neste sentido a administração inglesa da ferrovia, somada aos empreendedores imigrantes de outras indústrias locais, cumprem o papel de desenvolver uma mentalidade industrial no município.

A industrialização não é um fenômeno único em todo mundo, mas adaptável às circunstâncias às quais se instalam. As vantagens que oferecem, principalmente quando penetram áreas muito ruralizadas, tendem a tornar-se símbolo de liberdade em relação a dura realidade do campo. O trabalho na indústria e a vida na cidade tornam-se um ideal a ser alcançado pela população onde a ideologia do industrialismo penetra.

O “novo está fadado a vencer” (Idem), e mesmo havendo um desejo local de se juntar a esse novo, há um momento de adaptação, de transição, em que podemos perceber a coexistência do novo e do velho, no qual galinhas e porcos habitam os quintais, boiadas transitam pelas ruas e a comida é feita no fogão à lenha. Observamos que quanto mais tradicionalista é uma sociedade, mais sua cultura tende à cristalização de elementos que serão os últimos dos quais essa sociedade abre mão no seu processo de transformação, seja ele provocado pela mudança natural inerente a qualquer cultura, seja pela influência de elementos externos.

Observamos nesse estudo que há uma rigorosa cautela por parte da alta administração inglesa no sentido de impor que seus agentes, na prática, não se percam no meio da cultura local. Eles têm que impor os valores britânicos e não se submeterem ao local.

Agora me vem à memória um fato muito interessante ligado ao ‘Tenente do Diabo’<sup>23</sup>. Tínhamos dois chefes ingleses enviados pela alta administração inglesa do Rio de Janeiro para administrarem a grande oficina. Ambos foram à Vila Laroça a fim de assistir aos folguedos carnavalescos que ocorriam todos os anos na sede do clube. Ficaram tão empolgados com a cadência do samba e marchas carnavalescas que convidaram a todos ali presentes (maioria ferroviários) a beberem por sua conta durante aquela alegre noitada, que o Rei Momo comandou com maestria. Na primeira noite, os dois ingleses não puderam esbaldar-se com maior desenvoltura porque não estavam fantasiados, mas prometeram voltar na noite seguinte devidamente fantasiados, para que a farra fosse completa.

De fato cumpriram a palavra e foi uma surpresa quando ambos apareceram nos salões, um fantasiado de noivo e outro de noiva, em grande estilo. Uma ala se abriu no centro do salão e ambos de braços dados desfilaram com toda classe britânica, sendo ovacionado pelos foliões. O inglês diretor da oficina local chamava-se Thomas Murphy e o mais novo, seu lugar-tenente, chamava-se T. R. Northon. (...)

O Sr. Thomas, muito cavalheiro, animava com a sua presença os eventos sociais e esportivos da classe ferroviária. Quando o time ferroviário disputava uma partida no campo do Além Paraíba, lá estava o animado inglês torcendo pela nossa vitória. Em partida mais oficiais, a Banda de Música Sete de Setembro, composta quase totalmente de músicos ferroviários, comparecia para abrilhantar o encontro e animar os nossos jogadores com música retumbante a cada gol que furassem. (...)

Entretanto aconteceu um fato que entristeceu a todos. Os dois ingleses tiveram seus contratos de trabalho rescindidos pela alta administração do Rio de Janeiro. Souberam que esses dois representantes participaram dos bailes carnavalescos e, sobretudo fantasiados. De fato, como funcionário do escritório, li as cartas lacônicas que o Sr. Thomas recebeu da chefia, perguntando se ele e seu imediato, Sr. Northon, haviam participado de bailes carnavalescos. Tendo respondido afirmativamente, sem descer a explicações. Assim, acredito que o motivo da rescisão tenha sido apenas esse.” (MOREIRA JR, 2002, p. 44-45)

O colonizador não pode deixar-se colonizar. Por mais atraente e inocente que fosse participar das atividades da cultura local, representaria um grau de intimidade que poderia interferir na ação disciplinadora dos agentes colonizadores. Afinal de contas eles não eram imigrantes, sua passagem por aqui era temporária e com um objetivo definido. Os grandes desafios para aqueles que são a ponta da lança da dominação era se inserir neste contexto social sem criar laços de pertencimento e ao mesmo tempo evitar o estranhamento, impor a disciplina que lhe interessa e subjugar o grupo social sem, no entanto, criar conflito. Isto significa acomodar seus interesses aos interesses locais numa complexa relação de trocas. À população nativa a ferrovia concedia progresso, emprego e renda, à administração inglesa interessava a expansão da ferrovia e sua máxima utilização pelas comunidades locais a fim de gerar seus dividendos.

“O outro aspecto da extremidade do sistema colonial consiste no fato de que o serviço essencial está sendo prestado à metrópole, e não a população indígena. A metrópole pode ser servida por um fornecimento de matérias-primas, um mercado de produtos manufaturados, uma fonte de lucros, uma carreira para ‘seus filhos mais jovens’ ou um local para transferir seus excedentes demográficos, ou uma extensão de uma ideologia ou de uma soberania política e militar. Uma elite estrangeira e uma

<sup>23</sup> Tenentes do Diabo era o bloco carnavalesco que tinha sua sede na Vila Laroça, nas imediações da Oficina.

finalidade estrangeira são as características gêmeas de todos os colonizadores.” (KERR et alii, 1963, p. 80)

Interessava uma mão de obra barata, eficiente e obediente. Em troca ela ofereceu capital, tecnologia, educação e serviços. Numa versão moderna de escambo onde a sociedade local poderia usufruir de velocidade no sistema de transporte e comunicação, maior volume de riquezas circulando, formação escolar e tecnológica dos trabalhadores, ampliação dos níveis de urbanização, desenvolvimento e crescimento da classe operária. Aparentemente os ingleses pagavam caro pelo seu ingresso na região, mas seria um contra-censo pensar em prejuízo para uma empresa estrangeira interessada em lucros, tendo em vista o longo período de expansão constante da empresa, que se tornou a maior do país em extensão de linhas. Além disso, em se tratando de negócios, ninguém paga mais por um produto do que, no máximo, seu justo valor.

O industrialismo do Brasil Arcaico foi estimulado pela falta de uma legislação trabalhista ou qualquer outra forma de proteção ao trabalhador senão o paternalismo patronal. No interior, dado o grau de proximidade e intimidade das pessoas, sua pequena dimensão espacial de convívio, o ruralismo e um custo de vida menor do que os grandes centros, a subsistência como base de cálculo dos salários se torna mais barata e compensatório do que nos grandes centros. Neste sentido valeria a pena o investimento em indústrias tão deslocadas e longe dos mercados consumidores e centros exportadores<sup>24</sup>, carência que a ferrovia facilmente supriria. Valeria a pena também o investimento na formação de mão-de-obra industrial local dados os elementos facilitadores de sua disciplina, vale repetir, o paternalismo, o que a administração inglesa soube muito bem incorporar na sua relação com os trabalhadores.

“Os dirigentes também desempenham um papel importante no desenvolvimento da força de trabalho industrial: eles recrutam os trabalhadores para as indústrias em expansão, atuam no sentido da adaptação dos operários ao emprego industrial e a tudo que se lhes exige, treinam os homens recém-admitidos ao sistema, de forma a transformá-los em membros produtivos da mão de obra industrial, e participam do condicionamento dos operários às circunstâncias em permanente mutação. Esse problema de mão de obra é também, em grande parte, problema de administração, uma vez que é a competência dos dirigentes que, mais do que a qualquer outro grupo, vai determinar o sucesso do estabelecimento de uma força de trabalho industrial.” (KERR et alii, 1963, p. 159)

---

<sup>24</sup> A tese que advoga Juarez Rubens Brandão Lopes para a crise do Brasil Arcaico, op. cit., é a de que a legislação trabalhista, ao impor o salário mínimo e a organização sindical, iguala a situação do trabalhador do interior com o da capital, tirando a vantagem da indústria interiorana.

A Oficina de Porto Novo aproxima dois espaços diferenciados: um estrangeiro, com uma mentalidade industrial moderna; o outro local, arcaico, rural e atrasado. Por isso, a relação mercadológica que se estabelece entre elas é desigual, tratando-se de duas sociedades cujos valores são culturalmente diferentes.

Num contexto de baixa oferta de mão de obra, a tendência natural da lei de mercado em uma economia capitalista seria o de sua valorização. Mas trabalho como mercadoria é um produto desvalorizado em uma sociedade rural, recentemente saída da escravidão. Além disso, o valor do trabalho industrial ainda está sendo avaliado pela sociedade por se tratar de um novo modelo deste produto, importado e tecnologicamente mais sofisticado do que seu similar local, qual seja, o trabalho rural. Os dirigentes do capital inglês, para terem seu produto aceito, tendem a transformá-lo em objeto de desejo porque assim podem promover uma forma sinistra de inversão da lei de mercado, isto é, pagar menos pela maior procura e menor oferta. O trabalho industrial, como objeto de desejo, incorpora dois valores diferentes: para os administradores, a essa mercadoria devem ser agregados valores como disciplina, empenho, obediência, bom desempenho, etc.; para os trabalhadores passa a representar melhores condições de vida, a partir de uma melhor renda, vida urbana e todo conforto que ela propicia.

O próximo capítulo será construído dentro da Oficina de Porto Novo. Vamos desmontar um mundo do trabalho das aparências e reconstruí-lo a partir da memória de quem o viveu; aferir com a devida precisão e ajuste as relações de trabalho próprias daquele ambiente, suas características, formas e funções; verificar como as “pressões do vapor” recaíram sobre os trabalhadores e que ferramentas usaram para aliviar essa pressão, fazendo de seus ofícios mais que uma atividade profissional, transformando-os em elementos de suas próprias identidades.



### **CAPÍTULO 3 – O trabalho e os trabalhadores da Oficina Ferroviária de Porto Novo**

Esse capítulo constitui o coração desta dissertação, momento em que entramos no espaço da Oficina propriamente dita, para analisarmos as múltiplas relações sociais e profissionais derivadas do ambiente de trabalho. Nosso referencial analítico é a cultura de ofício, ou seja, entender como e por que esse elemento próprio do fazer operário se tornou o referencial que permeabilizou a vida e as relações desses trabalhadores.

No entanto, um aspecto de caráter geracional deve ser frisado. A maioria dos trabalhadores entrevistados são os mais velhos ainda vivos e foram os últimos a serem formados pela administração inglesa. Posteriores a estes, seus filhos já tiveram formação no SENAI e, se entravam para o trabalho na ferrovia, já a alcançaram na transição para uma Estatal. Ainda assim, utilizamos entrevista de alguns pioneiros do SENAI de Além Paraíba.

No primeiro subtítulo, “*Organização do espaço de trabalho*”, como o próprio título indica, iremos fazer uma descrição física da Oficina e mostrar a circularidade dos trabalhadores neste espaço. Consideramos esta amostragem relevante porque entendemos que quanto mais as pessoas circulam pelo ambiente, maior se torna o raio de contato e intimidade. Parte da organização desse espaço é o quadro funcional, que além de mostrar os vários níveis ocupacionais e sua hierarquia, estimula o esforço e a competição meritocrática pela ascensão profissional. Um esforço individual que a aprendizagem enseja, mas atrelado a complexas relações de trabalho.

No segundo subtítulo, “*O emprego como herança*”, iremos mostrar a trajetória dos nossos entrevistados, iniciando na infância, entrando com eles para o emprego na Oficina, até o momento em que se tornaram oficiais. Mostraremos também os desafios da aprendizagem para garantir sua vaga num dos melhores empregos da cidade. Mas se todos alcançaram juntos a linha de chegada nas mesmas condições, o ponto de partida não foi o mesmo.

No terceiro subtítulo, “*O valor do trabalho, o trabalho como valor*”, mostraremos como a memória desses trabalhadores valoriza a eles mesmos ao valorizar o profissional que foram. Uma identidade construída pelas próprias mãos, no e pelo fazer. Uma forma valorativa que transcende salário e mercado e exige reconhecimento. Um espaço de esforço e conflito como parte do agregamento coletivo.

No quarto subtítulo, “*Das relações de trabalho nascem as relações sociais*”, a intenção é retomar, no sentido de dar seqüência, à permeabilidade da Oficina na cidade mas, desta vez, fazendo-o exclusivamente pelo olhar do trabalhador da Oficina. Mais

especificamente, como as relações sociais construídas no âmbito do trabalho transcendiam a Oficina.

### 3.1 – Organização do espaço de trabalho

Partimos do pressuposto de que o espaço e o grupo estudado são de longa duração e a permanência do espaço contribuiu para a persistência de determinadas práticas do ofício que mantiveram consigo valores de longa duração. Como não houve mudança substancial do aparato produtivo da oficina – máquinas, ferramentas e equipamentos – não houve mudança também na forma de produção, o que implica a persistência de uma determinada cultura de ofício. Dito de uma outra forma, a Oficina mudou sua gestão: de uma empresa de capital privado para uma estatal mudando, conseqüentemente, sua administração; a era do vapor deu lugar à eletricidade, substituiu-se a reforma de locomotivas a vapor e vagões de madeira por modernos vagões de aço, mas não houve mudança de maquinário nem na metodologia do trabalho, fazendo com que os mesmos valores fossem perpetuados. A herança cultural profissional ficou amarrada à herança material.

Quando pedi a um dos entrevistados, Sr. Luís Pinto da Cunha (Entrevista 06, anexo II), que falasse sobre seus colegas de turma, ele fechou os olhos e, com o dedo no ar indicando imaginariamente o espaço da seção, enumerou seus companheiros a partir das máquinas onde trabalhavam. Eram muitos, mais de 20, e a impressão que nos deixou é de que só foi possível enumerá-los pelo nome porque os relacionou ao exato equipamento que operavam. Na seção de seu Luis, como em todas as seções, máquina e trabalhador traçavam uma longa convivência, uma relação de propriedade. Em visita a Oficina, outro ferroviário, José Heitor da Silva, parou na seção de ferraria e demonstrou<sup>25</sup> “essa era a forja em que trabalhava meu pai” (Entrevista 12, p. 138). A imutabilidade do lugar facilita a recomposição da memória.

Estamos pesquisando um grupo de trabalhadores de coexistência vitalícia no mesmo local de trabalho e contexto social. A Oficina os mantinha em contato por, pelo menos, oito horas diárias e ainda estendia esta convivência para outros espaços sociais como o bairro, o clube e demais formas associativas. A dinâmica do trabalho na Oficina permitia um intenso contato entre os trabalhadores. Mesmo havendo alguns que se mantinham mais ou menos presos à máquina, outros, por exigência do próprio trabalho, se deslocavam constantemente

---

<sup>25</sup> A entrevista com José Heitor da Silva foi filmada, circulando pela Oficina.

pelo interior da Oficina. Este intenso contato tende a tornar mais sólidos os laços de amizade e compadrio, mas não eliminam as possibilidades de conflitos que fazem parte de toda relação humana.

A Oficina de Porto Novo foi construída no final do século XIX, imediatamente após a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Leopoldina, com o objetivo óbvio de manutenção dos equipamentos ferroviários e outros serviços possíveis. Trata-se de um conjunto de edificações logisticamente construído que especificaremos de forma esquemática a partir da imagem a seguir:



Figura 10. Vista aérea da Oficina. Aproximadamente 1995.

**Elemento 1** - A rotunda é a edificação central do conjunto. Trata-se de um prédio com 72 metros de diâmetro<sup>26</sup>, sendo a parte coberta em cumeeira circular de telha francesa, mantendo um vão livre de 22 metros. No centro aberto, funciona uma ponte giratória (girador) cujo objetivo é direcionar locomotivas e vagões para as várias seções da parte coberta.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> As medidas utilizadas na descrição dos elementos do complexo são aproximadas.

<sup>27</sup> Ver ANEXO IV: Sonhos de um ferroviário.

**Elemento 2** - Outra edificação com mesmo estilo, porém linear, de cumeeira dupla com 84 por 25 metros, próxima à rotunda, abriga as seções de fundição, usinagem (tornearia) e ferraria (Imagam 4, p. 57). Sua forma retilínea se deve à característica da força motriz da época. Uma única locomóvel (máquina a vapor) movimentava um longo eixo que distribuiu força para tocar as máquinas deste galpão.

**Elemento 3** - No lado oposto ao prédio citado anteriormente encontram-se as seções de serraria e carpintaria - outro galpão de 1.000 m<sup>2</sup>, coberto com zinco, formando quatro cumeeiras paralelas.

**Elemento 4** - Ao lado da rotunda também foi edificado o prédio do escritório de dois pavimentos de 100 m<sup>2</sup> cada, onde também funcionava a seção de desenho e ambulatório. Posteriormente o ambulatório foi transferido para um prédio construído anexo à oficina.

**Elemento 5** – Prédio do almoxarifado. Foi recentemente demolido dando lugar a um “moderno” prédio de apartamentos.<sup>28</sup>

**Elemento 6** – Galpão em aço construído entre os anos 1960 e 70, para produção de vagões modernos de passageiros.

Dos muitos trabalhos desenvolvidos nesta Oficina, o principal era o conserto e reforma das locomotivas a vapor que compunham a força de tração da The Leopoldina Railway Company Ltda. Quando a locomotiva chegava para reparo era estacionada sobre a ponte giratória<sup>29</sup> situada no centro da rotunda e conduzido a um de seus vãos, onde houvesse uma vala. Era o momento de uma das quatro turmas de ajustadores entrar em ação, desmontando toda a parte de rodagem da locomotiva, ou seja, as peças que se movimentam quando a locomotiva se desloca: puxavantes, braçagem, etc. As caixas de graxa eram soltas e os eixos das rodas eram liberados.

---

<sup>28</sup> Recentemente uma ação judicial deu o direito de propriedade da Oficina à Igreja. Como por lei municipal somente foram tombadas a rotunda e o prédio do escritório, a nova proprietária do imóvel, loteou todo o terreno e iniciou sua venda. A demolição do prédio do almoxarifado criou polêmica, muitas denúncias foram feitas a órgãos de competência e ação implementada junto ao Ministério Público parando, pelo menos por enquanto, as intervenções no patrimônio.

<sup>29</sup> Também conhecida como girador ou virador. Vide Figura 11



Figura 11. Em primeiro plano o girador, no interior da rotunda.

Em seguida a locomotiva era suspensa até uma altura que possibilitasse a retirada das rodas - é importante observar que rodas e eixo formavam um conjunto único que entrava e saía inteiro da locomotiva. Uma operação aparentemente simples, mas que exigia grande esforço físico, cuidado e atenção. Usavam-se macacos de rosca manual, acionados por longas alavancas, apoiados em pesadas peças de madeira, sobre um chão de terra batido, portanto, irregular. Terminando de erguer a locomotiva e retirados os rodeiros, ela era mantida erguida, apoiada em pilhas de madeira até o final da reforma quando todo o processo se refazia para baixá-la novamente.



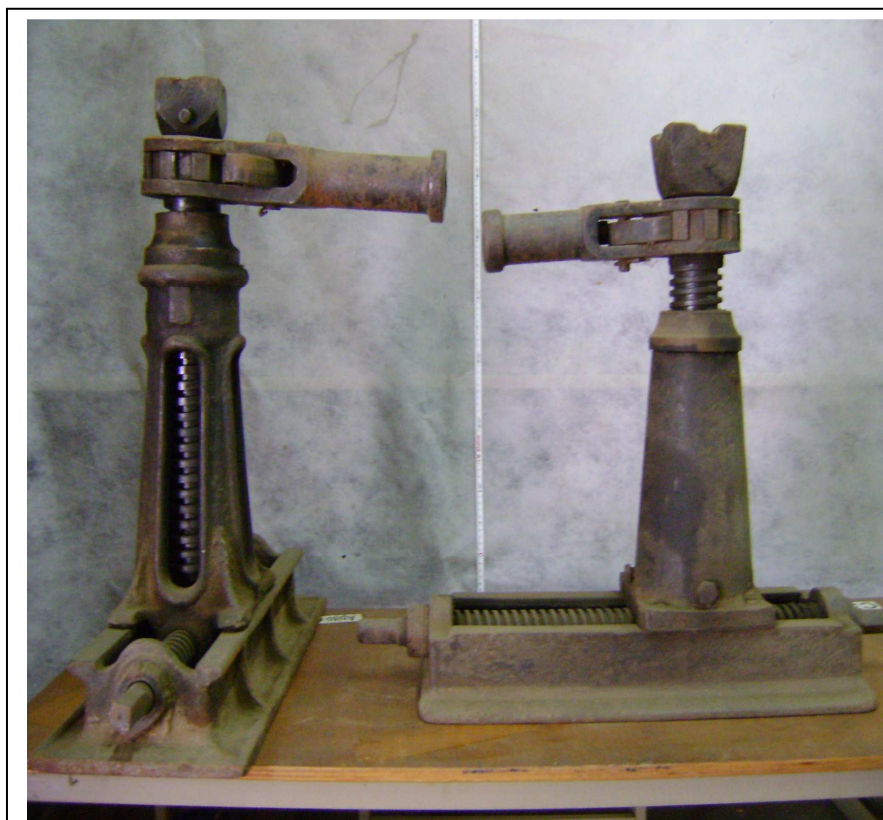


Figura 11. Macacos manuais de rosca. Usados para erguer locomotivas.

Estando a locomotiva erguida, caldeireiros de ferro, caldeireiros de cobre e soldadores vinham se juntar aos ajustadores, sem contar os ajudantes e aprendizes, cada um na sua função, trabalhando simultaneamente. Todas as peças e partes da locomotiva eram retiradas, vistoriadas, e, conforme a necessidade, encaminhadas para outras seções de reparo. Naquele momento, eram acionadas outras turmas como tornearia, ferraria, fundição, modelagem etc. Muitas vezes, uma mesma peça fazia um longo circuito pela Oficina, saindo da ajustagem até a ferraria para ser malhada, retornava à ajustagem para ser traçada e levada à tornearia para ser usinada, retornando novamente à ajustagem para sua remontagem na locomotiva.

As locomotivas sofriam, basicamente, dois tipos de manutenção: uma era chamada pelos trabalhadores de *meia sola*, quando se tratava de consertos rápidos; a outra era a manutenção preventiva, quando toda a máquina era desmontada e recondicionada independente de defeitos. A manutenção preventiva tinha uma periodicidade certa e levava cerca de um mês, dependendo do tipo de locomotiva e grau de desgaste<sup>30</sup>, segundo alguns

---

<sup>30</sup> A manutenção das locomotivas era rigorosamente acompanhada. Algumas peças consideradas vitais eram monitoradas tanto quanto ao tempo de uso, quanto à quilometragem rodada. Cumprindo seu tempo de uso previsto, eram substituídas, independente de não apresentarem defeito.

ferroviários entrevistados. O último passo da manutenção era a *experiência*, um teste que consistia de uma pequena viagem de Além Paraíba a Volta Grande, cerca de 20 km. Não havendo problemas, a máquina era entregue ao tráfego.

O Brasil não possuía fábricas de locomotivas, que eram importadas da Inglaterra e dos Estados Unidos. Mas, diferente das indústrias modernas em que a manutenção é feita pela substituição de peças, no vapor as peças eram recondiçionadas e ajustadas de acordo com o desgaste sofrido. As fábricas de locomotivas mantinham uma linha de produção, em que as peças eram padrão, mas quando entravam em uso essa característica se perdia. Cada peça era exclusiva de uma locomotiva, não podendo sequer ser trocada de lado. e era marcada com LS (left side) para as peças do lado esquerdo ou RS (right side) para as do lado direito. Uma questão técnica simples, mas que vem demonstrar o quanto era complexo e artesanal o trabalho de manutenção de uma locomotiva.

De forma resumida, essa era a principal atividade da Oficina, mas muitos outros trabalhos eram desenvolvidos naquele espaço. Vagões de madeira eram construídos e reparados, a serraria trabalhava intensamente desdobrando um grande volume de toras que se acumulavam pelo pátio para o serviço de manutenção da própria Oficina, além de prestar serviços para terceiros. Seus oficiais eram geralmente requisitados para prestarem serviços temporários em outras oficinas satélites, como São Geraldo, Cataguases ou Bicas, cidades próximas.

Uma oficina tem características diferentes de uma fábrica, muito mais pelas suas funções do que pelas suas dimensões. Isso reflete diretamente nas diferentes exigências do trabalho e do trabalhador na execução de seu ofício numa fábrica ou numa oficina mecânica. A principal função do trabalhador fabril é a execução de algo pré-determinado, ao passo que um trabalhador de oficina mecânica, antes de começar a executar uma tarefa, precisa fazer um diagnóstico do equipamento ou máquina a ser consertada ou reformada. Numa fábrica, o trabalhador é treinado para exercer uma função. Na oficina, o trabalhador tem que estar preparado para executar a função que a máquina ou o equipamento a ser reparado exigir. A fábrica trabalha com lógica e logística de produção. Sabe-se com antecedência o que será produzido, como e em que quantidade, sempre orientado pela lógica do mercado. A oficina trabalha com o imprevisto, nunca se sabe qual a extensão da avaria ou o grau de desgaste de um equipamento. Na fábrica, a produção é pensada com antecedência; na oficina, a posteriori. Numa fábrica o trabalho é sempre o mesmo, na oficina o mesmo trabalho é sempre diferente.

Não pretendemos induzir a um juízo de valor ao comparar fábrica e oficina, apenas demonstrar que são espaços diferenciados de trabalho. No entanto, podemos perceber que ao

trabalhador de oficina é exigido o uso de um outro conhecimento, mais abrangente, mais intuitivo, uma vez que faz o diagnóstico já que deve relacionar as partes do todo. Tanto José Sérgio Leite Lopes (1978) ao estudar uma fábrica de açúcar no Nordeste, quanto Vera Maria Candido Pereira (1979) ao estudar uma fábrica de tecidos no Rio de Janeiro, perceberam que o trabalhador das oficinas de seus respectivos campos de estudos usufruía de certas vantagens em relação ao trabalhador da fábrica propriamente dito. Horários de trabalho mais flexíveis, maior liberdade no espaço da fábrica, melhor remuneração, ou seja, o status desse trabalhador era diferenciado. No nosso caso, estamos trabalhando num espaço onde todos são trabalhadores de oficina, por isso é necessário entender como estava estruturado o quadro administrativo de pessoal da Oficina.

A estrutura administrativa também faz parte da organização da Oficina. O quadro funcional de uma empresa de grande porte passa por uma gradação, hierarquicamente organizada, variando desde os trabalhadores que exercem as funções mais simples, até os mais elevados postos da administração. Esta forma organizativa clássica tem função administrativa e organizativa, dizendo qual o papel e função que cada um ocupa na empresa. Por outro lado, pelo fato de uma hierarquia representar também valores tanto econômicos quanto sociais acaba instituindo uma meritocracia, isto é, determina os valores humanos e técnicos que cada um deve portar ou adquirir para fazer jus ao seu enquadramento ou reenquadramento em determinado posto da escala organizacional da empresa.

Olhando desta forma, parece simples uma estrutura organizacional, um quadro pronto e acabado, com o nome do cargo que determina a função e o nome de seu ocupante que determina seu status. Mas se dermos vida a esse quadro, ou seja, se procuramos compreender as qualidades que cada indivíduo deve possuir ou adquirir e, principalmente, como isto é avaliado e julgado pela empresa e pelo grupo, entendendo que esta aferição está compreendida dentro de um quadro cultural mais amplo de valores, veremos que o quadro organizacional de uma empresa constitui apenas a ponta do iceberg de um complexo sistema relacional. O quadro pode ser estático, mas o importante é observar que as pessoas transitam dentro dele e como é estabelecido esse trânsito.

“Existem muitos critérios para estratificação, e entre eles encontram-se a função econômica e o status adquirido. A atividade econômica implica uma divisão do trabalho, que causa uma estratificação baseada em posição, propriedade, renda e assim por diante. Assim, existe uma ‘hierarquia econômica’, distinta de uma ‘hierarquia social’ derivada de vínculos familiares, estilo tradicional de vida e outros fatores.” (KERR et al., 1963, p. 103)



O mais alto posto da administração da oficina cabia sempre a um engenheiro inglês. O perfil que podemos traçar desta administração está baseado nos relatos de nossos entrevistados. Mesmo especificando nomes é utilizada comumente a expressão “o inglês” (ou seu plural “os ingleses”, quando se trata de um período mais amplo de tempo) ao se referirem ao chefe máximo da Oficina.

*“O ‘inglês’, na minha opinião, como patrão, compreendeu? Quer dizer, o salário era, como se diz, era pequeno, mas isso é da época, mas a pontualidade do ‘inglês’ era impecável, compreendeu? Quer dizer, você tinha hora pra chegar no serviço, se você atrasasse um minuto você não entrava para trabalhar, mas o seu direito era respeitado, o pagamento, sua promoção, quer dizer, não precisava de padrinho não, entendeu? Não tinha proteção não, o seu direito era respeitado, de forma que eu trabalhei com Mister Torton(sic), depois (...) Mister Stocks(...). Aliás, por sinal, sujeito muito elegante no trato, compreendeu? Agora, muita disciplina. Disciplina impecável. Eles inclusive fundaram uma cooperativa de gênero alimentício para facilitar o ferroviário, então nos comprávamos, tá entendendo? Quer dizer, a preço de custo, muito interessante.”* (Ivanoê Vasconcelos Barbosa: Entrevista 02, Anexo II)

A memória do ferroviário faz uma estranha forma de compensação dos antagônicos, cujo produto é uma condescendência. Paga pouco mas ajuda; austero mas honesto; cordial mas distante, e é justamente esse jogo de contraste que cria a onipotência do cargo. Logicamente, devemos pensar em outros elementos que, embora não estejam evidentes, podem ter contribuído para esta configuração da chefia inglesa. A Europa, apesar de todo nacionalismo do Estado Novo e das guerras mundiais, ainda constituía modelo de civilização, e esses “ingleses” são europeus, formados pelas universidades inglesas e vêm comandar a maior oficina da maior ferrovia do país. Tudo isso é motivo de orgulho de uma memória que se valoriza. A imagem do “inglês” encarnava o espírito da empresa que, baseado nas memórias de Joaquim Moreira Jr. (2002), cobrava uma determinada postura de seus administradores. Estes deveriam assumir e transparecer pelas suas próprias atitudes e postura aquilo que a empresa desejava de seus trabalhadores. A empresa se torna, assim, pessoalizada; os atributos do gerente eram os atributos da empresa.

A generosidade da empresa era materializada no armazém de abastecimento que mantinha nas dependências da Oficina. Segundo os depoimentos eram produtos de boa qualidade a preços mais baixos que no mercado local. Não havia obrigatoriedade do empregado comprar no armazém da Oficina, mas a empresa se precavia exigindo previamente autorização para débito em folha de pagamento do valor das compras feitas.

S. A. 506—Administração

**THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY, LIMITED**

**Posto de Abastecimento para fornecimento de gêneros de primeira necessidade**

**PEDIDO DE INSCRIÇÃO N.º** .....

Só poderão efetuar compras no Posto de Abastecimento da The Leopoldina Railway Company Limited :

1.º — Os próprios empregados da The Leopoldina Railway Company Limited, e sob as seguintes condições :

a) Desde que autorizem a Administração da Leopoldina Railway descontar de seus vencimentos mensais a soma correspondente ás despesas por eles feitas no referido Posto.

b) Subordinando-se inteiramente ao regulamento que vigorar para o Posto.

2.º — A assinatura do empregado neste pedido de inscrição provará, para todos os efeitos, a aceitação integral das condições acima.

Nome .....  
(Por extenso)

Categoria ..... Distrito ..... Turma ..... Residência .....

Departamento ..... Local onde trabalha .....

Local onde reside .....

**LIMITE PARA GASTOS MENSAIS**

Ordenado	{ Por mês Cr\$..... Por dia Cr\$..... Por hora Cr\$..... }	Limite.....%	Cr\$ .....
----------	--	--------------	------------

Assinatura *X Francisco Francisco Filho* .....

Assinatura do Chefe do Serviço .....

Chefe do Departamento .....

(Como garantia das declarações acima)

**INDIQUE**

Estado Civil .....

Número de filhos .....

Número de outras pessoas dependentes .....

**TOTAL**.....

<b>DEPARTAMENTO ADM. DO PESSOAL</b>	
Folhas de Pagamento	
F. ....	SISTEMA HOLERITH
M. ....	Conferido
C. ....	por ..... / ..... / 194
	Visto
	Chefe Adm. do Pessoal

C. C. 5.000-5.947

Figura 13. Ficha de inscrição e autorização de débito do Armazém da Oficina, mencionado por Ivanoê Vasconcelos Barbosa na citação anterior.

A chefia inglesa contava com a ajuda de dois chefes gerais, para o período em que nossos entrevistados estavam na ativa. Eram eles seu Ribeiro e seu Antero. O primeiro se dedicava mais à serralha e carpintaria; o segundo, à mecânica. Ambos se mantiveram no cargo até a aposentadoria e chegaram a esta posição pela ascensão profissional. Nas entrevistas

realizadas, não há registro de conflito envolvendo diretamente esses dois chefes, pelo contrário, há uma demonstração de respeito.

Abaixo dos chefes gerais na estrutura administrativa estavam os mestres e contramestres, que comandavam as turmas diretamente. Mestre, cujo conceito remonta às corporações de ofício, é o título atribuído a quem atingiu o mais alto grau de destreza no seu ofício, habilidade que destaca o trabalhador entre os demais de seu grupo. No entendimento dos trabalhadores da Oficina, este deve ser o primeiro atributo daquele que irá comandar a turma, além de ser um indivíduo cujos adjetivos devem ser os mesmos que seu Ivanoê Vasconcelos Barbosa na citação anterior atribuiu ao “inglês”. Os trabalhadores que assumiam cargo de mestre ou contramestre ocupavam uma difícil posição. Representavam a ponta da lança da alta chefia, uma vez que eram responsáveis pelo desenvolvimento do trabalho e disciplina da turma que comandavam. Por outro lado, eram egressos do grupo que agora comandavam e com quem mantinham uma relação de proximidade. É neste nível das relações profissionais que percebemos intensificarem-se os conflitos, por vários motivos, principalmente envolvendo o contramestre, conforme veremos mais adiante.

Os trabalhadores qualificados formavam o maior grupo da Oficina. Estavam distribuídos em quatro categorias, de Artífice de 4ª Categoria à Artífice de 1ª Categoria. O uso do ordinal, que os entrevistados fazem questão de frisar em suas falas, é bastante significativo porque estabelece uma hierarquia rígida. Quando se diz 4ª categoria ou 1ª categoria já se estabelece o status que se ocupa. Se no lugar do ordinal usarmos o cardinal, artífice 1 ou artífice 4, não fica explicitamente definido qual é a denominação de maior status, necessitando especificar começo ou fim da escala. A ascensão profissional tinha como critério o número de vagas que a empresa oferecia para cada segmento, a avaliação do mestre e chefia e antiguidade (o tempo de serviço no nível que se encontra). Como se trata de emprego vitalício, a *antiguidade* passava a ter um grande peso no julgamento da coletividade. Quanto a esse julgamento, reportamo-nos à fala de seu Ivanoê quando foi representante sindical em Além Paraíba.

*“Então um dia (risos), eu vou te contar ... é até meio desagradável falar ... eu vou te falar isso. Eu cheguei na minha seção, que era a meia sola que você tá falando aí, eu trabalhei lá também, então tinha um...o Ataíde Vitorino da Silva falou comigo assim: ‘-Noca, o Geraldo tá lá debaixo daquela máquina chorando’. Aí eu desci (dentro da vala), fui lá ver (...) ‘O que foi Geraldo?’ ‘-Noca eu tô muito triste’. ‘O que que houve, fala comigo?’ ‘-O negócio é o seguinte, o fulano de tal é mais novo que eu quatro anos de Leopoldina, recebeu uma promoção e eu não recebi nada.’ Já tava na mão do brasileiro, é aí que começou a complicar tudo. Falei: ‘-É, vamos lá pra fora.’ Aí chamei o rapaz, falei: ‘-Vem cá. Aconteceu isso...isso...isso, eu vou no escritório agora. Não vou tirar sua promoção não, mas vou lutar*

*por ele usando seu nome, você foi promovido e você é mais novo que ele quatro anos.’ Na mão do brasileiro começou assim. Aí, fui lá então, na chefia (...) ‘-Vocês têm que dar uma promoção a ele, se vocês não derem uma promoção a ele eu vou no Coronel (???)’ - o Coronel (???) era o chefe geral da oficina nessa época – ‘eu vou lá no Rio amanhã, pode acreditar que eu vou.’ Eu não gostava de injustiça não. Aí: ‘-Não, Noca calma’. ‘-Eu tô calmo, não tô nervoso não, eu só não posso aceitar, o rapaz é um rapaz trabalhador. O outro é bom também, mas esse aqui tem mais direito, conserva a promoção do outro, mas promove este aqui, ó.’ O tempo de serviço era respeitado compreendeu? Ah!, fiquei danado. Primeira coisa, quanto tempo você trabalha aqui? Tanto, tanto, oficial tanto, tanto. O tempo influía em tudo. Então ele foi promovido. Aí -‘Então Noca, você é um cara encrencado’. -Não sou encrencado não, vocês cismaram que sou encrencado. Eu quero é fazer justiça, compreendeu? Não é justo esse moço mais velho quatro anos e não ser promovido, e ele foi. Aí a chefia resolveu e deu uma vaga para ele. Ai eu falei: ‘-Da próxima dá a ele primeiro, é uma questão de direito, é um bom operário, disciplinado, não é falhador.’ O outro também não é, então fazendo comparações nós chegamos à conclusão que ele tem o tempo de serviço, mais do que o outro, tem que ser respeitado. Você não acha? (Ivanoê Vasconcelos Barbosa: Entrevista 02, Anexo II)*

Uma longa jornada na vida profissional, galgada pela passagem do tempo, como medida de quem faz jus e deve ter direito. A temporalidade como critério de promoção ganha força em contexto de trabalho estável onde o trabalhador permanece por longo tempo, senão por toda vida. Ao critério tempo como forma de promoção são associados outros, tais como frequência e capacidade profissional. No entanto, tempo e frequência são valores mensuráveis com mais precisão, já a capacidade profissional passa por uma série de outros quesitos para sua aferição e alguns deles têm tendências subjetivas que dificultam indicar os merecedores à promoção, salvo em caso de extrema notoriedade.

*“Cica, Darci Gonçalves, trabalhando na modelação, uma capacidade ao extremo. Você já pensou, você mandava fundir um modelo com dente e tudo, porque naquela época não tinha fresa, a Leopoldina não tinha fresa, depois é que veio a fresa (...). Ele fez um modelo, mandou fundir, ele era novo de casa, logo de cara rapaz, não levou muito tempo passou a encarregado. Mas ele era habilidoso pra daná”. (Odir de Oliveira Lameira: Entrevista 05, Anexo II)*

Interessante observar que esta é a fala de um soldador sobre um modelador e de certa forma constitui um olhar de fora do ofício específico. Mas a opinião de um companheiro de turma do “Cica” e também seu aprendiz, o sr Wanderley Garbois, corrobora a opinião do seu Odir Lameira e nos remete às formas das Corporações de Ofício de avaliação do artista pela sua obra prima.

*“Jaci (...) Machado, é o Cica, uma capacidade, fez modelo de cilindro de locomotiva. Sempre foi importado, os cilindros, os cilindros não fazia no Brasil, de jeito nenhum, vinha da... ou, quando a locomotiva era inglesa vinha da Inglaterra e quando a locomotiva era americana vinha dos Estados Unidos. Então ele fez o modelo, eu ajudei ele a fazer, mas eu ajudei, mas ele é que fez, de todos os modelos que tinha (...) importantíssimo”.* (Wanderley M. Garbois: Entrevista 04, Anexo II)

Embora os critérios promocionais estejam a cargo da empresa, eles afetam as relações de trabalho caso não passe pelo reconhecimento dos trabalhadores, o que pode levar a um alto grau de insatisfação e conflito. Para que esse mecanismo, desenvolvido como forma de estímulo ao desempenho funcione adequadamente, deve haver uma coincidência entre o julgamento da empresa e dos empregados. Até mesmo entre os próprios trabalhadores – repito, salvo o caso de notoriedade – é difícil encontrar consenso quanto aos méritos promocionais quando estes tendem a critérios de julgamento com alguma subjetividade, devido tanto às empatias pessoais quanto à autovalorização. No caso da Oficina, ninguém diz que é o melhor, mas todos dizem que eram muito bons no que faziam. Por isso padrões mais objetivamente mensuráveis, como é o caso da temporalidade e frequência são priorizados em detrimento do desenvolvimento das capacidades profissionais.

Por último, vinham os *trabalhadores* que desempenhavam funções não qualificadas. Eles se dividiam em dois grupos: os *ajudantes*, que trabalhavam juntos aos oficiais. Por exemplo, na ferraria eles eram os malhadores, aqueles que batiam o malho para que o ferreiro pudesse modelar o ferro incandescente. Junto dos ajustadores cumpriam a função de transportar as peças que seriam reparadas de uma turma para outra. Enfim, estavam sob as ordens diretas dos oficiais, *“tudo quanto era abacaxi era com eles”* (João Pravadele Soares: Entrevista 09, Anexo II). O outro grupo de *trabalhadores* cuidava do trabalho braçal propriamente dito, como transporte de sucata, limpeza, carregamento e descarregamento de vagões etc. Esses recebiam uma denominação pejorativa de *piranhas*, sendo que não ficou muito claro nas entrevistas o porquê desta classificação.

Para chegar à artífice, o empregado deveria, necessariamente, passar pela condição de aprendiz enquanto os *trabalhadores* eram admitidos com a maioria. Isso acabou criando uma situação ambígua, pois os *ajudantes* tinham a oportunidade de aprender o ofício pelas mesmas vias do aprendiz, ou seja, o aprendizado na prática.

*João: Com 9, 10 anos (de trabalho) eu passei a oficial, que era muito difícil. Com 9 anos e pouco eu passei a exercer forja de ferreiro, trabalhava na seção de mola. (...) Porque era difícil. Naquele tempo o camarada trabalhava lá, saía de lá com 40, 50 anos como trabalhador.*



*José Geraldo: Isso não era comum na época?*

*João: Não, não era não, o camarada tinha que trabalhar, tinha que saber trabalhar.*

*José Geraldo: E como é que o sr aprendeu a trabalhar na forja?*

*João: Aprendi a trabalhar com o Jaci Valentin (...). Aprendi a trabalhar com ele, ele que me ensinou, até pegar ferramenta, pôs na minha mão: -Você tem que fazer isso assim, assim, põe ferramenta aqui, puxa pra lá, puxa pra cá, depois dobra. Aquela coisa toda. (João Pravadele Soares: Entrevista 09, Anexo II)*

Pelo que tudo indica<sup>31</sup>, a ascensão desses ajudantes a oficiais somente ocorreu após a estatização pelas vias da luta sindical. No entanto, a memória do sr João Pravadele valoriza, antes de tudo, seu esforço pessoal e um certo senso de cooperação e dedicação ao contar com a colaboração de um oficial experiente. Trazer o nome de seu tutor à memória significa uma forma de agradecimento, mas demonstra que as relações pessoais se antepõem a qualquer outra, inclusive à classista.

A empresa, ainda inglesa, contratava *trabalhadores* temporários, sem vínculo permanente (em alguns casos contratos sucessivos que duravam anos). Mas se por um lado não criavam vínculos, porque não interessava ao trabalhador ou à empresa; por outro permitiu que, como foi o caso de Sebastião Costa, empregassem seus filhos passando pelo mesmo processo como dos trabalhadores estáveis.

*José Geraldo: Seu pai trabalhava na Rede?*

*Sebastião Costa: Meu pai não trabalhava na Rede não. Na Rede, naquela época, antes de 1930, tinha um serviço chamado adido. Então meu pai trabalhava direto lá e recebia por sábado. Meu pai gostava de apanhar aquele dinheiro de dia de sábado porque o pagamento de mês em mês, ele gostava de tomar umas cana, então sábado ele enfiava o dinheiro no bolso e aí ia tomar umas cana e coisa e tal.*

*José Geraldo: Trabalhava como adido!?*

*Sebastião Costa: Adido, é. Prestava serviço e tudo mais...*

*José Geraldo: Ele fazia o que lá?*

*Sebastião Costa: Ele trabalhava negócio de lenha. Carvão. Onde botava o carvão pra máquina trabalhar ali. Carvão e lenha.*

*José Geraldo: Só aos sábados?*

*Sebastião Costa: Não ele trabalhava a semana toda, mês todo.*

*José Geraldo: Mês todo!? Direto!?*

*Sebastião Costa: Direto, é. Ele trabalhou um bocado de tempo. Ai depois..., mas o seu Ribeiro nunca efetivou ele porque seu Ribeiro era meio truço, ele não gostava daquela ( ). Ai ele brigava com seu Ribeiro, ai seu Ribeiro foi tintiano ele. Mas os meus tios, meu tio era encarregado da..., eu tinha um tio meu que era encarregado da... ((JG: Turma?)) Encarregado de turma, mas era uma turma que antigamente, tinha muito valor. Onde coloca as rodas das máquinas... ((JG: Bomba)) Na bomba. Meu tio era encarregado da bomba naquela época. (Sebastião Costa: Entrevista 10, Anexo II )*

<sup>31</sup> Por ser um trabalho de memória, não nos preocupamos com pesquisa historiográfica, mas o nosso conhecimento do campo empírico da pesquisa nos permite fazer algumas projeções.

Claro está que o processo seletivo de entrada na Oficina passava por mecanismos bastante pessoais, para além de ser um bom trabalhador, era necessário manter outras relações além da profissional. O pai de Sebastião Costa trabalhou durante muitos anos como contratado, o que significa que tanto era necessário o trabalho que fazia como seu desempenho satisfazia à empresa. Mas algo na sua relação com um dos chefes gerais impedia sua efetivação. A administração inglesa se mostrava paternalista, exigente e autoritária e desejava trabalhadores que aceitassem, de forma passiva e obediente, as regras por ela imposta, principalmente aqueles trabalhadores no qual investiria na qualificação. Para tanto, foi buscar essa mão de obra na própria família de seus trabalhadores, cooptando jovens no início da adolescência, sem vícios, para moldá-los aos seus interesses.

### **3.2 – O emprego como herança**

Aprender a ser trabalhador não é apenas aprender a manusear com habilidade e precisão ferramentas, máquinas e instrumentos - isto é apenas o lado tecnológico da coisa. É certo que o conhecimento do *fazer* constitui a referência, a razão primária do *ser* operário no sentido etnológico, aquele que opera máquinas e equipamentos de produção. Tornar-se um trabalhador transcende a cognição técnica, implicando a incorporação de toda uma estrutura sociológica num determinado estilo de vida, numa forma de ver o mundo, conviver com seus pares e também com seus opostos. Segundo Thompson (1997), são as práticas que determinam a condição de classe e, conseqüentemente, operária. Embora esta posição social possa ser adquirida em qualquer momento da vida, é o meio de convivência infantil seu maior determinante sociológico.

A formação do operário, de um modo geral, vem de infância e está intimamente relacionada à educação familiar. O ser humano tem sua primeira formação social quando criança, na relação de dependência necessária que mantém com os adultos do grupo no qual está inserida (ELIAS, 1994, p. 27). A criança aprende pelos exemplos que observa, na atitude de cada um que o cerca e tem com ela contato frequente, e também pelas orientações e estímulos que lhes são intencionalmente imputadas. No primeiro caso, a formação do indivíduo criança se dá de forma natural, denotativa dos símbolos e valores do contexto do qual faz parte. No segundo caso, a intenção é garantir, no mínimo, a reprodução social nos mesmos níveis da classe em que se encontra ou, dentro de determinadas circunstâncias

favoráveis, criar condições de projeção mais promissora dentro da mesma classe ou das classes superiores.

O trabalhador é preparado, desde sua infância, para entrar no mundo do trabalho. O temor dos pais com o futuro dos filhos está associado à falta de perspectivas melhores, da capacidade de obtenção dos recursos materiais de subsistência e do temor da marginalidade. Por isso, tendem a educar os filhos no sentido de serem bons trabalhadores, dedicados, responsáveis e capazes de suportar as durezas físicas e psicológicas de uma profissão. Assim, quando bem colocado no mercado de trabalho, alcançarão a condição de operário, o que é bem melhor do que o trabalho braçal simplesmente, porque

(...) uma vez que a criança pode ser chamada a tomar sua parte em cuidados e responsabilidades cujo peso recai de ordinário sobre ombros mais fortes do que os seus; e que ela é, pelo menos temporariamente e por uma parte do si mesma, colocada dentro do grupo daqueles que são mais velhos do que ela. É por isso que dizemos algumas vezes de alguns homens que eles não tiveram infância, porque a necessidade de ganhar seu pão, impondo-se a ele muito cedo, forçou-os a entrar nos domínios da sociedade onde os homens lutam pela vida (...)"(HALBWACHS, 2004, p. 46)

A dureza de uma vida prematura de trabalho era lamentavelmente comum nas famílias operárias. Seu Odir Lameira (Entrevista 5, Anexo II) começou sua vida de trabalhador como marmiteiro do irmão mais velho, antes de ingressar como aprendiz na Oficina. Assim como ele, Sebastião Costa também levava marmita para o pai, desde os seis anos de idade. Ambos aproveitavam essa oportunidade para levando a marmita de outros ferroviários para ganhar algum dinheiro. Além disso, Sebastião Costa nos relatou que, para aumentar seus ganhos, caminhava ao longo da linha juntando o carvão que caía das locomotivas para ser vendido para as muitas e pequenas oficinas que havia na cidade. Seu Geraldo percorria os pastos nas imediações da cidade – marca do Brasil Arcaico – recolhendo estrume bovino para ser vendido nas casas cujos quintais eram paisagisticamente cobertos de hortaliças. Formava-se um micro mercado onde o valor maior era o trabalho, e não o produto em si. Nas palavras do próprio Geraldo:

*“Eu era um menino que eu não pedia nada ao meu pai não. Eu apanhava estrume de boi no mato, eu morava lá em cima (morro), e no quintal fazia aquele monte. Eu vi um homem fazendo uma horta, aí cheguei perto dele: -Oh moço, o sr compra esterco. -Ah compro, onde tem?’ Eu falei: -Eu tenho. -Ah cê tem? Por quanto você vende?’ Eu falei: -Dez tostões o saco - naquele tempo. -Ah, então você traz dez sacos pra mim. -Trago sim senhor. Aí eu pegava um carro, que eu mesmo tinha feito, e levava. Aí: -Eh, que menino bom, trouxe dez sacos, toma doze. Era assim.” (Geraldo José de Carvalho: Entrevista 07, Anexo II)*



A entrada na Oficina na condição de aprendiz significava uma melhora significativa em relação às condições de origem ou, no mínimo, mantinha a condição herdada do pai. Ir além era um risco, razão pela qual poucos se aventuraram uma vez que as oportunidades transcendiam os limites da cidade. A segurança e a estabilidade oferecidas pela empresa, somada à rede familiar de relações, constituíam amarras seguras e garantidas ao local de origem. Desta forma, esses jovens aguardavam ansiosamente a chamada da empresa.

*“Tinha uma chamada periódica, não tinha data exata não. Mas era duas vezes por ano. Podia ser que algumas vezes até três talvez ou uma, mas em média duas por ano. No ano que entrei houve uma chamada, acho que em março, janeiro, minto, janeiro. Mas acontece que foi dia 8 de janeiro mais ou menos, 6 ou 8, eu fazia 14 só em 14 de janeiro e só podia entrar com 14 anos então não deu. Aí veio uma outra em julho e eu entrei numa leva, né! Entrou bastante gente, eu calculo assim por orelhada, (...) talvez uns 20.”* (Enéias Araújo: Entrevista 01, Anexo II)

O emprego como herança não era uma via direta de entrada na empresa. O fato de o pai ou irmão serem trabalhadores da Oficina não garantia por si só o emprego do parente.

*Bem. Era praxe, naquela ocasião, os filhos dos operários terem o direito de uma vaga na Leopoldina. Desde o momento que ele apresentasse, assim, alguma pequena condição né, de conhecimento. Um pouco de matemática, essa matemática simples né, que todos nós conhecemos, as quatro operações, e fazer um ditado também né, que era mais ou menos o que a gente tinha condição pra fazer.* (Carlos Araújo: Entrevista 03, Anexo II)

Vencida essa etapa, ainda deveria o candidato, agora na condição de aspirante a aprendiz, vencer as etapas do processo de aprendizagem. Paralelamente à aprendizagem técnica, valores disciplinares deveriam ser demonstrados pelo aprendiz. *“Dentro de cinco anos se eu não aprendesse a trabalhar, ou se eu fosse mal criado, falhador, eu seria mandado embora sem direito a nada. Se precisasse de servente eu ficava como servente, se não precisasse seria mandado sem direito a nada”* (Geraldo José de Carvalho: Entrevista 07, Anexo II). Desta forma, no maleável barro da adolescência ia se modelando o trabalhador, atribuindo-lhe responsabilidade de adulto antecipadamente, em contratos assinados de próprio punho, com o aval dos pais, sob a ameaça de interrupção do processo de aprendizagem e do seu próprio futuro.

*“Entrava como artífice principiante, tinha um contrato. (...) Então 3 anos a gente ficava como artífice principiante. Depois de 3 anos aí, fazia um novo contrato, se agradasse, se não agradasse mandava embora. Então, se agradasse ela (a empresa) mandava assinar um novo contrato, aí já como ... (se autocorrigindo) Primeiro como aspirante, a aprendiz*

*primeiro, 3 anos aspirante a aprendiz, depois, mais dois anos como artífice principiante, depois com 5 anos de casa passava a artífice. Hoje estava vendo meus contratos aqui, tá guardado até hoje.”* (Wanderley M. Garbois: Entrevista 04, Anexo II)

*“Eu percorri em 5 anos de aprendizado. Quer dizer, cada ano que você trabalhava você aprendia uma coisinha a mais, não é. Você ia vendo os outros fazerem e aí você aprendia olhando os outros fazerem né. Quando você era dedicado, que tinha assim aquele interesse em realmente alguma coisa na vida né. Mas a gente sempre tem né. Uma pessoa pobre, quando ganha uma oportunidade ele procura é..., como se diz, ele procura aproveitar o melhor possível, adquirir um conhecimento que possa te dar uma continuidade naquele trabalho né. E assim, então eu comecei meu aprendizado com os oficiais. A gente trabalhava então com um oficial, uma pessoa já gabaritada. A gente junto com ele aprendia os macetes do ofício né. E, com o decorrer do tempo, depois que nos já estávamos já mais entrosados no trabalho e acostumado com aquela rotina né, de toda manhã levantar cedo ir trabalhar e voltar pra almoçar e voltar pra trabalhar e voltar pra casa pra coisa, tomar banho e sair pra ver namorada. Essa era uma rotina mais ou menos comum ( ). É bem verdade que..., eu, por exemplo, independente de tudo mais, eu sempre tive vontade de estudar, sabe? Mas me faltou essa oportunidade. Eu não tinha como né, no ginásio só atendia durante o dia, e a noite não tinha como aprender nada. E às vezes numa escola particular à noite a gente sempre adquiria algum conhecimento, alguma coisa que desse a você assim um pouco mais de liberdade espiritual. Quer dizer, você sentia que você era uma pessoa que já tinha..., já estava disposto a lutar por um lugar ao sol”.* (Carlos Araújo: Entrevista 03, Anexo II)

O Sr. Carlos Araújo, que acaba de nos tecer esse relato, é uma referência de seus próprios companheiros porque transcendeu os limites estabelecidos para o grupo. No funil ascendente da carreira profissional, o máximo almejado seria o cargo de Mestre, mas Carlos alcançou a condição de Desenhista de Primeira Classe. O valor atribuído à sua carreira concentra-se na capacidade técnica e habilidades por ele desenvolvidas, conhecimento ao qual atribui valor de “liberdade espiritual”.

Além do esforço autodidata, o aprendiz poderia ter a sorte de ser colocado ao lado de um oficial paciente e disposto a ensinar-lhe, o que facilitava sua aprendizagem. Por outro lado, o trabalho de aprender poderia se tornar mais árduo caso o oficial com quem lidasse fosse impaciente e, de certa forma, desumano para com o aprendiz. Este poderia se sentir mais ou menos estimulado à aprendizagem, tornando-se um oficial mais - ou menos - habilidoso e caprichoso para com seu ofício. Isso traria implicações futuras, uma vez que sua carreira e seu status perante a empresa e seus companheiros, assim como as promoções futuras, dependiam de seu nível de qualificação.

O fato de não ser um ensino institucionalizado não significa que não haja nele uma metodologia. *“O ensinamento era o seguinte: você entrava, então o encarregado te entregava a um oficial, você ia aprender com ele. Mas havia um rodízio, compreendeu? De tantos em tantos meses mudava de oficial (...) os mais sábios, os mais inteligentes”* (Ivanoê Vasconcelos

Barbosa: Entrevista 02, Anexo II). Mas nem todos tinham a sorte de trabalhar com oficiais dispostos a ensinar. “*Aqueles antigos, antigamente era tudo na ignorância, eles era assim bruscos né, mas a gente tem que se acostumar com tudo nessa vida*” (Geraldo José de Cravalho: entrevista 07, Anexo II). Porque não era dada a oportunidade ao jovem aprendiz experimentar vários ofícios, a escolha da seção era uma determinação da chefia<sup>32</sup>.

“*A minha mãe chegou perto do chefe e falou assim: - ‘O sr podia dar um serviço mais leve pro meu filho, coitado’. - ‘Não. Ele tem cara de fundidor’. Porque era um serviço (fundição) pesado e perigoso né.*” (Geraldo José de Carvalho: Entrevista 07, Anexo II)

Dons, capacidades e habilidades sucumbiam aos interesses e demandas da empresa e raramente eram levados em consideração, obrigando o aprendiz a um esforço extra. De um modo geral, o processo de aprendizagem passa por dois níveis, basicamente. Um, de caráter pessoal e subjetivo, diz respeito ao dom que cada um desenvolve naturalmente para determinadas atividades; outro que é desenvolvido de forma sócio-cognitiva em função das necessidades apresentadas. Em ambos os casos, os estímulos e os desafios adequadamente propiciados, são fundamentais para o bom desenvolvimento do processo cognitivo, principalmente num ambiente em que a total responsabilidade de aprender recai sobre o aprendiz. Do contrário, os sonhos iniciais podem se transformar em desilusões reais.

O Sr. Delorme (Entrevista 11, Anexo II) nos relatou que, quando criança, via as locomotivas passarem cheias de trabalhadores em direção à Volta Grande para a *experiência*<sup>33</sup> da máquina recém reparada. Sonhava participar daquilo que, naquele momento de sua vida, parecia ser uma emocionante aventura. As dificuldades enfrentadas pela família de Delorme o obrigaram a começar cedo a vida de trabalhador, por acaso, empregado na casa onde moravam os chefes ingleses, cuidando de pequenos afazeres ao lado de um jardineiro e uma empregada. Esta situação, somada ao fato de ter sido seu pai ferroviário, facilitou seu ingresso na Oficina assim que completou idade. Agora ele poderia ser um ajustador e participar da sonhada *experiência*. Mas não tardou para que ele percebesse que a realidade do mundo do trabalho nem sempre condiz com os sonhos de adolescentes.

---

<sup>32</sup> Mas, nas entrelinhas das entrevistas, podemos perceber que, se o pai do candidato a aprendiz fosse um trabalhador com um mínimo de respeitabilidade perante a chefia, mestre, contra-mestre ou um oficial consagrado, poderia interferir junto à chefia na decisão do destino do filho.

<sup>33</sup> Como os trabalhadores chamavam o teste da locomotiva recém reparada, percorrendo o trecho de aproximadamente 20 km entre Além Paraíba e a vizinha cidade de Volta Grande.

*“Mas o aprendiz naquela época, ele aprendia porque procurava aprender, porque o serviço do aprendiz era limpar graxa, porque a locomotiva entrava para reparação, desmontava aquilo tudo, aí juntava aquela molecada que era aprendiz pra limpar aquelas peças todas com querosene, serragem. Então nós ia fazer carreto, levar peça pro torneiro, ferraria, apanhar material no almoxarifado. A vida de aprendiz de ajustador era essa, foi o pior ofício que fui procurar ser, porque o aprendiz de torneiro ficava o dia inteiro assim vendo o torneiro trabalhar botando água na ferramenta, só limpava o torno. Nós, tinha que limpar vala, fazer limpeza da bancada. Nossa Senhora! vida de ajustador era uma desgraça. Sabe por que que eu cismeï de ser ajustador? Só porque eu via passar aquela turma na experiência (risos) quebrei a cara (risos). Os cara passava, você gostava de ver né. Falei: ‘- Vô ser essa merda também. Foi isso que aconteceu.” (Delorme Filgueiras: Entrevista 11, Anexo II)*

Ao priorizar a entrada na empresa dos filhos dos operários, a classe patronal reforça a reprodução da força de trabalho em condições propícias, podendo contar com a família para esse fim. Não há na reprodução da força de trabalho nenhum sentido genético, ela é resultado de condições sócio-cognitivas associado às necessidades de subsistência. Além disso, havia muitas situações a serem enfrentadas: famílias numerosas, caso de morte prematura do patriarca, alcoolismo, entre outros, que força o trabalhador a ingresso prematuro no mundo da produção.

A Oficina estava presente na casa do ferroviário, pois era desejo dos pais que seus filhos ocupassem um lugar na empresa. Aprender um ofício era algo importante e difícil num tempo em que não havia escola preparatória. Esse modelo gerencial paternalista não era novidade, mas nos mostra que havia uma proximidade entre a casa e a Oficina que acabava se circunscrevendo nos laços familiares e, certamente, influenciava na educação dos filhos. Uma consequência visível desse modelo gerencial foi a formação de verdadeiros clãs familiares dentro da oficina: os Lameiras, os Araújo, os Esquerdos, os Alves, entre outros.

Sabemos que os sistemas administrativos fabris estão suscetíveis a mudanças de acordo com as transformações sociais. Tudo indica, pelos fragmentos informativos da pesquisa, para as primeiras três ou quatro décadas de funcionamento da Oficina, havia uma significativa presença de imigrantes – entre os quais sobressaem portugueses e italianos – como mão de obra especializada ali empregada. Esses trabalhadores imigrantes, de comprovada experiência industrial, eram absorvidos pela ferrovia e, podemos deduzir, pela carência desse profissional no mercado local. Eis a razão pela qual a empresa adota um sistema de mão de obra controlada. Ela desenvolve a forma mais natural e usual de aprendizado na prática, normatizando e institucionalizando. Isso traz para a empresa várias vantagens, das quais podemos destacar o suprimento permanente e controlado de oficiais, de acordo com as necessidades da empresa. Além disso, ao adotar o critério da hereditariedade

do trabalho, a empresa atrela a família ao mundo do trabalho, podendo contar com mais um elemento disciplinador.

A ferrovia é a empresa que melhor remunerava na cidade e propiciava maior glamour profissional, objeto de desejo dos trabalhadores locais. Ao instituir a regra da hereditariedade como derivação do paternalismo, além de garantir a ordem social, fica claro para todos na cidade, que a condição de aprendiz na Oficina só é legado àqueles cuja família já está integrada ao mundo ferroviário. Para os demais só resta a opção de trabalhadores braçais, quando à empresa convier.

Embora o SENAI, criado na cidade em 1947, tenha alterado a forma de preparação dos jovens para o trabalho, quebrando a tradição de formação na prática, percebemos claramente elementos de continuidade da antiga tradição. Manteve-se como requisito preferencial para ingresso na escola de aprendizagem profissional a condição de filho de ferroviário. Além disso, seus instrutores eram selecionados entre os trabalhadores da Oficina. Dessa forma o SENAI significou apenas a reprodução institucionalizada da força de trabalho, uma formalidade.

*“Ai fui olhando ele trabalhar, ele me ensinou a escala de polegada. Trabalhava com polegada, ele ia me ensinando. Aprendia bem lá. Dava pra aprender. Não precisava do SENAI não. O SENAI foi uma formalidade que exige ter ensino profissional. Que nada, tem muito bom profissional aprendido lá na beirada de torno lá. E bom!”* (Luiz Pinto da Cunha: Entrevista 06, Anexo II)

Se alguma alteração ocorreu nesse sentido, ou seja, oferecer ao trabalhador algo mais que ser um trabalhador de oficina nas mesmas condições que o pai, isso não ocorreu por via da evolução tecnológica, de uma sofisticação do aparato produtivo, mesmo porque não houve.

Observamos que, no decorrer do processo de estatização da empresa, ao longo dos anos 50, até o Golpe de 64, um significativo ganho salarial para essa categoria profissional<sup>34</sup>. E não acreditamos ser coincidência que um grande número de filhos de ferroviários nesse período tivesse acesso a curso superior. Friso que se trata de uma situação diferente do trabalhador que se desdobra para estudar. Eles puderam se dedicar em tempo integral aos estudos, inclusive em faculdades e universidade dos grandes centros.

O fato de se observar que num determinado momento todos os filhos de ferroviários seguem a saga dos pais, constatamos a reprodução social integral. Por outro lado, se

---

<sup>34</sup> Numa linguagem pejorativa e, em certo sentido chulo, às iniciais da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - R.F.F.S.A., o ferroviário traduzia por Revolução Fodeu Ferroviário Sem Apelação. Por duas razões basicamente, pela perseguição ao sindicalismo atuante do período anterior e pela própria decadência da empresa e dos ganhos salariais.

constatarmos que em outro momento algumas famílias quebram essa tradição, significa que algo está acontecendo, o que nos leva a alguns questionamentos: essa transformação é endógena? Até que ponto isso significa a dissolução de um determinado estilo de vida? Isso significa apenas um processo de transformação natural ou uma exceção? Acreditamos que essa situação é apenas um apêndice de uma tradição que se manteve intocada. As sociedades estão sujeitas a transformações, principalmente quando estão em contato com outras, e a ferrovia cumpre esse papel. Mas se as bases nas quais elas se fundaram não foram abaladas, sua estrutura se mantém de pé. O desgaste da tradição ferroviária de Além Paraíba não se deu por intervenções radicais, mas por um lento e degradante desgaste dos elementos que a constituíram, contra a qual luta a memória daqueles trabalhadores. Por outro lado, o fato de a maioria dos filhos dos entrevistados ter cursado o ensino superior e seguido carreiras mais promissoras, é um indicativo de que, num determinado momento, os ganhos desses trabalhadores foi significativo, o suficiente para patrocinar tal investimento.

Ao escolhermos trabalhar com a geração mais antiga, tivemos a felicidade de perceber que esta viveu transformações importantes. Participaram da administração inglesa, tempos difíceis de pouco ganho e muito trabalho, mas era o melhor que podiam almejar. Depois veio o tempo da bonança, com a estatização e os muitos aumentos salariais nos “gloriosos” anos Goulart. Naquele momento, abriu-se uma janela e muitos compraram suas casas e, principalmente, formaram seus filhos, o que vem demonstrar o que já indicamos acima: ser operário não é uma herança inevitável, mas resultado de condições materiais específicas. A janela se fechou e a ferrovia foi sucateada numa lenta agonia que durou anos. Mas restou a memória daqueles que viveram sua vida, a qual se confunde com a vida da ferrovia.

### **3.3 – O valor do trabalho, o trabalho como valor**

O capitalismo é um sistema em que tudo tende a se transformar em mercadoria, inclusive a força de trabalho. Essa tendência é a geradora das tensões na relação capital versus trabalho. Qual o valor do trabalho? Um valor mercadoria ou um valor humano? O trabalho, como mercadoria leva o trabalhador a uma condição alienante, uma vez que ela, mercadoria trabalho, deixa de pertencer ao seu executor e passa a ser agregada ao produto. Com isso o trabalhador abre mão de seu único bem, mantendo-se no nível da subsistência animal. Por outro lado, se dermos ao trabalho a dimensão humana – homem e trabalho como coisas indissociáveis – revalidamos a dignidade e a consciência operária. Acreditamos que esta

tomada de consciência vincula-se de forma direta à prática do ofício. Afinal esta é a gênese de todo processo produtivo, é o que define a condição de trabalhador operário. A prática do ofício acaba por gerar a cultura de ofício. É através dela que o operário busca sua representação social, constrói seus símbolos e signos e se expressa culturalmente.

Operariado diz respeito a um universo muito amplo e, em certo sentido, heterogêneo. Podemos observar uma hierarquia de valores que varia segundo a complexidade do ofício, o setor produtivo em que atua e o valor da remuneração. Por isso, antes de prosseguir, é preciso deixar claro a qual operariado estamos nos referindo. Trata-se de um segmento da classe operária que tem como característica a necessidade de um conhecimento técnico desenvolvido, uma capacidade de atuar com destreza num ofício que é, ao mesmo tempo, manual e intelectual. “Seus membros consideram-se diferentes dos outros ‘operários’ por sua ‘especialidade’ – idealmente adquirida através de estágio como aprendiz – e, conseqüentemente, por sua habilidade”.<sup>35</sup> Nesse sentido, a aprendizagem do ofício era imprescindível para a ascensão pessoal no âmbito da empresa e correspondia a uma melhoria tanto salarial como do status do indivíduo.

Não somente aprender um ofício, mas desenvolvê-lo com habilidade implica na qualidade profissional, um bem simbólico no complexo mercado das relações, constituía um paradigma tanto intragrupo quanto nas relações do trabalhador com a empresa. O reconhecimento de notório saber profissional em qualquer área de atuação, mas principalmente naquelas tarefas que reconhecidamente exigia-se um talento especial, a que se juntavam destreza manual e capacidade cognitiva, projetava o trabalhador entre seus pares. O ferroviário da Oficina de Porto Novo é um profissional vaidoso, todos se consideravam bons naquilo que faziam, embora nunca o melhor.

*Se eu era bom eu não sei, eu sei que as peças da máquina mais difícil eu fazia tudo né, porque eu fazia aquelas peças todinha. Andei fazendo umas ferramentas, que nunca foi feita eu fiz. É que depois acabou (...). (Sebastião Costa: Entrevista 10, Anexo II)*

O reconhecimento da capacidade profissional era mais validado se viesse de outros companheiros. Em 1939, inicia-se a Segunda Guerra Mundial e a importação da Europa e dos Estados Unidos fica comprometida. A ferrovia é atingida uma vez que alguns componentes considerados de alta sofisticação tecnológica deixaram de ser importados, como é o caso dos cilindros, aparelhos de freio e bomba injetora. Atendendo a um pedido da chefia e encarando o desafio, alguns trabalhadores da Oficina trataram de produzir tais equipamentos e o fizeram

---

<sup>35</sup> HOBSBAWM, 2000, p. 264

com sucesso<sup>36</sup>. Desenvolveram uma tarefa até então considerada impossível, mas dentro da lógica para a qual foram preparados: fazer, vendo, o serviço dos outros. Baseando-se nas peças originais foram capazes de reproduzi-las em perfeito estado de funcionamento. Não ganharam nada por isso a não ser a possibilidade de promoção e a valiosa moeda simbólica das suas relações profissionais, o reconhecimento do notório saber, o status de artista que os projetava diante de seus pares e da chefia<sup>37</sup>.

O trabalhador é sua prática, seu trabalho, e mesmo que a produção não lhe pertença ela leva sua marca. Na Oficina alguns trabalhadores marcavam fisicamente as peças que confeccionavam ou serviços que faziam com suas iniciais ou qualquer outro registro que o identificasse, estas eram suas digitais, as assinaturas de sua arte. Cada ofício tem sua arte, seus “macetes” e desafios que quanto maiores, mais “gabaritados” se tornam aqueles que o executam. Ninguém melhor do que quem faz para valorar na prática de seu trabalho que, pela memória, ganha uma tonalidade de autoavaliação.

Nesse sentido, vamos deixar que os oficiais falem de seus ofícios, a começar pela menor seção, a dos modeladores, mas onde são criadas e gestadas muitas peças.

*“Modeladores, para quem não sabe, fala modelador, o que é isso? Modelador fazia modelo de madeira para o fundidor montar na caixa de areia para fundir no material que quisesse: bronze, aço, alumínio, ferro. (...) Então o serviço era esse, é um serviço que trabalha, que é feito com madeira também, mas bem diferente do carpinteiro. Que tem modelos, a parte interna do modelo, às vezes não sai na areia, tem modelo que não sai porque quebrava tudo, as partes internas eram feitas com caixa de macho. Era um modelo à parte, então tem que por marcação no modelo, uma coisa meio difícil de explicar (...). Sempre o modelo mais difícil, com caixa de macho. (...).*

*Mas, o tipo da madeira, preparar a madeira, geralmente a gente fazia de cedro, geralmente, porque é uma madeira que não empena com facilidade, macia boa pra trabalhar. A gente fazia modelo de vários tipos, entendeu. Muitas das engrenagens grandes, que não era fresada, umas dava pra fazer na fresa, mas essas maiores, a gente fazia o modelo de madeira também. E o modelo tem uma coisa importante, tem que fazer... é, o material quando esfria ele contrai, o aço é que contrai mais, então tem que fazer dentro da escala de contração, nos tínhamos essa escala lá, uma escala de 24 polegadas. Mas às vezes o modelo de desenho como agora ultimamente, eles vinham em milímetro e a enrascada era por aí, então a gente tinha que crescer para milímetro certo. Mas a gente fazia a conta e tal, fazia um pouquinho maior dentro da escala (...). Então tem que fazer um cadinho maior, dentro das escala, para que na hora que esfriar, a peça esfriar dá certinho, funcionar certinho. E muita das vezes tinha que fazer maior para poder beneficiar, deixar para o torneiro beneficiar, o aplainador,*

<sup>36</sup> Até aqui uma síntese de um trecho da entrevista com Sr. Wanderley Garbois (modelador). Não transcrevemos na íntegra por considerá-la longa, detalhista e desnecessária nesse momento.

<sup>37</sup> Vide citações 88 e 89. Além dos cilindros citados foram também confeccionados aparelhos de freio e bomba injetora. Os cilindros são responsáveis pela transformação da energia vapor em energia mecânica; já a bomba injetora tem a função de injetar água na caldeira quando esta ainda está pressurizada. Usando o princípio do vácuo, ela retira água do tender a 1 atm e injeta na caldeira com a locomotiva em funcionamento.



*o ajustador limar, tem que fazer um cadinho maior. Mas uma quantia pequena.”* (Wanderley M. Garbois: Entrevista 04, Anexo II)

Esculpir na madeira a forma precisa, respeitando os critérios técnicos, os desenhos, as escalas e beneficiamento que as peças deveriam sofrer era o desafio do modelador. Às vezes, era necessário fazê-la ao avesso, como se olhando no espelho, fazê-la por dentro como se tivéssemos olhando por fora, preenchendo com “caixa de macho”, o torrão de areia endurecido que irá ocupar o lugar do futuro vazio. Wanderley tem razão, é difícil de explicar. Afinal, como se explica uma arte? Ela deve ser vista ou tocada para ser sentida ou compreendida.

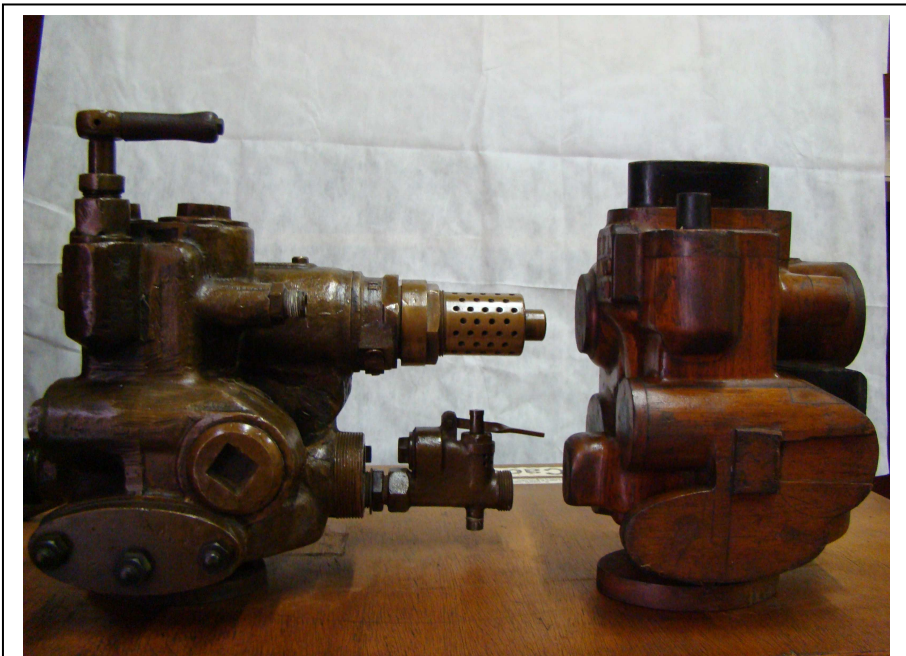


Figura 14. Aparelho de freio a vácuo e modelo similar em madeira para fundição produzido na Oficina.

Se o modelador era o artesão da madeira, o ferreiro o era na arte de modelar o ferro. O primeiro trabalhava com a delicadeza do formão e o segundo com a violência de golpes de malhos e martelões pneumáticos. Mas ambos precisos em suas técnicas.

*“Porque o ferreiro antigamente, o ferreiro era uma profissão que tinha mais valor. Fazia tudo, ferramenta, fazia ferramenta de torno, isso tudo era com o ferreiro. Ferreiro que era uma profissão mais... Alias até hoje, se tiver um ferreiro ele resolve uma oficina. Na estrada de ferro o ferreiro e caldeireiro de ferro. Fundição também naquela época tinha muito..., não é?”* (Sebastião Costa: Entrevista 10, Anexo II)



IMAGEM 15. Marteleto a vapor. Seção de ferraria. Posteriormente adaptado para trabalhar com ar comprimido. Um dos poucos equipamentos que sobraram depois do sucateamento das máquinas da Oficina

Medidas, desenhos e escalas não tiram do artífice a liberdade de criar. O estatuto de sua criação reside na reprodução, sempre inovadora, de suprir as carências do atraso tecnológico numa perspectiva *from below* invertendo a lógica do conhecimento técnico que geralmente é atribuído ao corpo administrativo; recuperar o que já foi desgastado pelo uso como se cada peça fosse uma obra de arte. Para tanto, o traço livre do artista plástico é substituído pelos equipamentos – réguas, compassos, graminhos<sup>38</sup>, transferidores – que produzem linhas uniformes, lógicas e matemáticas, observando como modelo o desenho que posa sobre a bancada, transferindo-o para a matéria bruta, uma verdadeira arte utilitária. Uma complexa tarefa que nem a todos competia.

<sup>38</sup> Graminho é um equipamento usado sobre desempeno para galgar, traçar e transferir medidas. Já o desempeno é uma mesa com tampo metálico, absolutamente plana, usada para traçar as peças.

“Sr. Enéas: Normalmente eram aqueles que pegavam o serviço mais importante.

José Geraldo – O que era um serviço mais importante?

Sr. Enéas – Ah! Traçado. Traçado mais importante. O próprio serviço mais importante que era, por exemplo, movimento, caixa de graxa, a parte de traçado né. O negócio era meio casco, né. Então o sujeito que se destacava mais a gente considerava o melhor, né.

José Geraldo – Melhores oficiais.

Sr. Enéas – É.

José Geraldo – Eram pessoas que tinham assim mais..., gozavam de mais respeito?

Sr. Enéas – Por exemplo, eu tracei dois pares de lanjerão, dois pares né, de lanjerão, que é como se fosse a longarina do caminhão né. Só que era um a chapa alta e de dez, doze metros de comprimento.

José Geraldo – E tudo prendia ali.

Sr. Enéas – Traçava aquilo ali, ia lá dentro furar... Tem que conhecer desenho, se não conhecer desenho entra pelo cano.” (Enéas Araújo: Entrevista 01, Anexo II)

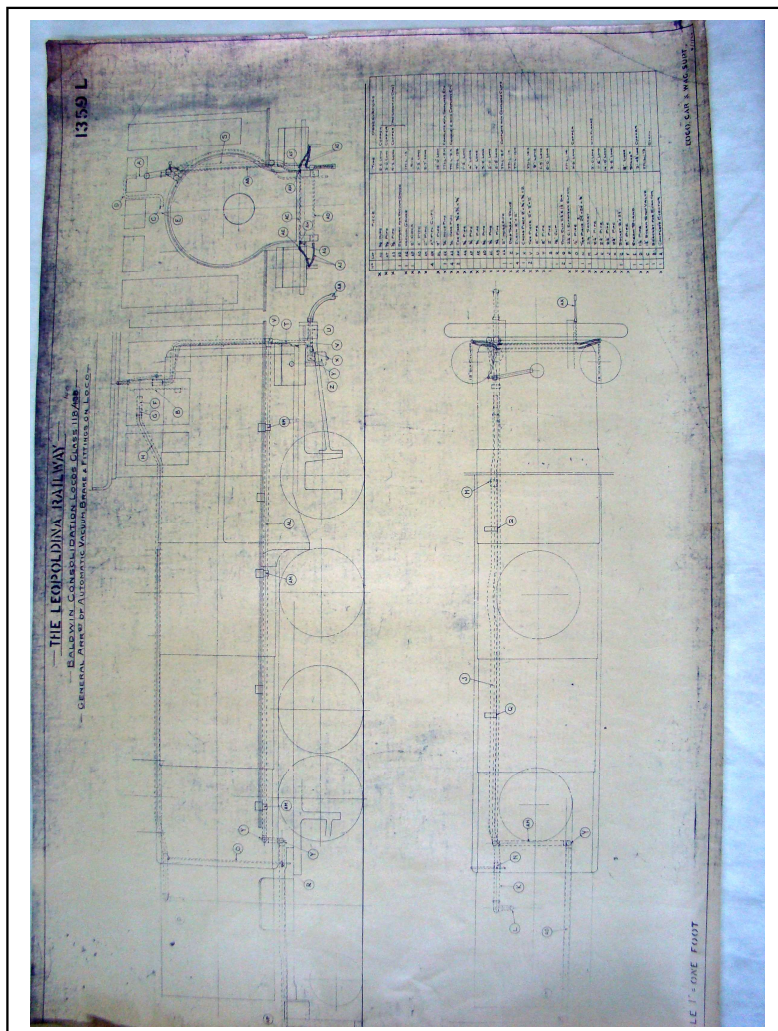


Figura 16. Planta de uma locomotiva a vapor utilizada pelos trabalhadores da Oficina.

Mãos firmes para o traçado ou para a solda, fundir duas partes transformando-as em uma, cobrir as fendas de uma trinca através do calor pontual de um maçarico é um trabalho que também guarda seus “macetes”. Não estamos falando de qualquer solda, mas solda de responsabilidade, que exige um conhecimento além do manejo da chama. O calor sobre o metal pode provocar efeitos inesperados, por isso é preciso prevêê-los para evitar um dano em função de um conserto.

*“Então é o seguinte: teve vez, isso é uma coisa importante, muitas vezes o pessoal não pensa isso. Já teve vez de estar trabalhando, então, quem ultimamente tava especializado que, soldava cilindro de máquina - o cilindro você sabe o que é, aquele cilindro de máquina à vapor. Então, quem soldava mais ali, a aba costumava quebrar. E ultimamente que estava soldando, (...) era uma responsabilidade danada. Aquilo ali rapaz, depois que preparava, tinha que pegar, (...) ai tinha que fazer uma fogueira, por o cilindro na fogueira, por fogo para aquecer ele todo. Porque não parece nada, contração quebrava outra parte do cilindro, você entendeu bem? Então ali pra distribuir aquele calor pra dilatar as moléculas mesmo dava aquele calor. (...) Então tirava ele do fogo e, já tinha lá o (material) tudo cortadinho no tamanho, então cercava ele todo de coisa, todo de coisa pra não receber caloria, pra não receber a temperatura fria quer dizer né, vento, essas coisas. Então, só ficava aquele lugarzinho pra você soldar. Ai você ficava naquela posição ali, mas que calor que eu tomava! Nossa Senhora! Ai ficava duas horas soldando, rapaz. Porque era uma aba mais ou menos deste tamanho.”* (Odir de Oliveira Lameira: Entrevista 05, Anexo II)

Uma arte penosa que trazia ao corpo um grande cansaço. Para recompor o desgaste da peça, desgastava-se o físico. Não menos exaustivo era o ofício de fundidor, trabalhando ao nível do chão, numa posição extenuante ao corpo, esculpindo na areia úmida o espaço vazio onde será depositado o metal líquido. Este era transportado manualmente em pesadas “panelas” de ferro, revestidas de barro e com duas alças longas sustentadas por dois trabalhadores. Depois de “sangrado”<sup>39</sup> o alto-forno, não se podia mais impedir o jorro do gusa. Uma fila incessante de duplas de trabalhadores com suas panelas aparavam, uma a uma, o ferro líquido transportando-o até o orifício da forma onde seriam despejados, retornando novamente à fila. Esse movimento durava até que as sete toneladas do metal se esgotassem. O resultado dessa arte somente seria conhecido no dia seguinte, quando o metal esfriasse e as caixas de areia eram abertas.

---

<sup>39</sup> Como era chamada a abertura do forno. Com uma alavanca pontiaguda rompia-se, pelo orifício apropriado, a camada de barro que revestia o alto-forno.





Figura 17. Alto forno da fundição da Oficina, com capacidade para sete toneladas.



Figura 18 – Conjunto de ferramentas usadas pelos fundidores na modelagem das caixas de areia.

Somente a memória na construção de uma identidade é capaz de afirmar, como elemento de sua composição, o que um dia foi trabalho árduo. Afirma-se positivamente quando a história de vida é narrada em meio a sorrisos de boas lembranças; afirma-se negativamente quando, pelo mesmo estilo de narrativa, maldizem o que viveram. Mas esses trabalhadores não se calam, não se omitem, não esquecem.

Esmero e capricho ainda mais apurado estava na prática do biscate. Na oficina o biscate ganha duas dimensões distintas. Na sua forma mais tradicional constitui serviços desenvolvidos extraoficina, em outras empresas ou em casa por conta própria. Essa atividade representa um ganho extra, um complemento salarial. Biscate também eram pequenos artefatos – facas, facões, talhadeiras, martelos, consertos de fechaduras etc - confeccionados ou reformados na Oficina, destinados ao uso doméstico, tanto para o próprio trabalhador quanto para vizinhos e amigos. Essa atividade, embora ilícita, não era entendida como roubo - o que na realidade o era - a não ser se produzida em grande quantidade, com o objetivo específico de venda<sup>40</sup>.

Mas o biscate feito na Oficina era uma prática arriscada; seu executor deveria cercar-se de cuidados para não ser pego pela chefia. De um modo geral os encarregados faziam “vista grossa” e até participavam de tais práticas. O problema era a chefia geral. Mas por serem dois ou três chefes apenas, que nem sempre estavam presentes, e por ser o espaço da Oficina bastante amplo, o risco de serem pegos era minimizado. O biscate intensificava as relações no âmbito da Oficina, não só porque contava com o sigilo dos colegas como também por seu comprometimento tácito com a vigilância da chefia, além do afrouxamento da fiscalização dos vigias dos portões de saída. Para a confecção do artefato desejado, era comum precisar da colaboração de profissionais de outras turmas que se arriscavam ao participar de sua produção. Formava-se uma ampla rede de comprometimentos em nome do companheirismo.

O biscate constitui um espaço de permissividade construído pelos trabalhadores da Oficina, contrapondo-se às regras da empresa. Uma forma de reverter em seu benefício o tempo de trabalho que deveriam se dedicar à empresa, pervertendo a mais-valia. Mesmo não representando um grande ganho, no máximo uma pequena economia uma vez que os biscates não eram de valor substancial. O maior valor do biscate estava na qualidade e beleza do artefato produzido, numa demonstração de destreza e habilidade profissional.

---

<sup>40</sup> O “roubo das cavadeiras” foi um episódio que ficou famoso na Oficina. Um grupo de trabalhadores promoveu uma produção em série de ferramentas, sendo um grande volume de cavadeiras, para serem vendidos no mercado local. Foram pegos e sumariamente demitidos. No entanto, falhas no processo demissionário permitiam ao advogado de defesa, num processo que durou anos, recuperar os direitos trabalhistas dos acusados.

*“Ih rapaz! A gente fazia cada um biscate bonito pra chuchu. A gente fazia mais era ferramenta. Fora disso, a ferramenta, a gente fazia muito, sabe o quê que é? Faca. Fazia cada uma faca rapaz! Isso eu ainda tava na seção ainda dos ajustadores. Lá na seção, a gente arranjava uns, umas fibras, de várias cores, preta, vermelha, amarela. Furava ela e enfiava assim no cabo da faca, tá entendendo. Enfiava assim 2, 3, 4, enfiava aquilo tudo assim. Depois, arrematava aqui atrás pra não voltar, não fugir, e polia aquilo tudo direitinho, mas rapaz, mas ficava um troço de doido sô. A gente fazia cada um biscate ali fora de série, sabe? Fora disso, pode ser que tenha alguém que tenha feito outros tipos de biscate, assim mais perigoso né. Vamos dizer assim, que pudesse às vezes até uma má consequência pra ele sabe. Mas, o mais que a gente fazia era facão, era faca, era martelo. Os ferreiros faziam martelo pra gente tá entendendo. Fazia cada um martelo bom rapaz! Ele copiava do martelo americano, mas fazia igualzinho. Na ferraria lá tinha uns camaradas que eram uma beleza pra fazer a ferramenta. Ih rapaz! Aquela oficina ali era rica de inteligência ali. É muita gente, cada um fazia uma coisa incrível, compreendeu? Incrível. De maneira que então é isso aí...”* (Carlos Araújo: Entrevista 03, Anexo II)

A ferramenta é a extensão das mãos e da força do trabalhador, elemento primário do trabalho, primeiro avanço cognitivo que permitiu ao homem multiplicar sua capacidade produtiva. A ferramenta foi sendo ajustada e moldada na relação do homem com o seu fazer, ou melhor, de acordo com que queria se produzir. Na oficina cada trabalhador tinha sua ferramenta, geralmente feita por ele mesmo ou encomendada ao companheiro dentro de certas especificidades. No jargão comum, “a ferramenta é meio oficial”, o que significa que bons oficiais são aqueles que têm boas ferramentas e são cuidadosos com elas. Por outro lado, o mau oficial é desmazelado com seus apetrechos de trabalho. A ferramenta constituía uma peça íntima do trabalhador da Oficina - emprestá-la era um ato de relutância, dependeria muito de a quem estava pedindo.

A ferramenta, como símbolo e signo do trabalho/trabalhador, é apropriada e utilizada de várias formas e para variados fins. A maçonaria, com o esquadro e compasso; o comunismo com a foice e o martelo, são as formas mais conhecidas de apropriações de ferramentas como simbologia. Para o trabalhador, a ferramenta simboliza o valor de seu trabalho e constrói sua identidade.



Figura 19. Altar montado na Oficina para a Missa do 1º de Maio de 1961. Chamamos a atenção para as ferramentas que fazem parte do ornamento.

“*A Oficina de Porto Novo era um celeiro de bons profissionais*” (José Heitor da Silva: Entrevista 12, Anexo II). Dali saíram profissionais que atuaram, com sucesso, em outras empresas, principalmente no Rio de Janeiro. “*Mas não deu pra desfalcar o time não*” (Enéias Araújo: Entrevista 01, Anexo II ). Havia vários motivos para essa transferência, dos quais destacamos os mais radicais, ou seja, demitiam-se da ferrovia para trabalhar em outras empresas, aproveitando a formação que tiveram na Oficina. Segundo Enéias Araújo, o período em que mais ocorreu essa migração foi durante a Segunda Guerra Mundial. Outros se transferiram dentro da própria ferrovia para trabalhar na oficina de Praia Formosa, na cidade do Rio de Janeiro ou em Niterói. Tanto Sebastião Costa quanto Luís Pinto da Cunha alegaram que a transferência foi para fugir da perseguição de seus chefes que comprometiam suas carreiras profissionais. O primeiro permaneceu em Niterói por três anos e o segundo em Praia Formosa até aposentar-se, somente então retornando a Além Paraíba. Outros passavam fora curtos períodos, suprindo carências em outras oficinas ou cumprindo estágios em firmas fornecedoras de material à ferrovia.

Sendo trabalhadores que tiveram sua formação profissional básica na Oficina de Porto Novo, acabaram assimilando os valores pertinentes àquele espaço. Suas atuações em outros espaços de trabalho e a avaliação que fazem deles tornam mais evidentes os contornos do



grupo que descrevemos. Iremos nos basear em três casos: Sebastião Costa, que atuou por três anos na Oficina da Leopoldina, em Niterói; Luís Pinto da Cunha, que se transferiu para o Rio de Janeiro e somente retornou a Além Paraíba após aposentar-se e Odir de Oliveira Lameira, que cumpriu estágio por um curto período na White Martins, fornecedora de material e equipamento de solda para a ferrovia. Esses exemplos nos permitirão avaliar a confrontação de espaços e demonstrar a forma como determinados espaços se mantêm na memória quando nos deslocamos de um e para outro.

Sebastião Costa não demonstrou nenhuma estranheza ao se deparar com o novo espaço de trabalho. Seu *“convívio lá foi bem, com a turma lá. Lá tinha bom profissional. A turma de lá de Niterói, que trabalhava no navio como ferreiro”* (Entrevista 10, Anexo II). Os novos e experientes companheiros proporcionavam um ambiente de trabalho profissionalmente similar ao que levava consigo. Sua única estranheza foi quanto à qualidade do carvão usado na forja que, segundo ele, estava acostumado ao carvão de coque e em Niterói usava-se carvão vegetal, pior para ser trabalhado. O espaço físico de trabalho de Sebastião imaterializou-se em sua memória, passou a fazer parte do seu “eu trabalhador”, servindo como parâmetro para se colocar diante de outros grupos.

Trabalho de memória similar ocorreu com Luiz Pinto da Cunha, o que prova a mesma natureza da formação individual pela convivência em espaços comuns. No entanto, o novo espaço de convivência de Luiz entrou em conflito com o anterior, provocando problemas de estranheza e adaptação.

*“Eles não sabia trabalhar não. Eu tô de longe, tô observando o serviço, tô observando. Os caras são ruins, porque não consertam a máquina. Aí tiraram o gerador fora. Mandaram tirar o gerador da máquina fora. Um gerador deste tamanho assim. Desparafusaram lá, tiraram ele e levaram lá pra turma de Seção Elétrica. Ai um dia, um dia eu provoquei o serviço. Falei com o encarregado: -Se vocês não conseguem consertar a máquina eu conserto. Tão consertando ai, não consertam, você não me chama. Eu provoquei o serviço. (...) Outro dia ele me chamou. O encarregado era um porcaria também, não sabia nada. (...) -Ô Luiz, vai lá ver aquela máquina lá a "jeritinha" lá porque tá queimando o retificador, todo retificador queima. Ah é! Tá. O gerador tá ai, já chamei o Dr. pra olhar o gerador, ele rodou ele ai, parece que ele falou que tava raspando muncadinho. Engenheiro elétrico, heim! Engenheiro de eletricidade, falou aquilo mas saiu, não falou mais nada. Falei: -Então você manda montar o gerador no lugar porque o gerador não tem defeito não. Sem vê, né. O gerador não tem defeito, ou ele gera ou não gera. Se ele tá gerando a ponto de queimar o retificador ele tá gerando, tá gerando demais. O que tá faltando é o que controla, o controlador, que é o retificador de voltagem. (...) Então você arranja um pra me ajudar. Botei ele lá, botei no lugar, parafusei lá as porcas, liguei os fios. Arranquei o gerador, o gerador tava todo arreventado, o gerador, não o retificador, todo arreventado. Eu até bobeei, podia ter falado assim: -Outro retificador novo ai, vê lá pra botar na máquina. Não, eu vou consertar o retificador.”* (Luiz Pinto da Cunha: Entrevista 06, Anexo II)

Seu Luiz foi obrigado a adaptar-se a um novo espaço e novas funções. Na Oficina de Porto Novo, era torneiro e aprendeu a trabalhar em máquinas a vapor, mas, quando chegou ao Rio de Janeiro, passou por nova aprendizagem em consertos de máquinas elétricas. No entanto, os princípios que nortearam sua primeira formação o acompanharam, o que o tornou crítico de seus companheiros por não saberem ou não quererem aprender a trabalhar. Há uma moral profissional que transcende à aprendizagem de funções mecânicas, de repetições infinitas das mesmas atividades. Trata-se da vontade e habilidade de desenvolver capacidades cognitivas, transformando informações em dados gerenciados intelectualmente e aplicados em contextos diversificados. Dominar o conhecimento e não ser dominado por ele.

A passagem do Sr. Odir Lameira pela White Martins significou a consagração de suas capacidades profissionais. Assim que terminou o estágio naquela empresa foi convidado a nela permanecer, o que significava que suas competências iam além do trabalho que desenvolvia na ferrovia. O espaço da Oficina que levava consigo o projetou em outros espaços.

*“E no dia que eu tava pra sair ele me chamou lá no escritório e falou assim: -‘Seu Odir, o senhor não tem vontade de sair de onde você mora não?’ -Não, tenho vontade não, tô muito bem lá, graças a Deus, toda minha família é de lá. -‘Apareceu uma boca aí e você tá indicado, se o sr quiser ir, o sr pode ir lá e desistir lá da Leopoldina’. (...) Em Joinville, Santa Catarina. Falei: -Não, lá tá frio e tal, não falei não ((risos)). Queriam me mandar lá pra Joinville rapaz, Santa Catarina. Trabalhar de soldador, massariqueiro, soldador, tudo lá. - ‘O sr vai fazer tudo, soldar, cortar, tudo’. Eu aprendi tocar a pantográfica né, aí ele falou: ‘Você vai fazer isso tudo lá’. Falei: -Não, quero não. ‘Paga bem’. Não quero não.” (Odir de Oliveira Lameira: Entrevista 05, Anexo II)*

Os espaços exercem sobre os indivíduos uma grande influência e servem também para atá-los, de alguma forma, ao local de origem. Às vezes, removê-los torna-se tão difícil que nem mesmo as possibilidades de melhorias materiais conseguem provocar seu rompimento físico. De um modo geral, os laços familiares que constituem os portos mais seguros são aqueles que cobram a presença física, a partilha do cotidiano. Sebastião Costa, assim que pôde, retornou a Além Paraíba, à Oficina de Porto Novo, para casar e criar os filhos, morando na mesma rua de sua infância. Seu Odir sequer quis experimentar novas possibilidades. Já Seu Luiz, não contando mais com seus laços familiares, permaneceu no Rio de Janeiro até que sua condição econômica de aposentado o impelisse de volta à vida mais barata do interior, atando velhos laços espaciais.

A permanência do espaço físico influencia a persistência do espaço societário. Os projetos que se propõem transformadores causam, geralmente, mudança de espaço, de

ambiente, por necessidade física ou da mentalidade dos indivíduos. De qualquer forma é necessário deixar claro que uma etapa está sendo encerrada e outra está começando para que o novo seja instaurado - a memória da mudança tem que se sobrepor à memória das permanências. A estatização da ferrovia nos anos 50 constituía o novo elemento com os quais os ferroviários teriam que conviver: uma nova empresa, um novo patrão, uma nova administração. No entanto, a permanência do espaço e suas práticas não foram alteradas na Oficina de Porto Novo, criando uma desconfortável situação que confunde e ofusca a memória daqueles que viveram esse processo. A era do vapor acabou, mas as máquinas ainda eram as mesmas, não importando a força que as tocava, se vapor ou eletricidade; novos vagões eram produzidos e consertados, novos materiais eram introduzidos, mas trabalhados com as mesmas tecnologias de antes. Afinal de contas o que mudou para o trabalhador se seu trabalho não mudou?

A dinâmica das transformações pode ocorrer de forma natural, no contexto do vivido dos indivíduos, sendo também naturalmente absorvida por ele. Mas quando as transformações são provocadas por elementos exógenos, com uma postura diferente da maneira de os indivíduos verem o mundo, e se esse olhar o mundo não for mudado, abre-se um espaço fértil ao conflito. A tendência de quem sofre a invasão é o apego ao antigo porque este ainda constitui o elemento mais forte de sua identidade. Todos marcam a distinção entre um momento e outro, e embora esse processo não tenha afetado os trabalhadores materialmente - pelo contrário, há um consenso de significativas melhorias, principalmente salariais - a gerência da nova estatal feriu os princípios dentro dos quais foram formados na gestão inglesa.

Na nova gestão, passou a haver um afrouxamento da fiscalização disciplinar - o que conferia ao trabalhador maior tranquilidade - por outro lado, no entanto, os cargos de chefia passaram a ter uma implicação mais política que técnica, afetando um dos principais códigos de organização profissional do grupo: o merecimento. *“O sujeito vinha me dava uma ordem e eu dizia: -Você não entende nada disso?”*. É assim que Ivanoê Vasconcelos Barbosa (Entrevista 02, Anexo II) dizia responder àqueles que não partilhavam das regras estabelecidas pela cultura de ofício daquele grupo.

Nesse sentido, os cargos de chefia também passavam pelo julgamento da capacidade profissional de quem iria ou deveria exercê-lo, ou seja, o respeito àqueles que ocupavam tais cargos ocorria mediante reconhecimento de sua capacidade como artífice. Mestre é reconhecidamente aquele que guarda um conhecimento a mais, que demonstrou, na prática, ser autor de uma obra prima ou está perto da perfeição naquilo que executa; aquele que é

capaz de fazer os diagnósticos mais complicados e dar soluções eficientes. Nisso residia a natureza da liderança.

Comandar também exige atributos de relacionamento. A voz ativa de comando quando se faz somente pela força da autoridade, por uma imposição tachativa de ordem, está sujeita ao malogro do comandado que pode transformá-la em elemento subjetivo de insatisfação e revolta. Mesmo sendo clara a regra, quem manda, manda e quem obedece faz, isso traz implicações no relacionamento entre duas pessoas, principalmente se a ordem é verbal e dada pessoalmente. Elementos de empatia devem transitar junto à voz de comando para que esta seja bem aceita. A habilidade do comando de turma, os cargos de mestre e contramestre, requeriam a habilidade de transitar entre as determinações da empresa e as regras estabelecidas pelo grupo comandado. No entanto, era objeto de desejo, pois significava ir além do que as ferramentas de trabalho permitiam.

Na Oficina, a chefia da turma era escolhida pela administração entre os trabalhadores da própria turma e, significativamente, denominada “mestre” e “contramestre” para seu auxiliar. O que gerava um campo de disputas veladas, principalmente depois que a empresa foi estatizada.

*(...)“Me chamaram lá e tal, aí fui chamado pra ser contramestre. Aí foi contramestre. Inclusive, parece uma, uma coisa que fui abençoado, não sei, eu estava de licença-prêmio, seis meses estava em casa, aí o encarregado veio aqui me chamou aqui, o encarregado, era meu encarregado, ainda não tinha separado a turma, aí ele me chamou, falou: ‘-Ó, separou a turma de soldador então você foi escolhido para ser encarregado’. Mas houve um..., nem devo contar porque isso é coisa que num é pra ser revelado. (...) porque quem tinha o direito de ser encarregado era eu, porque eu era, além de ser o mais velho na casa, eu tinha o curso, eu fiz o curso no Rio, na White Martins. E aí apareceu um cara que trabalhou na Rede, ele era inspetor de solda, né. Ele cismou com um cara lá que foi ajudante de trabalhador e depois passou a artífice, sabe como é que é. (...) Aí passou que ele era cortador, trabalhou na ferraria, ele era cortador, só cortava material, não era soldador. (...) Aí quando chegou na época de separar a turma, tinha que ter uma ordem especial, então o encarregado meu, veio aqui falou comigo pra ir lá (...). Fui lá. Me apontou, falou: ‘-O encarregado tem quer ser ele, ele é bom profissional, tem curso e tal. Aí esse cara que era inspetor falou: ‘-Se não for meu candidato..., aí então fica conforme tá, o soldador fica por conta do caldeireiro’. E o chefe tava doido pra separar, porque dava muita amolação junta, caldeireiro, turma de solda, caldeireiro turma de solda, dava muita amolação. Aí ele falou: ‘-Então faz o seguinte, contramestre você pode pôr quem você quiser, mas o encarregado é meu candidato.” (Odir de Oliveira Lameira: Entrevista 05, Anexo II)*

Disputas também se davam entre as turmas. Na entrevista com o ferroviário Enéas Araújo, ficaram claras duas disputas no âmbito da oficina. A primeira diz respeito à superioridade técnica da turma de manutenção sobre as demais turmas. É lógico que esta é

uma visão do Sr. Enéas, que chegou a chefiar uma das turmas de manutenção. Na opinião dele, como esta turma distribuía o serviço para as outras, determinando o que ia ser feito, ela seria merecedora dos créditos profissionais.

*“Sr. Enéas – Não sei se eu cheguei a te falar mas, por exemplo, a turma de ajustagem onde eu trabalhava, quer dizer, o ofício que eu trabalhava, é o que tinha um... Eles (torneiros) não concordavam, por exemplo, a tornearia, não concordava que a nossa era superior a deles em parte, né.*

*José Geraldo – Havia uma rivalidade entre turmas?*

*Sr. Enéas – É, vocês tem habilidade, não resta dúvida, tem competência na medida, tal e tal, mas quem torneia também é o torno não são vocês. Vocês apenas manobram a ferramenta. As partes de manobra, né. É que a nossa, a máquina vinha para reparar a gente tinha que suspender, pôr no estaleiro, encomendar as peças, na fundição ou se era para a ferraria, na ferraria, se era para reconstruir na ferraria ia para lá. Nós é que determinávamos tudo. E quando vinha para traçar nós é que traçávamos. A fundição entregava bruta. Então ia para a tornearia traçada por nós, às vezes. (...) A gente mesmo montava. E o resto era coadjuvante. Por exemplo, a caldeiraria fazia a parte dela não resta dúvida, mas tudo em comum acordo com a gente.”* (Enéias Araújo: Entrevista 01, Anexo II)

Há na Oficina pelo menos duas ordens de valorização do ofício. São mais valorizados aqueles considerados com mais elevado grau de sofisticação e precisão, em que se destacam as turmas de ajustagem e tornearia. Daí o embate do sr Enéias com os torneiros, colocando como elemento de vantagem a destreza manual exigida ao ajustador como diferencial vantajoso. Nesta ordem de valores, os ferreiros ficam em absoluta desvantagem, porque impera em seu ofício, além da força física, um trabalho desenvolvido à base de marretadas, além de ter que conviver com as altas temperaturas das forjas. No entanto, essas diferenças se desfazem quando operamos com outra lógica da divisão do trabalho, colocando não um ofício contra o outro, mas observando os trabalhadores dentro do mesmo ofício, ou seja, ajustador com ajustador, torneiro com torneiro, ferreiro com ferreiro, assim por diante. A competição entre indivíduos do mesmo ofício tem como regra o grau de destreza, agilidade e precisão dentro de parâmetros similares: a aproximação do ofício com sua obra prima como um valor reconhecido por todos, independente do lugar de observação. Por isso o sr Odir de Oliveira Lameira, soldador, elogia o “Cica”, modelador; o sr Carlos Araújo, ajustador e depois desenhista, elogia os ferreiros, e assim por diante. A divisão do trabalho torna-se, desta maneira, um elemento de coesão, porque há um respeito às diferenças. A busca do primor num ofício específico é o ideal que iguala a todos.

Outra disputa que aparece nesta entrevista se dava entre as próprias turmas de manutenção, em que estava em jogo quem mais rápido preparava sua locomotiva e a aprovava no teste de Volta Grande. Qualquer defeito neste teste que obrigasse a locomotiva a voltar

para a oficina era motivo de vergonha para uns e deboche de outros - o orgulho profissional não podia ser ferido.

Quando se trata de um universo operário estável, ou seja, trabalhadores que atuam por toda a vida em uma empresa e que normalmente são substituídos pelos seus filhos, cria-se um ambiente propício para mitificação de histórias ocorridas no próprio ambiente de trabalho e, de alguma forma oriundas e incorporadas às práticas de ofício. Como exemplo, narrarei uma dessas histórias que ouvi na vivência nesse campo de pesquisa. Se ela foi imaginada ou mitificada a partir de um fato real não temos como comprovar, mas o que nos interessa é demonstrar elementos do imaginário que explicam uma mentalidade. Uma história sem nomes e data que assim reproduzo:

*Uma turma de manutenção partia em direção a Volta Grande para experimentar sua locomotiva recém reformada. Aproximando-se o trecho de serra o fogo foi intensificado na fornalha aumentando a pressão da caldeira, conferindo-lhe maior potência para vencer tal desafio. Quando foi observado o manômetro (instrumento que mede a pressão da caldeira) percebeu-se que este assinalava uma pressão além do limite admitido pela caldeira e continuava aumentando. A válvula de segurança que deveria liberar automaticamente a pressão excedente não entrou em funcionamento, aumentando o risco de uma explosão. Imediatamente, foi retirado o fogo da fornalha e, mesmo assim, o mercador de pressão continuava a assinalar pressões cada vez maiores. O pânico tomou conta de todos que imediatamente abandonaram a locomotiva, correndo para longe. Aguardou-se por um longo tempo e nada acontecia. Até que um corajoso se dispôs a enfrentar o problema, aproximou-se da locomotiva e percebeu que já estava fria, subiu na máquina e verificou que o defeito era do manômetro. Que vergonha! Um defeito tão simples e não fora percebido. Conclusão da história: o aferidor de manômetro, o homem responsável pela manutenção desse equipamento, foi obrigado a se afastar durante dias da Oficina, sob ameaça de forte represália dos companheiros.<sup>41</sup>*

Durkheim advoga a tese de que a divisão do trabalho não pode ser vista como a causadora da dispersão no mundo do trabalho desde que os contatos sejam suficientemente intensos a ponto de criar regras que equilibrem as relações. Essas regras devem ser formadas, constituindo e sendo constituídas, pelo arbítrio dos indivíduos, “pois só a personalidade moral que esteja acima das personalidades particulares é que forma a coletividade.” (DURKHEIM, 1973, p. 307) A estabilidade da regra constitui a estabilidade do grupo que a elege, independente de sua origem, dos efeitos que exerce sobre cada um. Somente assim, ela faz sentido, ou seja, funciona introspectivamente, transformando conflito em coesão.

As disputas e conflitos que ocorriam entre trabalhadores e grupos de trabalhadores da Oficina constituem um fator positivo de suas sociações. De acordo com George Simmel

---

<sup>41</sup> Narrativa do autor.

(1983), estes conflitos não só são naturais como constituem elementos necessários à interação. A intenção não é aniquilar o outro, mas atingir uma meta ideal, sendo vitoriosos aqueles que mais se aproximam dela.

“Cada parte combate seu adversário sem se voltar contra ele, sem tocá-lo por assim dizer. A motivação subjetiva e antagonista conduz assim à realização de valores objetivos e a vitória na luta não é realmente o sucesso da luta em si, mas, precisamente, da realização de valores exteriores a ela.” (SIMMEL: 1983, p. 137)

Há uma moral profissional que não pode ser maculada. Ela determina um ideal a ser alcançado que justifica o esforço do dia-a-dia na busca de um maior valor de si. Contra o valor do quanto produz, o trabalhador responde com o valor do como é capaz de fazer, muito menos pela quantidade, que corresponde ao valor de mercado, quanto mais pelas capacidades, que correspondem ao valor do ato de produzir. Ao condenar o ato de seus pares que não corresponde aos princípios desse trabalhador, o que pretendem é a valorização da classe em si e para si. Negar os princípios da classe à qual pertencem de forma inconsciente ou deliberada é se marginalizar perante ela. As atitudes não condizentes são (des)classificadas, atirando o indivíduo para a margem ou para a total exclusão do grupo. Pode-se continuar convivendo com ele, mas com frágeis vínculos de pertencimento.

Dentro da linguagem e das práticas dos trabalhadores da Oficina encontramos a expressão *morcego* que é utilizada para designar aquele trabalhador que propositalmente mantém um ritmo muito lento de trabalho ou fica parado a maior parte do tempo. Isto dá não só um novo sentido ao substantivo, como cria o neologismo verbal *morcegar* e seu gerúndio *morcegando* para designar o ato: o indivíduo está *morcegando*<sup>42</sup>. É uma classificação intra-grupo e não tem necessariamente um vínculo com as classes patronais e, embora possa demonstrar a insatisfação do trabalhador, é uma atitude muitas vezes condenada pelos próprios companheiros. O *morcego* acaba sendo desclassificado dentro da escala de valores tacitamente construída pelo grupo, mas não é renegado, ao contrário do que acontece com o *dedo-duro*. Este sofre um processo de exclusão porque sua conduta nega o seu ser operário, suas origens, sua condição de classe.

O *dedo-duro* é aquele que deliberadamente denuncia o companheiro à chefia para que desta forma possa se destacar e tirar disto vantagens pessoais. Ele corrompe o princípio básico da identidade de classe, o companheirismo. É diferente de quando a projeção do trabalhador

---

<sup>42</sup> José Sérgio Leite Lopes (1978) identifica a prática similar do *remanchar* entre os trabalhadores *profissionistas* da usina do açúcar. Mas enquanto lá essa prática está restrita à relação do operário com a máquina e a produção, aqui ela toma uma dimensão maior porque interfere nas relações entre os trabalhadores.

se dá pela supervalorização do seu *ser* operário, do reconhecimento – tácito ou declarado – de seu valor pelo trabalho.

No mundo operário há uma valoração do trabalho distinta daquela atribuída na relação com o capital. Para além do valor de mercado, o trabalho passa a ter um valor social, por isso impregnado de certa ética. O *morcego* é desonesto para com seus pares, pois na medida em que um trabalha menos, outros deverão trabalhar mais. Seu Luís Pinto da Cunha durante sua permanência no Rio de Janeiro se deparou com uma situação ainda mais grave que *morcegar*. Enquanto o *morcego* é aquele que não faz, *dar uma bicicleta* é fingir que faz ou não fazer na forma como deveria.

*Seu Luís: (...) Eu troco 16, 20 escovas lá em baixo sabe porque? Porque eles não trocam. Eles olham lá, e tinha um negócio lá eles falavam: -Vou dar uma bicicleta nessa máquina. Dar uma bicicleta é não fazer o serviço. Trocar a escova, porque você entrar lá debaixo do motor lá sujo de terra, uma lâmpada ali pra você trocar o porta escova, tirar a escova que tá tudo baixinha, tinha quem trocar, tinha uma medida pra trocar, manter a máquina trabalhando.*

*JG: Dar uma bicicleta era não fazer?*

*LC: Não fazer. Falava que faz, e tá pronto e a máquina ia dava pra trabalhar mais um mês, e ia assim. Quando eu pegava por azar meu, tinha que trocar um monte de escova, tava tudo arrasado. Trabalhava muito. Eu falei: -Eu faço o serviço, eu entrego cedo e o serviço feito, não é tapeado não. (Luís Pinto da Cunha: Entrevista 06, Anexo II)*

Portanto a classe discrimina o mau trabalhador, uma vez que ele depõe contra a categoria. Mesmo encarando o *morcego* como uma forma subjetiva de revolta contra o capital, ele não deve estar acima do espírito corporativo. O trabalhador sabe distinguir entre o agir contra a exploração do capital e se valorizar perante o mesmo.

A cultura de ofício chega também à representação sindical. Aqueles trabalhadores que exerciam representação sindical eram bem vistos pelos companheiros se fossem profissionais dedicados e habilidosos que compartilhavam o cotidiano. Isso dava ao representante sindical maior credibilidade e legitimidade. Por outro lado, se fosse um trabalhador relapso em seu ofício, distante do cotidiano de trabalho, a representação sindical passava a ser vista como um “encosto”, uma forma de fugir às suas obrigações de trabalhador. A forma como atua o representante sindical faz incorporar ou exorcizar a instituição sindicato da vida política do trabalhador. A representação sindical é o elo vital entre o trabalhador e a instituição, o que faz slogan como “o sindicato somos todos nós” fazer ou não sentido.

A força que demonstra a cultura de ofício na configuração identitária do trabalhador da Oficina, que lhe dá poder e status, não é transposta com a mesma força para a luta sindical quando esta adota uma postura combativa mais radical. Maria Célia Paoli já havia chamado a



atenção para o fato de “que o operariado brasileiro não é nem nunca foi atrasado e irracional, embora possa ser conservador” (PAOLI, s/d, p. 53). O sindicato é bem visto quando atua em questões individuais, quando obtém conquistas pelas vias da negociação ou atuando juridicamente, mas quando a ação chega ao limite da greve encontra bastante resistência, exigindo dos líderes sindicais persuasões mais contundentes para conseguir o apoio de todos.

*José Geraldo: O senhor fazia greve?*

*Odir: Fazia greve porque era obrigado, meu filho, eu era obrigado. Então se você falasse assim: -Eu não vou fazer greve. Não adiantava porque eles te arrastava de lá. Te arrastava de qualquer jeito. Te pegava e te arrastava de lá. (Odir de Oliveira Lameira: Entrevista 05, Anexo II)*

É importante fazer uma distinção do ferroviário antes e depois da estatização. Antes, mesmo os salários sendo os melhores da cidade, ainda sim eram baixos.

*“Na Leopoldina a gente ganhava pouco né, a política ali é... Se bem que o operário da Leopoldina, mesmo ganhando pouco, ainda era o melhor salário de operário aqui. Da Leopoldina era melhor, operário da Leopoldina oficial, artífice né, ferreiro e tal... Era cotado, mas vivia todo mundo na miséria. Mas era o melhor emprego, porque os outros, da fábrica de tecido, era pior né.” (Luiz Pinto da Cunha: Entrevista 06, Anexo II)*

No entanto, nos tempos mais difíceis, não há registro na memória de mobilizações. Não se tem memória de greves no período anterior a 1950 dos trabalhadores da Oficina. Como sabemos, dos anos 50 até o golpe de 64, o país vivia um período de grande efervescência política em que os sindicatos encontraram um campo fértil para suas atuações, principalmente aqueles mais fortemente estruturados, entre eles o ferroviário. Em Além Paraíba se destacou a direção da força sindical conhecida significativamente como “Pau Puro”<sup>43</sup> pela sua atuação e responsável pelo grande poder de mobilização e inúmeras greves e paralisações. Por outro lado, os sindicatos das fábricas locais, principalmente de papel e tecido, mesmo apoiados pelos sindicatos dos ferroviários nas “greves de solidariedade”, não obtinham ganhos tão expressivos e seus trabalhadores sofriam maior repressão patronal. Isso fez com que aumentasse ainda mais a diferença entre os salários dos ferroviários e dos demais trabalhadores locais. À mesma medida que aumentava a diferença de salários e o status do trabalhador da ferrovia em relação aos outros trabalhadores, aumentava o estranhamento entre esses dois grupos.

---

<sup>43</sup> Sindicalismo atuante dos anos 50 e 60. Sua denominação, “Pau-Puro”, segundo informações colhidas em campo, diz respeito, por analogia à madeira de lei que não se broca (corrompe) não apodrece (se vende), não empena (pelego) e se mantém firme nos seus propósitos.

### 3.4 – Das relações de trabalho nascem as relações sociais

A vida numa cidade pequena já é, em si mesma, um elemento de proximidade entre as pessoas. Vive-se nela uma real sensação de que todos os habitantes se conhecem. Uma sociedade aparentemente simples se comparada aos complexos grandes centros com sua multidão de estranhos. No entanto, no interior, nas pequenas cidades, devido à intensidade dos contatos, as relações tomam outras formas de complexidade. Os indivíduos dos grandes centros pulverizados e isolados mantêm entre si relações esparsas e fluidas – salvo em situações especiais. No interior, dado os contatos constantes com os mesmos indivíduos, a partilha do cotidiano no mesmo espaço, essa proximidade e intimidade criam laços de compromissos e comprometimentos tácitos.

A família, como núcleo societário, sofre o rompimento de suas linhas demarcatórias e, sem perder sua privacidade, abre-se para o público. A intimidade que alcança a vizinhança nas pequenas cidades do interior leva a família à rua e traz a rua ao familiar. A família não constitui por ela mesma uma unidade de decência e virtude: ela constrói seu acervo moral na interseção com o público. Uma construção societária ampla e única que permeia a vida de todos, fiscaliza cada indivíduo em seus atos elegendo-o ou condenando-o moralmente.

Um contato tão intenso reduz o espaço do indivíduo em relação ao coletivo. “A vida comum é atraente e ao mesmo tempo coercitiva” (DURKHEIM, 1973, p. 313). No entanto, o que se perde de individualidade se ganha de proteção; o que se perde de privacidade se ganha de identidade pela nomia<sup>44</sup> de pertencimento, tendo esta na família e na profissão/trabalho seus mais fortes elementos. “Ora, o grupo profissional não lembraria neste ponto o grupo familiar se não houvesse entre eles algum vínculo de filiação.” (Idem, p. 314)

Sendo Além Paraíba uma pequena cidade interiorana, predominantemente operária no período que procuramos recuperar (anos 1940-50), tendo em vista seu significativo volume de atividade industrial<sup>45</sup>, é lógico pensar que é nesse meio que se encontra o maior volume das relações sociais. Mas, como esse trabalho se restringe ao ferroviário, é por ele e dele o espaço societário que construiremos.

Quando abordamos sob a forma de aprendizagem profissional (Item 3.2) e a moral profissional, o valor atribuído ao trabalho pelos trabalhadores da Oficina (Item 3.3), fizemo-lo recuperando elementos das corporações de ofício que, como demonstrou Durkheim (1973), avançam no tempo influenciando formas organizativas do trabalho posteriores ao seu tempo

---

<sup>44</sup> Invertamos aqui o sentido do conceito de anomia desenvolvido por Durkheim.

<sup>45</sup> Vide Anexo III. É exatamente essa a condição do que denominou-se Brasil Arcaico, conforme procuramos demonstrar no Capítulo 2 dessa dissertação.

de existência histórica. Nesta forma organizativa do trabalho, o mestre da corporação mantinha com seus subordinados uma relação pessoal de responsabilidade sob seu bem estar. Era comum estes subordinados, especialmente os aprendizes, viverem na residência do mestre, obstante os conflitos que essa relação poderia causar.

Esta aproximação entre a casa do mestre e o ambiente de trabalho ainda pode ser percebida nas falas de nossos entrevistados. Vejamos o caso de Nelson Leonardo Incerti: seu pai, um imigrante italiano, cooptado nos estaleiros de Rio de Janeiro pela administração inglesa da ferrovia, veio chefiar uma das maiores turmas da Oficina, que reunia caldeireiros de ferro, cobre e soldadores.

*Nelson: A seção dele era tão grande, que vinha aquele pessoal que, às vezes tava doente, até ai pra casa pra poder procurar remédio, até isso. Mamãe dava e tudo, atendia com toda boa vontade. Não sei se você conheceu o Zé Ananias, conheceu?*

*José Geraldo: Não, pessoalmente não.*

*Nelson: Pois é, ele tem um irmão vivo ainda. O Zé Ananias, minha mãe fazia até curativos na perna dele. Rasgava aqueles lençóis, ele vinha aqui. Esse já era soldador de oxigênio/acetileno. Vinha aí, e outros mais. Naquela época os encarregados tinham a autorização de trazer água<sup>46</sup>. Tinha uma água boa ali né. Ai eles traziam água ai pra casa naquelas bicas de barro muito grande, aquelas tirrina né. E chegava até brigar um com o outro, aqueles carregadores, porque minha mãe fazia muito bolo e broa e eles queriam comer aquilo ((risos)). Então era uma satisfação medonha de encontrar aquele pessoal, depois eu entrei pra Oficina. Eles começavam a falar: '-Pois é, já carreguei muita água pro seu pai, pra sua mãe... A gente brigava porque todo mundo queria ir, era bem tratado... Falei: '- Então é um prazer esse convívio com vocês.' e foi assim a vida né. (Nelson Leonardo Incerti: Entrevista 07, Anexo II)*

Como já assinalamos anteriormente, a ferrovia não oferecia casa para seus trabalhadores<sup>47</sup>, o que transformava a aquisição desse bem num desafio. A casa própria constitui abrigo seguro, mais do que conforto significava estabilidade e tranqüilidade. As duas formas mais comuns de se chegar à casa própria eram através da compra com financiamento pela caixa de pensões da ferrovia, ou da construção por sistema de mutirão. Nos dois casos, os esforços eram muito grandes.

A aquisição da casa própria é o maior esforço que as pessoas de baixa renda empreendem em suas vidas, seu maior desafio e objetivo. Esse pode ser alcançado mais facilmente quando se pode contar com uma rede social de apoio, a começar pelo próprio

<sup>46</sup> Segundo Cleber Dutra (Entrevista 14, p. 140), a água que abastecia a oficina para consumo humano vinha, das imediações da cidade de Nova Friburgo – RJ, num vagão-tanque especialmente preparado para esta função. Naquela época, Além Paraíba não usufruía da água encanada de boa qualidade, e grande parte da população a recolhia nas muitas minas naturais que havia na cidade.

<sup>47</sup> Salvo em situações especiais e, mesmo assim mais ligada a transporte e conservação de linhas, por exemplo, chefes de estação e feitores da via permanente tinham direito à casa oferecida pela ferrovia.

círculo familiar ou estendendo-se um pouco mais para a vizinhança ou grupo de trabalho. Neste, a forma de solidariedade social mais evidente é o sistema de mutirão, que consiste na doação do trabalho de todos em benefício de cada um. Ainda assim, é exigido daqueles que recorrem a essa forma de apoio que sejam capazes de obter o terreno e adquirir o material necessário às empreitadas. O terreno é adquirido pela compra ou por parcelamento de terrenos maiores pertencentes, geralmente, aos pais. Os materiais necessários à obra são adquiridos aos poucos e armazenados, até comporem o volume necessário para uma empreitada. Vencida essa etapa é hora de solicitar o apoio dos companheiros. Raramente há doação material e, quando esta ocorre vem do círculo familiar, geralmente pais e irmãos.

“Com efeito, lá onde a solidariedade social existe, malgrado seu caráter imaterial, ela não permanece no estado de pura potência, mas manifesta sua presença por efeitos sensíveis. Ali onde ela é forte, inclina fortemente os homens uns em direção aos outros, coloca-os freqüentemente em contato, multiplica as ocasiões de relacionamento.” (Idem, p. 334)

O mutirão é o sinal de que o grupo que o pratica atingiu alto grau de sociação. Como prática solidária instituída, o mutirão obriga os indivíduos a participarem. É complexo o sentimento de que se faz algo diletante e que proporciona uma confortável sensação de dever cumprido, porque é, ao mesmo tempo, uma obrigação. Embora uma prática solidária, não há, no mutirão altruísmo, mas uma negociação, uma relação de troca de mercadorias idênticas e de igual valor. Ajuda-se porque é ou espera-se ser ajudado. Ou se espera como resultado dessa negociação a aproximação ao grupo e a sensação de pertencimento que cada um leva consigo. Como é algo que todos desejam, os mutirões acabam tomando uma tonalidade festiva e o fim do dia de empreitada termina com o agradecimento do beneficiado, consubstanciado na forma de bebida e comida.

*José Geraldo: O sr trabalhava só na Oficina, ou fazia trabalho fora da Oficina?*

*Geraldo: Eu fazia trabalho fora ajudando os outros, porque nos era muito unido, nós colega lá. Então quando ia construir uma casa, por exemplo, eu ia pra lá ajudar a fazer massa, né, pra pode o pedreiro, outro que sabia executar. Então fazia massa, punha tijolo perto. E enquanto que eu fui aprender eu passei a..., formei a pedreiro também, sabia pegar na colher no plumo. Ajudei muita gente, muitos colegas, e também fui muito ajudado também, me ajudaram muito também.*

*José Geraldo: Havia essa união?*

*Geraldo: É, nos éramos muito unidos.*

*José Geraldo: Mas isso não era pra ganhar dinheiro, é só pra ajudar mesmo!?*

*Geraldo: Só pra ajudar. Rolava lá uma cervejinha, um cachorro quente, sempre rolava, né.*

(Geraldo José de Carvalho: Entrevista 07, Anexo II)

Como já afirmamos, a ferrovia não concedia casas para os trabalhadores da Oficina. Houve na cidade uma única experiência de um loteamento com construção de cinquenta casas, geminadas em pares, formando a rua Dr. Homero Monteiro de Barros, popularmente conhecida como Morro dos Cabritos. Tal empreendimento foi financiado pela caixa mutuária da ferrovia mas, mesmo assim, exigia um grande esforço cumprir o pagamento do imóvel.

*“Eu vou te contar. Eu quando passei pra esta casa aqui<sup>48</sup>, foi o maior sacrifício rapaz, o maior sacrifício. Você sabe quanto eu pagava nesta casa aqui? Pagava 743 reais. Você sabe quanto eu ganhava? 810 reais. 810 mil réis e pagava 743. Então como é que era? Já estava casado. Então fazia serão rapaz, serão pra desgramá rapaz. Era minha valência era o serão. Ai quando tinha serão eu tampava dentro. Depois de muito tempo, ai foi cortando o serão, já não dava serão, lá uma vez ou outra, é que dava serão. Aí o serão que me garantia, porque tinha que pagar a luz, água não pagava naquele tempo né. Mas pagava a luz, remédio, tinha criança pequena, precisava de remédio e tudo. Foi minha valença rapaz, esse serão me ajudando rapaz, pra dana. Ai Deus ajudou, foi indo, foi indo, ai...”* (Odir de Oliveira Lameira: Entrevista 05, Anexo II)



Figura 20 – Dois conjuntos de casas geminadas da Rua Dr. Homero Monteiro de Barros (Morro dos Cabritos). As poucas que se mantêm originais das cinquenta construídas

<sup>48</sup> Seu Odir se refere a uma das 50 casas da rua Dr. Homero Monteiro de Barros, onde reside até hoje.

Além do esforço no pagamento dos imóveis, os ferroviários os receberam sem calçamento nas ruas e com um precário abastecimento de água. Mais uma vez, foi o esforço coletivo a solução para o problema. Os moradores formaram uma associação para este fim específico e, durante muitos meses, recolheram numa conta bancária o capital necessário à compra dos paralelepípedos necessários, cabendo à prefeitura o trabalho. Já o encanamento para o abastecimento de água foi comprado pelos moradores e instalado por eles mesmos

A posse da casa, comprada, construída ou alugada, implicava na constituição de uma nova família, um novo núcleo doméstico numa sociedade bastante aparentada. Sendo um emprego absolutamente masculino – não há registro de uma só mulher ferroviária em Além Paraíba até final dos anos 80, com exceção de duas que atuaram no SENAI - constitui a ferrovia um grupo virilocal. Das famílias ferroviárias conhecidas do período estudado, além daquelas de nossos entrevistados, não conhecemos nenhuma em que a mulher trabalhasse fora depois do casamento. “*Quem casasse com um operário da Leopoldina tava garantido*” (Luis Pinto da Cunha: Entrevista 06, Anexo II). Não era vantagem para a mulher de ferroviário se submeter a jornadas de trabalho como operárias porque o ganho não compensaria sua ausência do ambiente doméstico, nem era este necessário à subsistência da família. Isso propiciava famílias estáveis e, embora mantivesse a tonalidade machista, o casamento implicava uma retração também ao homem por conta da cobrança social que recaía sobre ele.

*José Geraldo: Você jogou até quando no Bainer?*

*Delorme: Eu joguei até casar, até 51 só, e não joguei mais. Parei de jogar bola, mulher enche o saco, então ((risos)). Jogava só em time de turma, campeonato de turma.* (Delorme Filgueira: Entrevista 11, Anexo II)

A presença masculina participativa na vida doméstica dava a família maior estabilidade financeira e melhor educação aos filhos. Os ferroviários tinham uma remuneração melhor que a média das demais categorias operária na cidade, constituindo uma elite nesse nível social. Mas uma vantagem frágil que poderia ser facilmente perdida caso o homem, como elemento mantenedor exclusivo não gerisse bem, e em acordo com a mulher, a renda familiar.

“*Você precisa falar do pé de boldo*” (José Heitor da Silva: Entrevista 12, Anexo II). A folha do boldo, macerada e infusa em água é, sabidamente, a receita popular para aplacar os efeitos da ressaca provocada pelo consumo do álcool. Segundo o entrevistado havia um pé deste vegetal na Oficina que nas segundas-feiras era completamente desfolhado. Uma maneira discreta de dizer que o consumo excessivo da bebida era recorrente entre os trabalhadores da

Oficina. A bebida alcoólica é elemento socializante e está presente em muitas atividades sociais ligadas ao lazer. Seu efeito psicológico desinibe e o consumo excessivo pode provocar alterações comportamentais extravagantes. E são os excessos comportamentais quem fazem do indivíduo alvo de deboches dos companheiros. Este é um perverso efeito de interação provocado pelo álcool.

A maioria das atividades sócio-interativa, além dos mutirões, era combinada no ambiente de trabalho, ampliando os pontos de intercessão dos trabalhadores da oficina. As mais comuns que observamos eram: futebol, pesca, vida noturna, entre outras. Essas atividades de lazer tem três momentos de interação. Inicialmente programa-se o que deverá ocorrer e quem deverá participar. Só isso já era motivo de muitas conversas e, até mesmo, discussões e conflitos até que se chegasse a um consenso. O segundo momento era o evento propriamente dito, que poderia levar uma tarde ou final de semana inteiro. Geralmente os eventos mais longos e/ou dispendiosos ocorriam no início do mês, logo após o pagamento. O terceiro momento de interação ocorria geralmente no início da semana, quando os trabalhadores comentavam entre si o evento. Esses comentários poderiam se estender por mais tempo, caso ocorresse nele algum episódio excêntrico.

O lugar de trabalho, quando colocam as pessoas permanentemente em contato uma com as outras, propicia muitas formas de interações. Essas atividades cotidianas de trabalho e lazer é que realmente socializam, criam vínculos e compromissos tácitos, tecendo a rede societária dos indivíduos e grupos.

## Considerações finais

Olhamos a Oficina de Porto Novo por algumas janelas abertas nas memórias de seus trabalhadores. Buscamos construir um espaço de trabalho que a cidade sabe que existiu, mas que nem todos os seus moradores conhecem de tão perto. As janelas formam um quadro que delimitam o olhar, por isso, é necessário ultrapassar seus batentes para se dar conta da amplitude do mundo que eles escondem. Por não conhecer por dentro e de tão perto o espaço da Oficina, atendo-se simbolicamente às grades de suas janelas, os moradores da cidade às vezes se esquecem de sua importância para a história da cidade, cedendo suas memórias à corrosiva ação do tempo.

A memória, como atividade reflexiva, é constantemente visitada por nós, e toda vez que a usamos uma nova construção é feita do passado, nunca é a mesma. Fazemos ajustes, recuperamos peças há muito não lembradas, desbastamos algumas arestas, soldamos algumas fendas, colocamos alguns tampões, incluímos novos equipamentos, sempre com o objetivo de mantê-las funcionando, conduzindo-nos pelos sinuosos traçados da vida. Nossa mente é uma “Oficina de Memória”, ali estacionamos nossas vidas para as manutenções necessárias. Se não tivéssemos a capacidade e a necessidade de ajustar nossa memória permanentemente à nossa realidade, que monótona seria a vida! Vivida sempre a mesma, sem necessidade de um passado a ser registrado e sem a perspectiva de um futuro.

A história da vida cotidiana não existiria se não fossem os registros de memória. Haveria apenas uma multidão, disforme na sua estética e homogênea na sua compreensão. A identidade, construída no cotidiano ficaria comprometida porque ela prescinde das diferenças entre indivíduos e grupos de indivíduos para sua afirmação. O homem comum que age e pensa pelo senso comum não pode mais ser desprezado como promotor de conhecimento, não só de si, como agente social, mas todo conhecimento inerente ao mundo físico e à economia.

“Neste âmbito é que se propõe a questão do conhecimento de senso comum na vida cotidiana. Questão por que, na perspectiva erudita, o senso comum é desqualificado porque banal, destituído de verdade, fonte de equívoco e distorções. E com ele o mundo de que faz parte, o da vida cotidiana. Não era assim que pensava Émile Durkheim em *As Regras do método Sociológico* e também em *Sociologia e Filosofia?*” (MARTINS: 2008, p. 52)

A capacidade de pensar e aprender não é exclusivamente cátedra, nem todo conhecimento é gerado na escola. É da natureza humana a capacidade intelectual. Desprezar as capacidades do homem comum é continuar desconhecendo os mecanismos de como é



produzida uma parcela significativa do conhecimento humano, a exemplo do que fizeram os senhores de escravos e servos. Estes senhores, ao desprezarem o *fazer* como parte do conhecimento, experimentaram a lentidão do processo produtivo e com isso seu próprio malogro.

O capitalismo, como sistema sócio-econômico, afora todas as críticas que se possa a ele fazer, retira sua força justamente da capacidade de usufruto do conhecimento, seja lá qual for sua matriz, intelectual ou prática. Apropriar-se do conhecimento, gerir informações e ser altamente adaptável são algumas das características que tornaram o capitalismo um sistema hegemônico. Por ser dominador necessita do explorado, com quem trava uma histórica batalha. No outro lado do conflito moderno temos o trabalhador, produtor direto de coisas e conhecimento, a parte oposta e complementar do sistema capitalista, o desconhecido herói de lutas inglórias. Contra todos os elementos de submissão do trabalho ao capital, esses trabalhadores foram capazes de desenvolver mecanismos de superação de suas carências. Se o capital trata o trabalho como mercadoria, o trabalhador o tem como um bem humano e social, uma força produtiva necessária à manutenção da vida.

Na ordem histórica dessas questões, retornamos a um passado escravocrata e rural do qual nossos entrevistados estavam muito mais próximos do que o olhar do historiador de hoje. O que fizeram quando valorizaram a si mesmos como trabalhadores, mesmo que não saibam, foi mais uma forma de ruptura com um passado escravista, para eles muito mais recente. Trata-se do valor que dão a si próprios, quando valorizam seu fazer, trabalhador e trabalho, como coisas indissociáveis. Visitar o mundo desses trabalhadores significa instrumentalizar o trabalhador de hoje para fazer frente à reestruturação produtiva, que, quanto mais se aprofunda mais tende a transformar o trabalhador em simples peça de uma grande máquina produtiva. Uma neocoisificação provocada pelo neoliberalismo. Esses trabalhadores foram além de meros executores de seus serviços, apreenderam conceitos e a aplicá-los, como exige qualquer atividade intelectual.

Se por um lado esses trabalhadores foram moldados pela empresa dentro de uma lógica produtiva específica à qual deviam obediência, por outro, criaram *espaços permissivos* no próprio ambiente de trabalho, que confrontavam com as normas estabelecidas. Nesses espaços contra a regra estabelecida, faziam seus biscates, davam uma “morcegada” no serviço, combinavam suas atividades de lazer, conversavam sobre assuntos de toda ordem imprimindo neles suas visões de mundo e, com isso, intensificavam seus relacionamentos. Eram espaços permissivos consolidados e nem mesmo as mais rígidas chefias foram capazes

dissolvê-los, pelo contrário, quanto maior a repressão que recaía sobre eles, mais sofisticado se tornavam.

A arte do ofício não foi um dom natural que desenvolveram os trabalhadores da Oficina, mas a necessidade de aprender a trabalhar para sustentar a melhor oportunidade de emprego que a cidade oferecia, dentro de suas condições sócio-econômicas. À condição natural de ter nascido no seio de uma família ferroviária somava-se a habilidade de negociar a indicação e escolha, seguida do esforço pessoal de aprender, por ele mesmo, a trabalhar, avançando, etapa por etapa, de uma rudimentar pedagogia que deposita no esforço pessoal sua única técnica de ensino. No entanto, sem querer, aprenderam que só é realmente nosso aquilo que conquistamos. A conquista, ao contrário da doação, não deve obrigações porque é unilateral e fruto da ação direta de indivíduos e grupos que avançam sobre os espaços de interesse. A doação, além de se esperar de quem recebe compromisso tácito de reciprocidade, funciona como se a coisa doada não pertencesse de fato a quem recebe. Neste sentido o que é dado pode ser tirado; já a conquista deixa sempre as marcas do conquistador, e os espaços permissivos constituem um bom exemplo.

Demonstrar na prática as capacidades e habilidades, entregando no prazo um serviço perfeito, não deve ser entendido como submissão cega às determinações do capital. Há outras formas de entender a submissão do trabalho ao capital. Se olharmos o capitalismo como sistema hegemônico, ou seja, do qual não conseguimos ainda nos desvencilhar, terá o trabalhador que se colocar diante dele, realidade crua da existência cotidiana. Apesar de todas as formas de resistência a exploração, aquela que cogitamos como instrumento de enfrentamento da realidade do trabalhador, foi a reavaliação que os trabalhadores da Oficina fizeram do trabalho, tendo-o como parte predominante de suas identidades. E, se o valor monetário não representou um justo preço, ficou a dívida social, outra marca do espaço conquistado.

A gradual decadência da Oficina se deve mais à incapacidade de modernização da empresa do que pelo atraso de seus trabalhadores. Estes mostraram que eram capazes de adaptação a novas formas de trabalho, presenciaram o fim da era do vapor, quando a oficina foi adaptada para a construção de modernos vagões de passageiros, passaram a lidar com novos metais (por exemplo, o inox) até então desconhecidos naquele local de trabalho, criaram ferramentas, instrumentos, máquinas e calibres, contando apenas com o que já tinham. Mais de uma centena desses vagões foram produzidos; outros tantos, reparados, pelos mesmos trabalhadores que reparavam as locomotivas a vapor.



Figura 21: Trabalhadores atuando na construção de vagões de aço para passageiro, momento em que está sendo erguida a estrutura do teto. Provavelmente início dos anos 1970.

Esses trabalhadores não se vitimaram pela histórica condição da classe operária. Pelo contrário, souberam aproveitar os momentos históricos para, como classe, lutar por seus direitos e melhorar as condições de sua reprodutividade. Quando o momento histórico não lhes era favorável, buscavam no cotidiano os caminhos para uma vida melhor. Não ignoraram as estruturas políticas e econômicas, mas entenderam que a vida do trabalhador se faz com planos bem menos audaciosos. Quando se constrói a própria casa, sabe-se que os tijolos são assentados um após o outro, que tudo fica mais fácil quando se pode contar com uma rede de colaboradores e que com ela se formar muito mais que uma classe.

Descrever a vida e analisar os valores dos trabalhadores da Oficina de Porto Novo foi o desafio ao qual nos propusemos nesse estudo. Mas, ainda há muito que fazer. Demos apenas o primeiro passo, apresentando um momento e uma geração, mesmo assim de forma parcial. Embora trabalhando com o pressuposto da longa duração do cultural, e contando com a estabilidade do lugar, tanto da Oficina quanto da cidade, temos consciência de que a capa desse fio condutor da cultura de ofício não foi sempre a mesma. Há algo de mutável no estável. Embora o permanente seja de fácil apreensão, o desafio agora seria pensar as múltiplas bases sobre as quais elas foram se assentando.

## BIBLIOGRAFIA

- ALBERTI, Verena. **Ouvir contar: textos de história oral**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2004.
- BOURDIN, Alain. **A questão local**. Tradução: Orlando dos Santos Reis. Rio de Janeiro, DP&A, 2001.
- BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: FERREIRA, Marieta de Moraes. AMADO, Janaina (orgs.). **Usos e abusos da História Oral**. Editora FGV. Rio de Janeiro, 2000.
- BRAUDEL, Fernand. **História e Ciências Sociais**. Tradução: Rui Nazaré. Lisboa, Editora Presença. 5ª edição, 1986.
- CARMO, Gelson Tavares. MOURA, Sérgio Arruda de. **Quotidiano do maquinista e do foguista no “Ramal Cantagalo” da Estrada de Ferro Leopoldina: uma investigação sócio-cognitiva de narrativas orais**. Anais do VI Encontro Nacional de História Oral – Tempo e Narrativa – São Paulo, 2002.
- CHARTIER, R. **A cultura escrita na perspectiva de longa duração**. In Cultura, Escrita, Leitura e História. Porto Alegre, Artmed Editora, 2001
- COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República: momentos decisivos**. São Paulo: Grijalbo, 1977.
- DURKHEIM, Émile. **Sociologia e Filosofia**. Tradução: J. M. de Toledo Camargo. Rio de Janeiro. Forence, 1970.
- \_\_\_\_\_. Da divisão do trabalho social. In: Coleção Os Pensadores. São Paulo, Editora Abril, 1973.
- ECKERT, Cornélia. A vida em um outro ritmo. IN: BARROS, Myriam Moraes Lins de. **Velhice ou terceira idade?** Rio de Janeiro. FGV, 1998.
- ELIAS, Norbert. **A sociedade dos indivíduos**. Tradução: Vera Ribeiro. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 1994.
- \_\_\_\_\_ e Scotson, John L. **Os Estabelecidos e os Outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade**. Rio de Janeiro, Zahar, 200.
- FALCOUT, Michel. Microfísica do poder. Tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal. 22ª edição, 2006.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo, Centauro, 2004.
- HALL. Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro, DP&A, 2005.
- INÁCIO, Paulo César. **Trabalho, Ferrovia e Memória: a experiência de Turmeiro (a) no Trabalho Ferroviário**. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Federal de Uberlândia, 2003.

KERR, Clark, DUMLOP, Jonh T., HARBISON, Frederick H. e MYERS, Charles A. **Industrialismo e sociedade industrial:** os problemas das relações entre os sindicatos de trabalhadores e a gerência no crescimento econômico. Tradução: Alfredo Moutinho dos Reis e Artur Luiz Pinheiro Guimarães. Rio de Janeiro. Fundo de Cultura, 1963.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto.** São Paulo, Alfa-Ômega, 1975.

LEITE LOPES, José Sérgio. Classe, etnicidade e cor na formação do futebol brasileiro. In: BATALHA, Cláudio H. M. SILVA, Fernando Teixeira da. FORTES, Alexandre. (orgs.) **Cultura de Classe:** identidade e diversidade na formação do operariado. Editora Unicamp. São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. **O vapor do diabo: o trabalho dos operários do açúcar.** Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2ª edição, 1978.

LIMA, Rogério Mendes. **Uma Categoria Fora dos Trilhos;** um estudo sobre as causas e conseqüências da crise entre os ferroviários. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia. IFCS/UFRJ, 1998.

LOPES, Juarez Rubens Brandão. **Crise do Brasil Arcaico.** Coleção Corpo e Alma do Brasil. Difusão Européia do Livro. São Paulo, 1967.

MÁRQUEZ, Gabriel Garcia. **Viver para contar.** Tradução de Eric Nepomuceno. Editora Record, Rio de Janeiro, 2003.

MATTOS, Egberto. **Além Paraíba na história da Capitania de Minas Gerais.** Obra produzida e editada pelo autor. Edição especial dedicada ao centenário da cidade de Além Paraíba – 1983.

MOREIRA JR., Joaquim. Estações da minha vida. Autobiografia publicada pelo autor. Belo Horizonte, 2002.

NORA, Pierre. Entre a história e a memória: a problemática dos lugares. In: **Projeto História.** Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. PUC-SP. São Paulo, 1993.

NORA, Pierre. **Memória: da liberdade à tirania.** Site: [www.fl.ulaval.ca/celat/historie.memoire](http://www.fl.ulaval.ca/celat/historie.memoire)

PAOLI, Maria Célia. Os trabalhadores urbanos na fala dos outros: tempo, espaço e classe na história operária brasileira. (Pioneira, 1974). In: LEITE LOPES, José Sérgio (coordenador). **Cultura e identidade operária.** Rio de Janeiro, UFRJ/Marco Zero, s/d.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha:** a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Tese de doutoramento. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2000.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos,** Rio de Janeiro, vol. 5, nº 10, 1992.

PEREIRA, Vera Maria Candido. **O coração da fábrica:** estudo de caso entre operários têxteis. Rio de Janeiro, Campus, 1979.

RODRIGUES, Jane de Fátima Silva. História Regional e Local: problemas teóricos e práticos. In: **História & Perspectivas**, nº 16/17 – 1997. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia.

SAVAGE, Mike. Classe e história do trabalho. In: BATALHA, Cláudio H. M. SILVA, Fernando Teixeira da. FORTES, Alexandre. (orgs.) **Cultura de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado.** Editora Unicamp. São Paulo, 2004.

SIMMEL, George. Organizador: Evaristo de Moraes Filho. Tradução: Carlos Alberto Pavanelli, et al. Coleção Grandes Cientistas Sociais, 34. Editora Ática 1983.

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa.** Volume I: a árvore da liberdade. Tradução: Denise Bottmam. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1997.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral.** São Paulo, Paz e Terra. 2002.

WILLIS, Paul. **Aprendendo a ser trabalhador:** escola resistência e reprodução social. Tradução: Tomaz Tadeu da Silva e Daise Batista. Porto Alegre, Artes Médias, 1991.

VITORINO, Artur José Renda. (2004). Os sonhos dos tipógrafos na Corte Imperial Brasileira. In: BATALHA, Cláudio H. M. SILVA, Fernando Teixeira da. FORTES, Alexandre. (orgs.) **Cultura de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado.** Editora Unicamp. São Paulo, 2004.

ANEXOS:

**ANEXO I: Roteiro das entrevistas.**



## ENTREVISTA PARA A DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

### Oficina de memória: a reconstrução do espaço de trabalho através das lembranças dos trabalhadores ferroviários de Porto Novo.

Entrevistado: \_\_\_\_\_

Entrevistador: José Geraldo Esquerdo Furtado

Data da Entrevista: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_. Local: \_\_\_\_\_

Duração: \_\_\_\_\_

**Apresentação:** explicar o motivo/finalidade da entrevista.

#### **I - As origens e infância do entrevistado:**

1. Quem eram seus pais? De onde eles são? Seu pai era ferroviário? Sua mãe trabalhava?
2. Como foi sua infância? Onde morou? Estudou? Quais eram suas brincadeiras favoritas? Você tinha obrigações quando garoto?
3. O Sr. tinha irmãos? Eles trabalharam na ferrovia?
4. (se o pai era ferroviário) O que seu pai falava para o Sr sobre a ferrovia antes de você entrar na empresa?

#### **II. A entrada na Oficina e os primeiros tempos de trabalho:**

5. Como foi sua entrada na ferrovia? Quando ocorreu? Que idade o Sr tinha na época?
6. Como foi a escolha do ofício? O Sr escolheu o que queria ser ou escolheram por você?
7. Como foram seus primeiros anos na ferrovia? Foram difíceis? O Sr foi um bom aprendiz?
8. Como os oficiais mais antigos tratavam os aprendizes?

#### **III – O profissional:**

9. Qual era seu ofício? Durante toda sua vida na Rede o Sr fez o mesmo trabalho? Quais os trabalhos que executava?
10. O Sr foi um bom profissional? Qual o melhor e o pior trabalho que o Sr. normalmente executava?
11. O Sr chegou a ocupar cargo de chefia? Qual? Por quanto tempo? Como era a relação com os subordinados?
12. Como se chegava a contramestre e mestre (encarregado) de turma na sua época?
13. O Sr trabalhava fora da Oficina? Onde? Trabalhava fora porque o salário da ferrovia era pouco ou queria ganhar mais?
14. Posso fazer uma provocação? O Sr Fazia biscate na Oficina? Que tipo de biscate?

#### **IV – As relações sócio-profissionais:**

15. O Sr tinha boas relações com seus companheiros de trabalho? Algum desafeto?
16. Como eram suas relações com a chefia? Contra-mestre, mestre, encarregado.

17. Havia dedo-duro no ambiente de trabalho? Como eles eram tratados pelos outros?
18. Seus amigos dentro da Oficina eram os mesmos fora?
19. Ocorriam brigas na Oficina? Discussão, bate-boca etc?
20. Os colegas “sacaneavam” muito uns aos outros? Que tipo de brincadeiras faziam?

**V – As relações com a empresa:**

14. O Sr entrou na Oficina quando ainda era dos ingleses, mas trabalhou também com administração brasileira. Como o Sr compara uma com a outra? Qual era melhor?

**VI – Política e movimento sindical:**

15. Houve período na Rede de muitas greves. O Sr participava dessas greves? Era sindicalizado? Já chegou a fazer parte do sindicato?
16. Qual sua opinião sobre o sindicato dos ferroviários?

**VII – Vida social:**

17. Nos seus tempos de rapaz, antes de casar, qual era sua diversão? O que fazia como lazer?
18. Depois de casado, o que mudou?
19. Em quais lugares da cidade o Sr morou?
20. Nos lugares onde morou, havia muitos ferroviários na vizinhança?
21. Sua casa é própria? Como foi a compra da casa, foi difícil? Comprou depois, ou antes, de casar?
22. Quantos filhos o senhor tem? Tem filho homem? Algum trabalhou na ferrovia?

**VIII – Lembranças da cidade:**

23. O Sr morou toda sua vida em Além Paraíba? O que o Sr acha da cidade?
24. Quais os fatos marcantes que o Sr destaca na história da cidade? Eventos, acontecimentos.
25. Na sua opinião o que significou a Leopoldina para Além Paraíba?
26. A Oficina está abandonada e caindo. O que você acha que deveria ser feito dela?
27. O Sr tem saudade dos tempos de Rede? Quais suas melhores recordações?... E as piores?
28. O Sr gostaria de dizer mais alguma coisa?

## **ANEXO II: Perfil dos entrevistados**

Neste anexo, além de dados dos entrevistados, pedimos às famílias para que nos dessem um perfil dos entrevistados, onde isso não foi possível traçamos nós mesmos esse perfil, a partir do conhecimento do campo de pesquisa, opiniões de companheiros e vizinhos e pelas próprias falas dos entrevistados.

A idéia inicial desse perfil, que nos ocorreu na fase final de elaboração da dissertação, seria pedir que cada entrevistado traçasse o perfil do outro, estratégia dificultada, entre outros fatores, pelo falecimento recente de três dos entrevistados: Luiz Pinto da Cunha, Delorme Filgueiras e Enéias Araújo. Como algumas informações a respeito dos entrevistados, principalmente suas atuações para além da Oficina, foram obtidas através dos familiares consideramos pertinente que de alguma forma eles tomassem algum lugar nesse trabalho. Além disso, esse perfil, mesmo que resumido, valoriza o depoimento e o aspecto humano da pesquisa em história oral. Entrevistados não são apenas fonte de informação, documentos vivos e, por isso, ao seu enquadramento com os dados da pesquisa, acrescentamos informações acerca da maneira de ser e viver dessas pessoas.

Tratando-se de breves relatos, pequenos retratos, por isso a informação deve ser precisa, para que se possa dar nitidez à imagem e a ela corresponder. Para tanto, buscamos os traços mais fortes do caráter dos indivíduos, mostrando aquilo que em todas suas vidas se destacou como marca de identidade.

As duas últimas entrevistas, José Rodrigues Militão e Cleber Dutra, não foram feitas pelo autor. Foram realizadas por Ari Cunha, junto ao Museu de História e Ciências Naturais de Além Paraíba. Havíamos feito juntos a entrevista com José Heitor da Silva e, pelo que pude observar, o entrevistador seguiu a mesma ordem de questões por nós formuladas.

**ENTREVISTA 01:**

Figura 22. Enéias Araújo.

Nome: ENÉIAS ARAÚJO  
 Nascimento: 14/01/1923  
 Endereço: Rua Ricardo Binato nº 5,  
 Vila Laroca. Além Paraíba - MG  
 Entrada na Oficina: 01/07/1937  
 Aposentadoria: 1967  
 Profissão: ajustador  
 Formação: antigo primário.  
 Data da entrevista: 12/05/2002  
 Duração: cerca de 50 minutos  
 Gravação: K7  
 Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
 Furtado

“Nascido e criado na cidade que era uma de suas paixões – Além Paraíba. Detalhe: sempre no mesmo bairro, Vila Laroca.

Casado há 53 anos, deixa viúva Zélia Augusta Gomes Araujo, 4 filhos, Carlos Augusto, Marco Antonio, Silvana, Ana Lucia e 2 netos.

Ferrovário aposentado da RFFSA e de religião evangélica, tinha o esporte como lazer e entre as atividades de que mais gostava estavam o voleibol, do qual foi jogador, natação e remo. Era torcedor do Botafogo do Rio de Janeiro.

Muito querido entre os familiares, amigos e conterrâneos, primava pelo comportamento sério, correto e generoso, tão raro nos tempos de hoje.

Com sua morte ocorrida em 12/02/2009, aos 86 anos, Além Paraíba certamente não será mais a mesma.”

Seus filhos e esposa.

**ENTREVISTA 02:**

Figura 23. Ivanoê Vasconcelos Barbosa

Nome: IVANOÊ VASCONCELOS  
BARBOSA

Nascimento: 05/06/ 1922

Endereço: Rua Juliano Marques Duarte,  
nº 02 - Ilha Gama Cerqueira - Além  
Paraíba - MG

Entrada na Oficina: 02/07/1932

Aposentadoria: 1968

Profissão: ajustador

Formação: Ensino Fundamental

Data da entrevista: 18/03/2003

Duração: 58 minutos

Gravação: K7 digitalizada

Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
Furtado

Mais conhecido como Seu Noca. De temperamento forte, tem um histórico de lutas pelos direitos dos trabalhadores da ferrovia, um genuíno classista. Avesso a qualquer forma de injustiça, mostra-se muito rigoroso quando ao cumprimento da lei e das regras estabelecidas. Defensor radical da ética e moral, não é homem de meias palavras. Seu gênio explosivo deu-lhe a fama, entre seus amigos, de “encrecado” e “pavio curto”.

No entanto um sentimental, principalmente quando o assunto é a “velha” Além Paraíba e sua ferrovia, cidade onde nasceu e vive. Orgulhoso dos cinco filhos e de ter dado a eles a oportunidade de cursar o ensino superior.

De formação política consistente, foi vereador por quatro mandatos consecutivos num tempo em que, segundo ele, vereador não recebia remuneração. A única coisa que lamenta com a idade é a perda das energias que lhe permitiriam continuar atuante como sempre foi no cenário além-paraibano.

**ENTREVISTA 03:**

Figura 24 Carlos Araújo.

Nome: CARLOS ARAÚJO  
 Nascimento: 14/08/1921  
 Endereço: Rua Duque de Caxias nº 158, Centro - Três Rios - RJ  
 Entrada na Oficina: 08/01/1936  
 Aposentadoria: 08/08/1966  
 Profissão: Desenhista  
 Formação: Ensino Fundamental  
 Data da entrevista: 20/01/2005  
 Duração: 78 minutos  
 Gravação: K7 digitalizada.  
 Entrevistador: José Geraldo Esquerdo Furtado.

Mantivemos pouco contato com Seu Carlos, se restringindo somente a entrevista, pelo fato de estar morando em outra cidade. O que podemos dizer dele, além do que foi registrado na entrevista, está baseado no que seus companheiros de trabalho dizem a seu respeito.

Carlinhos, como é carinhosamente chamado, é uma referência quando se trata de capacidade profissional. Entrou na Oficina como aprendiz, como todos os outros, mas ultrapassou os limites da mecânica tornando-se Desenhista de Primeira Categoria. Sua dedicação à profissão chegava ao limite da obstinação e, o fato de não ter escolaridade não representou uma barreira ao aprendizado, uma parte feita na ferrovia e a outra feita em casa de forma autodidata. Foi responsável por inúmeros projetos na cidade e muitas residências guardam sua marca.

**ENTREVISTA 04:**

Figura 25. Wanderley M. Garbois.

Nome: WANDERLEY M. GARBOIS.

Nascimento: 19/05/1927

Endereço: Rua Barão de Guararema,  
405 – São José – Além Paraíba - MG

Entrada na Oficina: 08/01/1942

Aposentadoria: 31/12/1978

Profissão: modelador

Formação: antigo ginásial

Data da entrevista: 11/04/2004

Duração: 33 minutos

Gravação: K7 digitalizada

Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
Furtado

Com seus quase 82 anos, seu Wanderley esconde por trás da frágil aparência uma grande personalidade. Não poderia dizer se foi modelador por ser detalhista e metódico, ou se este ofício que modelou seu comportamento.

Ainda mantém sua pequena marcenaria nos fundos de casa onde, volta e meia, põe suas ferramentas para funcionar, geralmente com pequenos consertos de mobiliário leve. Uma pessoa muito participativa na vida doméstica. A última vez que estivemos em sua residência por conta da pesquisa, o encontramos na cozinha ajudando a esposa na produção dos doces da festa de aniversário neto.

Uma pessoa profundamente religiosa, de formação espírita cardesista e freqüentador assíduo de sua igreja.



**ENTREVISTA 05:**

Figura 26. Odir de Oliveira Lameira.

Nome: ODIR DE OLIVEIRA  
LAMEIRA

Nascimento: 14/11/1925

Endereço: Rua Dr. Homero Monteiro  
de Barros, 496. Praça da Bandeira  
Além Paraíba - MG

Entrada na Oficina: 06/01/1941

Aposentadoria: 30/12/1968

Profissão: soldador

Formação: Ensino Fundamental

Data da entrevista: 30/01/2005

Duração: 60 minutos

Gravação: K7 digitalizada

Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
Furtado

Nascido em Pirapetinga – MG, filho de Augusto de Oliveira Lameira (ex-funcionário da via permanente da Estrada de Ferro) e Alice Pinto do Nascimento Lameira. Quarto filho de uma família de onze irmãos, da qual oito foram funcionários da Ferrovia.

Veio para Fernando Lobo (distrito de Além Paraíba) em 1928; em seguida para Além Paraíba, logo após o falecimento de seu pai ocorrido em 1941. Neste mesmo ano, ingressou na Ferrovia, como funcionário aprendiz. Sendo muito trabalhador, logo passou a aprendiz de soldador; quatro anos depois foi promovido a artífice.

Em 1949, casou com a Sr<sup>a</sup> Rosa Lameira, com quem formou uma família de seis filhos. Apesar das dificuldades para cuidar da sua numerosa família, ainda teve disposição para fazer um curso de aperfeiçoamento na White Martins (RJ), que o habilitou, em 1965, ao cargo de contramestre. Aposentou-se em 1968.

Hoje aos 83 anos de idade vive tranqüilamente ao lado de sua amada esposa e seus queridos filhos. É um grande homem, trabalhador, carinhoso, um grande exemplo para seus filhos, netos e bisnetos.

Cecília Lameira  
(Filha)

**ENTREVISTA 06:**


	<p>Nome: LUIZ PINTO DA CUNHA JÚNIOR</p> <p>Nascimento: (não registrado)</p> <p>Endereço: Rua Cecília Breves, 316 Morro Nossa Senhora da Conceição Além Paraíba - MG</p> <p>Entrada na Oficina: 02/01/1939</p> <p>Aposentadoria: (não registrado)</p> <p>Profissão: torneiro mecânico</p> <p>Formação: Ensino Fundamental</p> <p>Data da entrevista: 27/05/2007</p> <p>Duração: 84 minutos</p> <p>Gravação: Digital (MP-3)</p> <p>Entrevistador: José Geraldo Esquerdo</p>
---	---

Figura 27. Luiz Pinto da Cunha Júnior

“Ingressou na The Leopoldina Railway Company Limited em 2 de janeiro de 1939, aos 14 anos, como Aprendiz de Torneiro. Em 1962, foi transferido para as oficinas do Rio de Janeiro, residindo naquela cidade até 1974 quando retornou a Além Paraíba a fim de desfrutar de sua aposentadoria.

Paralelamente à sua profissão na RFFSA, desde adolescente fez cursos de rádio técnico e televisão e, no Rio de Janeiro, especializou-se ainda mais nessa segunda profissão, o que contribuiu, significativamente, no orçamento familiar para a educação de seus 6 filhos.

Desde menino, também, através de incentivo de seu pai, dedicou-se à música e foi maestro das bandas Sete de Setembro e Carlos Gomes, em Além Paraíba.

Apesar de ter sido um cidadão muito polêmico e exigente, foi um pai sempre presente e atento à educação de seus filhos, além de sua grande generosidade para com as pessoas menos favorecidas.

Nunca deixou de sonhar e querer obter resultados naquilo que fazia, principalmente com relação à música, sua grande paixão, dedicando-se até mesmo pouco antes de seu falecimento, ao ensino da “artinha” e de instrumentos musicais.”

Neide F. Cunha  
(filha)

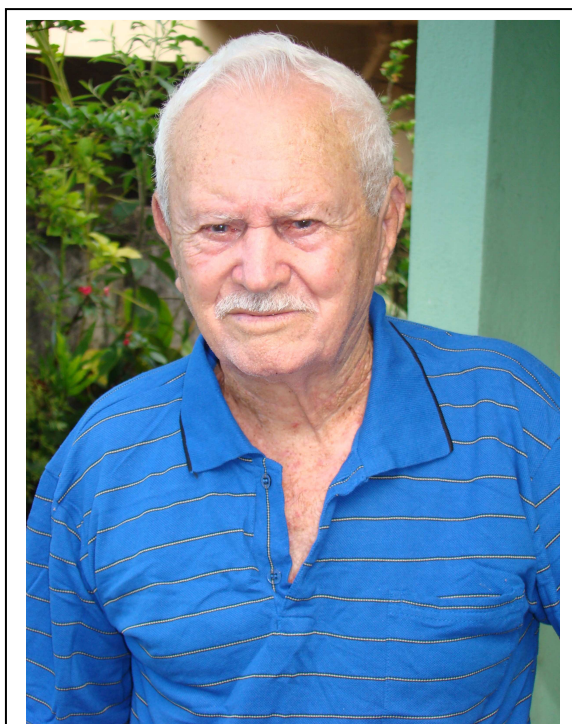
**ENTREVISTA 07:**

Figura 28. Geraldo José de Carvalho

Nome: GERALDO JOSÉ DE  
CARVALHO

Nascimento: 05/12/1923

Endereço: Rua Francisco Basílio da  
Costa 91 – Praça da Bandeira – Além  
Paraíba – MG.

Entrada na Oficina: fevereiro de 1938

Aposentadoria: 1968

Profissão: fundidor

Formação: Ensino Fundamental

Data da entrevista: 28/04/2008

Duração: 36 minutos

Gravação: Digital (MP-3)

Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
Furtado

Conhecido como Geraldo Lalá, aos XX anos este senhor só reclama da pouca visão provocada pelos problemas de saúde típico da idade. Acanhado com as pessoas estranhas, mas demonstrando um temperamento extrovertido depois que se passa a ter com ele alguma intimidade. Gosta de uma boa piada, tanto de contar quanto ouvir e, quanto mais “pesada” melhor.

Na sua mocidade gostava dos bailes e das folias de carnaval, hábito que manteve mesmo depois de casado, escondido da mulher. Sua esposa nos confessou tê-lo tirado várias vezes dos bailes arrastado pelo paletó. Segundo ele mesmo disse, somente “criou juízo” depois que nasceu o primeiro filho. Casado há mais de cinquenta anos, espera ser tataravô, já que possui bisneta com vinte anos de idade.

Atualmente seu Geraldo se queixa da “implicância” da esposa com o aperitivo, a “cachacinha”, que gosta de tomar para abri o apetite, coisa que, segundo ele, até o médico liberou. Mas, a esposa retruca, falando que “não pode dar as costas que ele toma duas, três....” Com os filhos morando em outras cidades, é assim que o casal leva sua vida, apoiado um no outro.

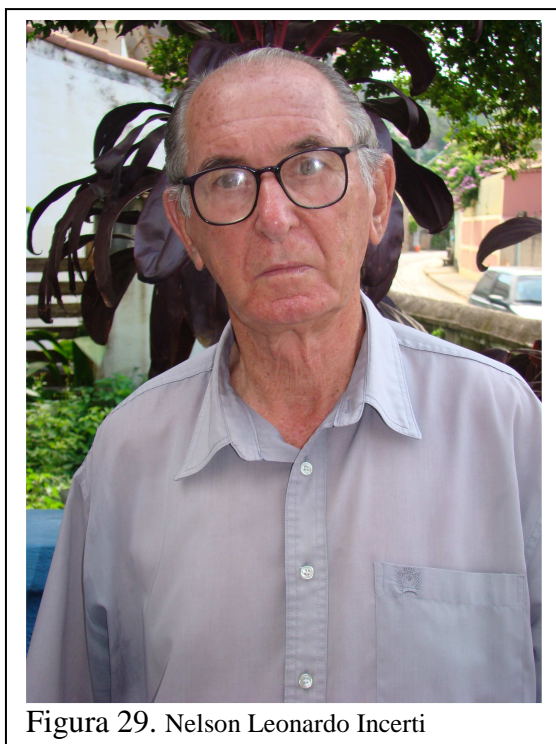
**ENTREVISTA 08:**

Figura 29. Nelson Leonardo Incerti

Nome: NELSON LEONARDO  
INCERTI

Nascimento: 11/05/1928

Endereço: Rua Francisco Basílio da  
Costa 55 – Praça da Bandeira – Além  
Paraíba – MG.

Entrada na Oficina: 01/04/1943

Aposentadoria: 1976

Profissão: ajustador

Formação: Ensino Fundamental

Data da entrevista: maio de 2008

Duração: 40 minutos

Gravação: Digital (MP-3)

Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
Furtado

Filho de Giovanni Incerti e Genoveva Garbois Incerti, Nelson Leonardo Incerti, nasceu na cidade mineira de Além Paraíba, aos 11 de maio de 1928.

Inspirado na paixão que o pai tinha pela música e pela ferrovia, ainda muito jovem, com cerca de quatorze anos de idade, inscreveu-se na Sociedade Musical Sete de Setembro, vindo a tocar clarinete e saxofone e, mais tarde, tornando-se seu presidente.

Também muito jovem, assim como seus irmãos, José, Ulisses e Ernani, iniciou sua vida profissional na antiga Leopoldina, mais conhecida como Rede Ferroviária, onde, aos poucos, foi conquistando não só seu espaço, mas diversos amigos, que como seus familiares, aprenderam a admirá-lo.

Em Além Paraíba, conheceu sua falecida esposa Carmen dos Santos Incerti, com quem teve duas filhas Lúcia Helena e Carmen Nelse, esta última falecida aos dezoito anos de idade.

Mais tarde, adotou uma menina a quem deu o nome de Paula Giovanna, a qual também veio a falecer ainda bebê.

Apesar de todas essas perdas, Nelson sempre se manteve dedicado à família e ao catolicismo, obstinado em seus propósitos, e, enfim reconstruiu sua vida.

Atualmente, aposentado, vive com sua nova esposa, Luzia Ribeiro Zóffoli, acolhendo com se fossem suas as filhas que ela teve do primeiro matrimônio, Vera e Luciana, as quais também mantêm por ele muito carinho e respeito.

Nelson também faz parte da Loja Maçônica Perfeita União nº5, situada no bairro São José, já tendo, inclusive, chegado ao posto de venerável, graças à sua conduta reta e tamanha a sua dedicação.

De hábitos simples, nas horas de folga, dedica-se à música e à leitura.

O “Tio Nelson”, como carinhosamente é chamado por seus familiares, é, para aqueles que o conhecem, uma pessoa muito polida e organizada, um verdadeiro exemplo de dignidade, respeito e superação.

Marcela Brandão Incerti Senra  
Sobrinha e fã



**ENTREVISTA 09:**

Figura 30. João Pravadele Soares

Nome: JOÃO PRAVADELE  
SOARES

Nascimento: 23/06/1928

Endereço: Rua Antônio Galdino 92 –  
Vila Caxias – Além Paraíba - MG

Entrada na Oficina: 1950

Aposentadoria: 1977

Profissão: ferreiro

Formação: Ensino Fundamental

Data da entrevista: 26/06/2008

Duração: 67 minutos

Gravação: Digital (MP-3)

Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
Furtado

João Pravadelli Soares está hoje com 80 anos, desfrutando de sua aposentadoria há mais de 30 anos. Trabalhou na ferrovia desempenhando a função de ferreiro. É pai de três filhos e tem seis netos.

Sua rotina hoje se baseia em uma volta no bairro pela manhã e assistir televisão, preferencialmente missas e programas caipiras. À tarde, é obrigatório o cochilo.

Suas atividades são simples e seu dia-a-dia é muito tranquilo. O que mais o deixa contente são as conversas com vizinhos ou compadres “das antigas”. Geralmente elas ocorrem na varanda de sua residência ou nas proximidades. Outras atividades que ele adora são o jogo de cartas e assistir ao futebol aos domingos.

Sua postura é tradicional: participa das últimas novidades, mas não aceita muitas destas, como alguns estilos de músicas ou comportamentos que não o agradam.

Para finalizar, destaco o fato de gostar muito das Bandas Musicais da cidade, Folia de Reis e tudo o que diz respeito à ferrovia.

Charles Vieira Pravadelli  
(Neto do entrevistado)

## ENTREVISTA 10:

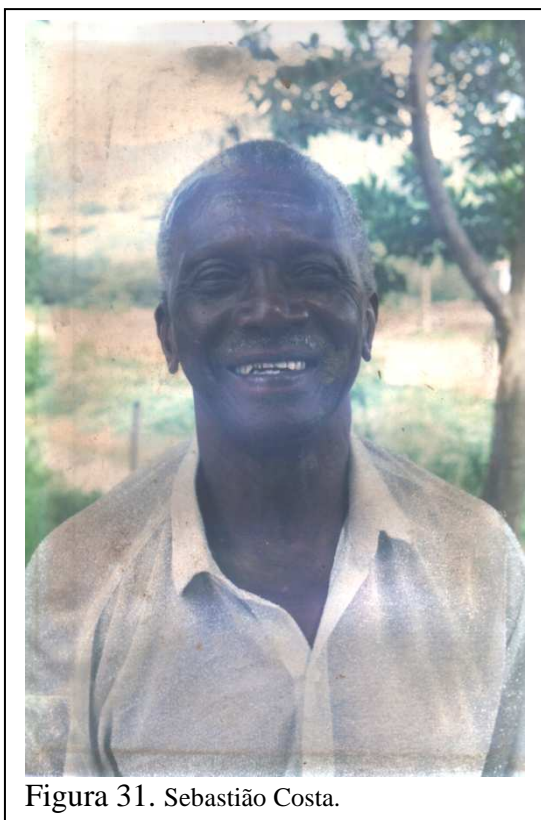


Figura 31. Sebastião Costa.

Nome: SEBASTIÃO COSTA  
 Nascimento: 30/03/1922  
 Endereço: Rua Cecília Breves, 302 –  
 Morro Nossa Senhora da Conceição –  
 Além Paraíba – MG  
 Entrada na Oficina: 01/02/1938  
 Aposentadoria: 1965  
 Profissão: ferreiro  
 Formação: Ensino Fundamental  
 Data da entrevista: 27/07/2008  
 Duração: 94 minutos  
 Gavação: Digital (MP-3)  
 Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
 Furtado

“Sebastião Costa, filho de Lino Edmundo Costa e Isabel Costa, nasceu em Além Paraíba no dia 30 de março de 1922, tendo portanto, 87 anos. Casado com Olívia Fernandes Costa (falecida) eles tiveram cinco filhos, tendo ainda oito netos e três bisnetos.

Foi fundador e presidente do tradicional Minas Clube nos anos 50. Homem de intensa vida social, após a extinção do Minas Clube nos anos 70, sua frustração foi tão grande – pois era o único Clube que negros podiam frequentar - inaugurou nas dependências da sua residência no Morro da Conceição o Clube Multi-Cores, que funcionou por pouco tempo. Foi também fundador e primeiro presidente do Grêmio Recreativo Escola de Samba União da Colina, em 3 de dezembro de 1947.

No auge dos seus 87 anos de vida, ainda desfila pela agremiação da qual é o presidente de honra. É frequentador assíduo do Clube Renascer da Terceira Idade, sendo um dos membros mais respeitados e queridos de todos. Ainda mantendo as tradições de sua juventude, gosta de frequentar os bailes vestido impecavelmente, de preferência com sapato e terno branco.”

Seus filhos.

**ENTREVISTA 11:**

Figura 32. Delorme Filgueiras

Nome: DELORME FILGUEIRAS

Nascimento: 29/10/1924

Endereço: Rua Dr. Homero Monteiro de Barros, 261 – Praça de Bandeira – Além Paraíba - MG

Entrada na Oficina: 01/04/1939

Aposentadoria: 30/09/1969

Profissão: ajustador

Formação: Antigo Primário

Data da entrevista: maio de 2008

Duração: 58 minutos

Gravação: Digital (MP-3)

Entrevistador: José Geraldo Esquerdo Furtado

A julgar pelas aparências teremos um homem sisudo, postura reforçada pelo jeito de andar com as mãos às costas e de poucas palavras. Apenas aparência. A intimidade da entrevista nos revelou um Delorme descontraído, extrovertido e falador e que não usa meias-palavras para dizer o pensa.

O futebol é uma de suas paixões. Foi jogador do Independente Exporte Clube e depois do Bainer. Foi ele o autor do primeiro gol narrado ao vivo pela rádio da cidade. Esta atividade foi encerrada com o casamento porque, segundo ele mesmo, não dava para conciliar casamento com trabalho e treinamento.

Sua morte recente, e o impacto que provocou na família nos mostraram como Seu Delorme era estimado, o que nos abstém de qualquer comentário sobre sua vida familiar.



**ENTREVISTA 12:**

Figura 33 – José Heitor da Silva

Nome: JOSÉ HEITOR DA SILVA  
 Nascimento: 14/12/1937  
 Endereço: Rua Lurdes Barroca, 26 –  
 Vila Laroca – Além Paraíba - MG  
 Entrada na Oficina: 22/04/1955  
 Aposentadoria: 29/10/1983  
 Profissão: ajustador  
 Formação: Ensino Fundamental  
 Data da entrevista: maio/2007  
 Duração: 77 minutos  
 Gravação: Filmagem digital  
 Entrevistador: José Geraldo Esquerdo  
 Furtado

Orgulhoso de suas habilidades artísticas - as quais comentamos no preâmbulo deste trabalho –, envolvido nas atividades artísticas da cidade mas, sobretudo, dedicado às suas esculturas em madeira. Conhecido originalmente como escultor de “Cristos” por ter produzido várias dessas imagens, em tamanho natural, para várias igrejas de cidades da região.

Sempre muito alegre e brincalhão, é apegado fortemente ao seu passado familiar e profissional como marca de sua identidade. Participa ativamente de grupos e movimentos étnico-raciais, tendo na afro-descendência outra marca exaltada de sua identidade, tanto que seu ateliê, que fica nos fundos de sua residência, é por ele denominado “Senzalarte”.

**ENTREVISTA 13:**

Nome: JOSÉ RODRIGUÊS MILITÃO

Nascimento: (não registrado)

Endereço: Rua Capitão Mendes, 236 –  
São José – Além Paraíba - MG

Entrada na Oficina: 07/02/1945  
(SENAI)

Aposentadoria: (não registrado)

Profissão: Torneiro Mecânico

Formação: antigo Primário

Data da entrevista: 2007 (entre maio e  
dezembro)

Duração: 18 minutos

Gravação: filmagem

Entrevistador: Ary Cunha

Não tivemos um contato mais próximo com José Militão, uma vez que não fomos nós quem o entrevistou. Ele não nos é íntimo, tivemos com ele apenas alguns minutos de conversa pelas ruas da cidade. No entanto, podemos confirmar seus ideais trabalhistas pela militância política, principalmente nos períodos eleitorais, quando fixa cartazes na fachada de sua casa e veste – literalmente – a camisa de seu partido, percorrendo as sessões eleitorais. Pelo discurso e representações, fica claro que seus ícones políticos são Getúlio Vargas e Luiz Inácio Lula da Silva. Numa das poucas e informais conversas que tivemos, nos relatou que quando Vargas morreu a elite local tocou na rádio da cidade músicas inadequadas ao momento, que para ele (e outros) soava como um deboche. Neste momento comandou a invasão e depredação de tal rádio, o que lhe custou uma prisão.

Torneiro mecânico como seu ídolo político atual, o Presidente Lula, para quem escreve cartas e manda fotografias. Formado na primeira turma do SENAI, amante do futebol e jogador do antigo Bainer. Orgulhoso de seus três filhos formados, recente a morte de uma das filhas, deixando entender que essa não é a ordem natural das coisas.

**ENTREVISTA 14:**

Figura 35 – Cleber Dias Dutra

Nome: CLEBER DIAS DUTRA  
 Nascimento: (não registrado)  
 Endereço: Rua Cecília Breves, 54  
 Entrada na Oficina: 1953 (no SENAI)  
 Aposentadoria: (não registrada)  
 Profissão: inicialmente pintor,  
 posteriormente escrivão  
 Formação: Ensino Superior  
 Data da entrevista: entre maio e  
 agosto de 2007.  
 Duração: 25 minutos  
 Gravação: Filmada digital  
 Entrevistador: Ary Cunha

Natural de Bom Jesus de Itabapoana, Cleber Dias Dutra nasceu a 13 de outubro de 1938. Do pai, José Dias Dutra, professor, veio o exemplo do magistério e da austeridade. Da mãe, Jovelina de Faria Dutra, herdou a determinação e a coragem frente aos desafios da vida. Radicado em Além Paraíba desde a primeira infância, logo manifestou gosto pela arte, através da música, que o levou a ingressar na Sociedade Musical Carlos Gomes, e do desenho, que o fazia esquecer-se de suas tarefas de menino quando encontrava pelo caminho um pedaço de carvão caído da locomotiva. Posteriormente, na Leopoldina, onde ingressou após o Senai, foi também responsável pela pintura artística das letras nos antigos e charmosos vagões, a que se dedicava com muito esmero. Contabilista formado, passou ao trabalho de escritório na Rede Ferroviária. Por 28 anos foi ferroviário, período em que conquistou amigos e construiu boas lembranças. O curso superior em História deu-lhe condição de trabalhar no magistério público desde 1964 até a aposentadoria em 2008, quando completou 70 anos. Casado há 47 anos com a bela Maria José Cunha Dutra, natural de Porto Velho do Cunha, tem dois filhos e uma neta, aos quais transmitiu o senso estético e o gosto pelos estudos. Considera-se um modesto palestrante espírita, atualmente Secretário do C. E. Amor em Deus. De hábitos caseiros, dedica-se à produção de textos em verso e prosa ao teclado do computador. Bom de papo, tem sempre uma palavra amiga, transmitindo otimismo e confiança quanto às finalidades da existência. (Seus filhos e netos)

### ANEXO III: Indústrias da Além Paraíba arcaica

## **VIDA INDUSTRIAL DO MUNICÍPIO DE ALÉM PARAÍBA**

Não obstante as grandes dificuldades com que, em todos os lugares, mesmo os de vida própria, real, tiveram de lutar os homens ou as empresas, que se propunham explorar ou desenvolver o comércio e as indústrias, sob os seus variados aspectos, o nosso Município pode-se gloriar de ter sido, até hoje, graças àquele que tudo pode, um dos que não se viram impossibilitados no seu desenvolvimento, cada vez mais acentuado e grandioso.

Não se falando nos grandes centros, consideravelmente populosos, ou favorecidos com a residência neles de grandes capitalistas, poucos municípios do interior superarão ou mesmo igualarão ao de Além Paraíba.

Não queremos assim nos expressar por vaidade, não, pensamos dizer a verdade e dar valor ao nosso Município, pondo-o, pelo menos, a par de outros que se julgam mais importantes e reclamam para si maior glória e melhores bocados nos favores que, porventura, possa lhes prestar a administração, o governo do Estado ou da Nação.

Deixando de lado estas considerações, que nos poderiam levar a um fim bem diverso d'aquela a que nos propomos, vamos relatar aqui, se bem que com possíveis falhas, por nos ter sido confiada esta seção à última hora quase, o que tem sido ou o que são os industriais do nosso Município.

Começando pela Cidade, percorreremos, em seguida, os outros seis Distritos de que se compõe o nosso Município, fazendo ligeiras apreciações sobre as suas indústrias.

### **CIDADE**

É possível que omitamos, se bem que involuntariamente, algumas indústrias mais modestas ou até mesmo importantes; mas, contamos com a boa vontade, com a generosidade dos bons amigos para que nos relevam alguma falta, se por ventura cometemos.

Assim tudo explicado e preparado, vamos iniciar nosso trabalho, praticando um ato de verdadeira justiça, destacando o nome de um grande propulsor do progresso industrial de nossa terra – o do Sr. Adão Pereira de Araújo, que, com a sua coragem, dotou a cidade de um dos mais vultosos melhoramentos – a instalação de

### **LUZ E FORÇA ELÉTRICA**

Deste melhoramento adveio, sem dúvida alguma, toda a coragem e disposição dos nossos homens de dinheiro, resolvendo instalar fábricas, mecânicas, oficinas, etc. que hoje tanto beneficiam a nossa terra e o nosso povo.

O próprio Sr. Adão Pereira de Araújo, continuando os ser-viços prestados à nossa cidade, em 15 de Novembro de 1925, inaugura, com grandes festas, o ótimo serviço de bondes elétricos, que hoje, tanto conforto dão ao nosso povo.

É justo que expressemos, em nome do povo de Além Paraíba, a mais sincera gratidão ao valoroso industrial que é o Sr. Adão Pereira de Araújo.

## FÁBRICA DE TECIDOS

Esta foi a primeira grande fábrica que possuímos. Desde a sua fundação, em 1912, até hoje, apesar das grandes crises que temos atravessado, nunca paralisou os seus trabalhos.

Desta próspera fábrica, cuja firma social (sociedade anônima) é Cia. Industrial Além Paraíba, podemos fazer uma apreciação mais ou menos exata, baseados nos dados que nos forneceu pessoa idônea.

São os seguintes dados:

Capital empregado — inicial — 500:000\$000

Fundo de Reserva — 262:833\$389

Direção e administração — 4 diretores

Pessoal empregado — operários:

Homens — 90

Mulheres — 200

Total — 290

Menores de 16 anos — não tem

Números de fusos — 4.200

Número de teares — 154

Motores empregados — elétricos — 19

Máquinas a vapor (caldeira) — 1

Força total — motores — 350 HP

Força total — caldeiras — 80 L

Produto do ano de 1983 — tecidos tinto — 916.000 metros Valor — 714:480\$000

Produto do ano de 1933 — tecido cru — 351.000 metros Valor — 238:680\$000

Consumo anual do algodão — 120.000 kg.

Procedência — Rio de Janeiro

Principais mercados consumidores dos produtos da fábrica: - S. Paulo, Rio de Janeiro, Interior de Minas, Estado do Rio, Espírito Santo e Ceará.

## FÁBRICA DE PAPEL

É para nós motivo de satisfação podermos algo dizer sobre este valoroso estabelecimento, de que se pode orgulhar a nossa terra.

Idealizada e iniciada mesmo pelos Srs. José Mercadante, José Teixeira Bastos, Cel. Leonardo de Freitas e Dr. Antonio Augusto Junqueira, foi fundada em 1925, com o capital de 700:000\$000 o qual se elevou em 1927 para 1:400\$000.

Produziu em 1933 — 2.800.223 kg. de papel de embrulho 12.500 kg. de confetis e 31.604 pacotes de serpentinas, tendo atingido sua exportação, em 1933 a 3.417:000\$000.

Trabalhou, neste ano, a fábrica com 96 operários, sendo 26 do sexo feminino e 70 do sexo masculino.

Os salários de seus operários alcançaram, no referido ano, a importância de 203:000\$000, representando uma média de 176\$000.

Acham-se ligados 21 motores, sendo a potência ligada para movimentá-lo de 410,05 HP, cuja força é fornecida pela empresa de Força e Luz do Sr. Adão Pereira de Araújo.

Os seus produtos são distribuídos em quase todas as praças dos Estados de Minas, do Rio, do Espírito Santo, sendo que cerca de 2/3 de sua produção são colocados na Praça do Rio de Janeiro.

A sua produção, já bastante considerável, é insuficiente par atender os constantes pedidos que lhe são feitos das diversas praças dos Estados já citados e ainda de outros que leva sua diretoria a cogitar da instalação, em breve de mais uma máquina, com a mesma capacidade da que se acha, presente, funcionando.

É propriedade de uma poderosa e conceituadíssima Sociedade Anônima.

### **FABRICA DE MÓVEIS**

Goza já de muito boa fama esta importante fábrica, que é mais uma valorosa iniciativa e propriedade dos Srs. José Mercadante & Cia.

Possui ela os mais perfeitos e modernos maquinismo e ferramentas, o que permite aos seus hábeis operários trabalhar não só com mais perfeição, como também com mais presteza. Fabrica ela todos os móveis e de todas as espécies e de todos os estilos.

### **FÁBRICA DE MEIAS IRACY**

Mais um bom, útil e próspero ramo de indústria, mantido pela mesma firma comercial José Mercadante & Cia. Bem montada e com um número de boas operárias, os seus produtos agradam geralmente. Oferece ao comércio local e outras praças os seus apreciados produtos.

### **FÁBRICA DE BEBIDAS**

Da conhecida fábrica de bebidas dos Srs. Teixeira Bastos & Cia., podemos dizer que nada deva, talvez, às suas congêneres de outros lugares; pois os seus produtos são feitos com o maior escrúpulo, com a maior perfeição. São eles de .variadas espécies e de grande aceitação.

### **FÁBRICA DE MASSAS**

Além de uma ótima e mui afreguesada padaria, tem o Sr. José Povoleri uma bem montada fábrica de massas alimentícias, sob o nome de "Pastifício Povoleri", cujos produtos têm, tanto na cidade, como nos distritos e em outros lugares, preferência aos de outras fábricas.

### **FÁBRICA DE MANTEIGA**

O Sr. Adão Pereira de Araújo, que é um dos maiores exportadores de leite do nosso Município ou desta zona, mantém, nesta cidade (em Porto Novo), uma grande fábrica de excelente manteiga.

### **FÁBRICA DE GELO**

A fim de facilitar ou de possibilitar a sua grande exportação de leite e creme para o Rio de Janeiro, tem o mesmo Sr. Adão Pereira de Araújo, montada, com capricho, uma boa fábrica de gelo, que é também fornecido ao consumo do povo.

### **FÁBRICA DE "PICOLÉS"**

Em Porto Novo duas sorveterias, aparelhadas com as mais modernas máquinas, oferecem, diariamente, aos seus numerosos consumidores apreciados sorvetes e picolés.

São elas de propriedade dos Srs. Nabum Francisco e Jorge Elias Sahione, respectivamente, as de nomes Sorveteria Moderna e Sorveteria Polar.

### **MARMORARIA S. JOSÉ**

Dirige, pessoalmente, o seu bem instalado estabelecimento, à rua Prudente de Moraes, em Porto Novo, desta cidade, o Sr. Ademardo Gonçalves de Salles, que revela nos seus trabalhos, muito gosto e perfeição.

Executa qualquer trabalho em mármore, nacionais e estrangeiros e em granitos nacionais, quer túmulos para cemitério, quer serviços para copas, mesas, bares, construções e pedras para móveis.

### **FÁBRICA DE FUBARINA**

O Sr. Francisco Rezende vem, desde alguns meses já, preparando em seu estabelecimento ótima fubarina e alguns outros artigos semelhantes. E de se prever que continue progredindo, como bem merece.

### **FÁBRICA DE CAFÉ**

Quatro são as torrefações de café existentes na cidade, todas bem organizadas e oferecendo ao consumo produtos superiores; são elas: — Café Castelo & Cia.; Café Pavão — de Ignácio Mergh; Café União — de Coutinho & Filho e Café Aracy — de Cerqueira & Irmão. Os dois primeiros têm grande exportação para o Rio.

### **FÁBRICA DE AÇÚCAR**

O Sr. Artur Cardoso França, além de seu estabelecimento comercial, tem, também uma trituração de açúcar, em constante atividade.

### **SERRARIA PORTONOVENSE**

Este é o nome de uma colossal e bem montada serraria, de propriedade dos Srs. José Mercadante & Cia. Além dos serviços de construção por ela mesmo feitos, fornece esquadrias, madeiramento devidamente preparados para todos os construtores, assim como, em grande escala, madeiras, à E.F. Central do Brasil.

### **TIPOGRAFIAS**

Ainda da mesma firma José Mercadante & Cia., funciona em Porto Novo, em constante atividade uma valorosa oficina de obras — a Tipografia Comercial — onde se imprime o órgão oficial da Prefeitura — o "Além Paraíba".

Em S. José, também existe a "Tipografia S. José", mais modesta, mas, também, de obras, onde é impresso "O Combate" — órgão oficial do Partido Republicano Mineiro de Além Paraíba. Pertence esta à firma Jairo & Wilson.



## MECÂNICAS

Seis são as existentes:

- 1 — "Santa Helena" — da firma José Mercadante & Cia., em Porto Novo.
- 2 — "S. Geraldo" — do Sr. Binato Ricardo, na Vila Laroca. 260
- 3 — "Oficinas Mecânicas" — do Sr. Gustavo Sorensen, também na Vila Laroca.
- 4 — a do Sr. Domingos Fernandes.
- 5 — a do Sr. José Augusto Moreira.
- 6 — a do Sr. Manoel Correa Junior. Destas últimas as 4.<sup>8</sup> e 5.<sup>a</sup> são em Porto Novo e a 6.<sup>a</sup> é em S. José.

Todas são boas e bem acreditadas e funcionam ativa e habilmente, honrando o nosso Município.

## OFICINAS MAROTTA

Com um sortimento grande e variado de suas oficinas e provida com as máquinas, ferramentas e apetrechos necessários, o Sr. Luiz Marotta mantém um estabelecimento útil ao lugar e é, além disso, um perfeito bombeiro-hidráulico.

## OFICINAS SANTA CRUZ

Aliada a uma boa serraria sua, funciona a marcenaria do exímio oficial Sr. Gustavo Ferreira da Cruz, que é auxiliado por seus filhos, hábeis operários marceneiros.

## GRANDES OFICINAS DA LEOPOLDINA RAILWAY

Um dos maiores propulsores da vida da nossa cidade tem sido, sem dúvida a Leopoldina Railway (antigamente Cia. Leopoldina — E.F. Leopoldina), que aqui tem mantido sempre as suas importantíssimas oficinas, uma das mais importantes, talvez das que ela possui.

Contam estas oficinas com diversas seções, cada qual mais útil, mais importante, como sejam: ferrarias completas, torneiros, ajustadores, serralheiros, carpinteiros, marceneiros, pintores, fundições de ferro, aço e bronze, máquinas elétricas (como o torno de rodas), a ar comprimido e a vapor (como os locomóveis e um possante martelete, etc.).

Eis o pessoal que trabalha nas diversas seções de que se compõem as importantes oficinas:

Engenheiro Mecânico — Mister Thoruton;

Chefe de Oficinas — Antonio Ribeiro Ferreira:

Ajudante — chefe das Oficinas — Anselmo Pereira de **Azevedo**:

Chefe de Escritório — Rodrigo Ferreira Capella;

Encarregados — 16;

Escriturários — 16;

Oficiais — 230;

Ajudantes — 190;

Aprendizes 180.

## **FABRICA DE LADRILHOS**

Esta fábrica, uma das mais novas da cidade, vai em franco progresso, encontrando todo seu produto fácil colocação. Ainda, há pouco, forneceu os bonitos e bem feitos ladrilhos para a nossa bela Matriz. São donos da nova e futura fábrica os Srs. Campos & Cia.

Passemos, agora aos distritos, começando pelo de:

## **VOLTA GRANDE**

Depois da cidade, é o distrito que mais indústrias tem. Vamos a elas nos referir, mas dum modo mais breve, pois não dispomos de espaço, nem de tempo, razão pela qual esperamos ser desculpados.

## **CIA. AÇUCAREIRA VOLTA GRANDE**

Propriedade de uma sólida Sociedade Anônima, vem progredindo constantemente esta já notável Usina açucareira, o que vem trazendo, em consequência um grande desenvolvimento na cultura da cana, nas fazendas e situações rurais do nosso Município. Promete ainda desenvolver-se muito tão grandioso empreendimento — qual o do preparo do açúcar nesta zona.

## **FÁBRICA DE MANTEIGA**

Pertencente à considerada firma Villela & Cia., funciona uma bem montada fábrica de Manteiga, que goza da melhor fama não só no Município, como fora dele.

## **FÁBRICA DE GELO**

Como a do Sr. Adão Pereira de Araújo, de Porto Novo, (cidade), possui os mesmos Srs. Villela & Cia., em Volta Grande, uma ótima fábrica de gelo para permitir a grande exportação sua de leite, etc., que diariamente fazem para o Rio.

## **FÁBRICA DE SABÃO**

Em plena atividade se encontra, em Volta Grande a conceituada fábrica de sabão dos Srs. Marques & Cia.

## **EMPRESA VITA**

Ocupa esta Empresa um lugar de destaque dentre as outras empresas de águas naturais; pois oferece ao consumo público uma das melhores águas minerais naturais, considerada a mais magesiana.

São seus únicos concessionários os Srs. Antunes & Cia. comerciantes que gozam do melhor conceito.

### **ÁGUA SOBERANA**

Outra empresa em Volta Grande, que oferece ao consumo de numerosas praças desta boa água mineral natural.

É seu empresário o Sr. João Abrahão, que tudo faz para melhorar sempre o conceito de sua água, já bastante apreciada.

### **FERMENTO CREMOWAL**

Também sob a direção dos Srs. Antunes & Cia. fabrica-se em Volta Grande o esplêndido fermento para doce que tem este nome. É bastante apreciado pelos doceiros.

### **XARQUEADA**

Possuem os Srs. Monteiro de Castro & Cia., em Volta Grande, uma boa xarqueada, que vai-se mantendo e progredindo, sendo bem reputado o seu produto.

### **PIRAPETINGA**

O distrito de Sant'Anna do Pirapetinga, que ocupa, pelo seu comércio intenso, pelas suas lavouras fartas e bem cuidadas, lugar de destaque no nosso Município, possui também, as seguintes indústrias:

#### **ARMAZÉNS FRIGORIFICOS**

Sob a orientação dos Srs. Eiras & Cia., seus proprietários, existe em Pirapetinga, este útil e importante estabelecimento, que reúne em si diversas indústrias, entre as quais a fabricação de manteiga, a fabricação de gelo para a exportação de leite, etc., com o qual muito lucram as propriedades rurais do Distrito de suas vizinhanças.

#### **REFINARIA DE AÇÚCAR**

Pertence ao Sr. Pascoal Lamarca a refinação de açúcar existente em Pirapetinga e que serve mui a contento os seus fregueses.

#### **ENGENHOS CENTRAIS**

A fim de dar o devido preparo ao arroz e ao café, tanto do Distrito, como no Município e de fora dele, funcionam em Pirapetinga, os seguintes bem montados engenhos: 1 — dos Srs. Oliveira & Peixoto;

2 — do Sr. Eurico Guedes.

#### **FÁBRICA DE MASSAS**

Existe, em plena atividade, neste lugar, uma fábrica de massas alimentícias, de propriedade do Sr. Pascoal Lamarca, a qual, pela boa qualidade de seus produtos, vem-se firmando no conceito de seus fregueses.

## S. LUIZ

### INDÚSTRIAS REUNIDAS S. LUIZ

Além das indústrias agrícola e pastoril, só este estabelecimento industrial existe neste distrito; nele se preparam diversos produtos de muita aceitação; pertence este estabelecimento à mui conceituada firma A.R. Moreira & Cia.

Existe ali, também, um engenho de beneficiar arroz.

Nos distritos de Angustura, S. Sebastião da Estrela e Água Viva, apenas muita vida se nota nas lavouras e na pecuária produzindo suas fazendas muito café, diversos cereais em grande quantidade e bom gado. São todos distritos importantes, que muito concorrem para as rendas do município, do Estado ou do País.

Damos aqui por terminada a nossa incumbência, lamentando que nos faltem melhores dados e mais tempo para um serviço mais perfeito fazermos.

Além disso, era encarregado desta seção outra pessoa, que se viu impossibilitada de nos prestar o seu valioso concurso.

Só à última hora quase, nos foi pedida mais esta humilde colaboração.

Pedimos aos nossos leitores que relevem alguma omissão ou imperfeição que, porventura, obsevarem no nosso modesto trabalho.

A todos, nossos agradecimentos

Raul de Carvalho Marques

**ANEXO IV: “Sonhos de um ferroviário”**

No momento em que fazíamos as últimas leituras desta dissertação, para os acertos de formatação e paginação, recebemos, pela internet, de Cleber Dutra o texto deste anexo. Resolvemos inseri-lo como por considerá-lo pertinente e, além disso, ele encerra este trabalho da mesma maneira como começamos (ver preâmbulo). O texto, datado de 2006 é anterior ao início deste trabalho e foi incluído sem nenhuma alteração de nossa parte.

As informações que Cleber Dutra expõe reforçam vários elementos que apresentamos: a vida de trabalho prematura e vinculada à Oficina como marmiteiro do pai; a identificação com o espaço de trabalho através de sua descrição; a vinculação da Oficina com a cidade através das práticas sociais de seus trabalhadores nas bandas, conjuntos musicais e atividades esportivas entre outras.

O texto certifica a construção que fizemos. Ao mesmo tempo acrescenta dados de convivência e relacionamento entre os trabalhadores da Oficina. Os apelidos, os causos pitorescos, somados a tantos outros fragmentos aderidos à memória na composição do mosaico que configura a Oficina Ferroviária de Porto Novo.

# SONHOS DE UM FERROVIÁRIO

Cleber Dutra – (Professor de História e Ex-ferroviário)

## I – Um ferroviário *marmiteiro*

**T**ornei-me *ferroviário* na década de 1940, quando entrei pela primeira vez nas *Oficinas de Porto Novo*. Sentei-me confortavelmente no interior de uma velha caldeira de locomotiva a vapor e devorei um delicioso almoço: quiabo com angu e feijão com arroz, dentro duma latinha. Naquele enorme pátio e adjacências, centenas de empregados da *The Leopoldina Railway Company* também almoçavam.

Ao meu lado, repousava pequena cesta, vazia, e uma rodilha, que a minha mãe fez para proteger a minha cabeça. Daí a pouco, eu recolheria na cesta as marmitas de alguns daqueles homens, que confiavam no meu trabalho, e pegaria o caminho de volta. No dia seguinte, às 11 hs, eu estaria novamente naquele pátio com a cesta recheada de marmitas ainda quentes. Era um trabalho simples, contudo, havia alguns incômodos esporádicos:

1. O das chuvas, que me deixavam encharcado e com os pés cheios de barro (muitos trechos não eram pavimentados e eu não andava calçado).

2. Outro, o das vasilhas mal tampadas, contendo ensopados. Estas entornavam, deixando-me engordurado com cheiro de comida (o caldo, escorrendo pelos meus cabelos, o rosto e as vestes, queimava a minha pele). Isto me lembra o Salmo 133. E a caminhada durava mais de meia hora.

Aquele contato com os funcionários e as coisas de uma ferrovia, que eu começava a admirar com os olhos esbugalhados, acendeu em mim uma incontida paixão pela estrada de ferro. O fato de abrigar-me no interior da carcaça de uma locomotiva – o pequeno espaço parecia um cômodo para meditações – representou para mim, um garoto de 10 anos, uma verdadeira iniciação ferroviária. Até esse momento, eu só conhecia as máquinas, puxando vagões, apitando pela cidade e parando na movimentada estação de Porto Novo. Mas, ao desfrutar o inexprimível prazer de entrar na casa do trem e de laborar com os que ali estavam, fez-me sentir um trabalhador também, investido na função de *ferroviário (ferroviário marmiteiro, naquele momento)*... para sempre!...

## II – Reconhecimento de área

As minhas inspeções ao local, onde se erguiam as majestosas oficinas da Estrada de Ferro Leopoldina, em Porto Novo, diariamente, me permitiriam contemplar o que havia ao redor. O interior da imensa área, os meus olhos de criança não podiam avançar. Esquadrinhava, todavia, o lado externo: o belo barracão de madeira do SENAI, com telhas francesas, e um outro, de tábuas sem pintura, teto de amianto em duas águas, que servia de refeitório para os trabalhadores. Este era exíguo e, por isso, os ferroviários ficavam dispersos na hora do almoço. Outras caldeiras se esparramavam perto do refeitório e ao lado da ponte pênsil que dava acesso à ilha do Lazareto. O seu *Lelé*, um homem pequeno e franzino (muito bravo, devido à grande responsabilidade que assumia), vigiava o portão. Junto deste defrontavam-me o “Urubu Teimoso” – um posto de telégrafo (feito com madeira e telhas francesas) – e cinco casas antigas de alvenaria, geminadas, cobertas de telhas canal, paredes desbotadas, beirando a linha. Sempre havia toras de madeira em oposição às casas e ao longo da ferrovia até o Porto. Vez por outra, saía um guindaste a vapor, preto e barulhento, para caçar toras e levá-las para o interior das oficinas. O guindasteiro era um negro alto, forte e extremamente simpático. Junto ao SENAI, destacando-se do chão, uma laje quadrada, de cimento liso, em torno da tampa redonda, de ferro, cobria uma cisterna embutida no subsolo. A água, que supria a cisterna, utilizada por alunos e instrutores do SENAI, era trazida de Dona Mariana. Invariavelmente, eu ficava ali, desenhando no cimento com carvão vegetal liberado pelas marias-fumaça, enquanto esperava as marmitas para levá-las de volta.

Algum tempo depois, aos 14 anos, fui “promovido na carreira”: entrei para o SENAI . Corria o ano de 1953. Ali se ministravam Português, Matemática, Desenho Técnico, Noções de Física e Química, além de ensino prático nos ofícios dos ferroviários da Leopoldina. Para o estudo teórico, utilizávamos o prédio do Liceu Operário, localizado no centro da Vila Laroça. Educação Física, jogos e desfiles monumentais (com uma bateria eletrizante, onde eu me apresentava com uma reluzente corneta) faziam parte do currículo. Contudo, as matérias que mais se ensinavam aos alunos nos três anos de aprendizagem industrial eram lições de vida, de cidadania, de sadio orgulho cívico (tínhamos até um hino próprio). Usávamos três uniformes: um azul (para trabalhar no barracão), um cáqui (para estudar no Liceu) e um branco, completado com tênis (para os desfiles).

Benjamim Ferreira Alves, César Pereira Machado, Elpídio Henrique de Souza, Eudes Costa Bento, Fernando Marques Duarte, Geraldo de Castro, Hélio Ferreira Zófoli, Izolino Bello do Nascimento, João Ribeiro Gouveia, Joel Magalhães de Mattos, José Miranda, Odilon Alves, Ubirajara de Souza e Wilson Basílio da Costa eram os nobres docentes que encontrei ao chegar. Ary Cassiano da Silva, José Elias de Castro Filho, José Zófoli e Vicente Rossi



vieram depois. Cumprido o papel que tiveram nesta existência, a maioria já foi transferida para o “andar de cima”. No entanto, permanecem na saudosa lembrança daqueles tempos mágicos. Muitos colegas também...

### III – Na casa do trem – a Rotunda

Com o diploma de Carpinteiro (e estágios como pintor) vi-me transferido do SENAI para o pátio das oficinas supervisionadas por Anthero de Souza. Depois, circulando pela sua imensa área, ficaria sabendo dos setores especializados na produção de variados bens de uso da Estrada de Ferro Leopoldina.

Apresentei-me, naquele ano de 1956, ao Sr. Eurípedes Teixeira de Bragança (“Lípi”), que coordenava o trabalho dos pintores. Foram estes os companheiros da minha turma inicial. Espalhávamos tinta e letreiros em carros, vagões e *locos*, trabalho que me fazia percorrer todos os locais que reclamavam acabamento ou conservação. Após dois anos de serviços prestados à Pintura, fui cuidar da escrita na Fundição, cujo encarregado era o Sr. Ed de Souza Cunha. E lá fiquei por 48 meses. Dali eu fui levado para o Escritório (chefiado por Rosendo Valente Guedes Lopes), onde vivi o restante dos meus 28 anos de vida ferroviária (incluindo a fase de 1971 e 1972, quando servi em Macaé-RJ).

Local que a todos ainda chama a atenção, pela beleza arquitetônica, é a **Rotunda**. Uma edificação redonda – claro!... –, cujas grossas paredes (lado externo) são constituídas por tijolos maciços. Na parte interna, contempla-se uma formação que eu achava parecida com um templo grego: uma colunata de tijolos também maciços, disposta em círculo. Sobre as colunas, ligando-as com a parede, se ergue um robusto e majestoso engradamento em madeira pinho-de-riça, que sustenta milhares de telhas francesas. O magnífico telhado a uns 20 metros do chão abrigava as turmas de Pintura (do “Lípi”), Eletricidade e outras miudezas (do Francisco Medeiros), Caldeiraria de Bronze e Solda Branca (do Newton Monteiro), Carpintaria *Meia-sola* de carros de passageiros (do Eugênio de Souza, o “Nico”) e os agrupamentos dos oficiais em Ajustagem de locomotivas *Pacific* (Turma 2 do Conceição Barbosa, T. 3 do José Nascimento, e T. 4 do Jair de Mattos). No centro da Rotunda, vi um girador acionado pela força humana, com muitos metros de comprimento e uns três de diâmetro. Ele servia para manobras de máquinas, vagões e carros que entravam ou saíam da reparação. Os trilhos, para receber os veículos (material rodante) sobre valas, são concêntricos. Quando enfileiradas pelo girador, as linhas de trem formam vários “diâmetros” no interior da Rotunda. O girador, hoje, com tração elétrica, ainda é o único a dominar uma gigantesca depressão circular na qual ele se movimenta. Visto do alto, o conjunto lembra bem a arquitetura do Maracanã (Estádio Mário Filho, no Rio de Janeiro).

## IV – Na casa do trem – além da Rotunda

Deixando a **Rotunda**, eu podia visitar as outras turmas que se instalavam na gigantesca área. Logo, eu divisava o Escritório: um edifício quadrado, de dois pavimentos, majestoso, em estilo clássico – a principal referência das oficinas da Leopoldina, em Porto Novo. Próximo dele, eu contemplava a “chapeira”, onde centenas de empregados marcavam a entrada e a saída. As chapas, mais tarde, foram esquecidas com o uso dos cartões assinalados pelos relógios de ponto instalados perto dali. O prédio do Escritório servia como sede da Administração e abrigava, além dela, a seção de desenho, um pequeno ambulatório, os serviços burocráticos e o arquivo. Diante dele, ficava a turma de Carpintaria de vagões (do Paulo Carvalho – substituído depois por Juvenal Silva). Ligados à área do “Juju”, eu encontrava um conjunto de vasos sanitários, depois a turma de Caldeiraria de Ferro (do José Egydio e Álvaro Córdoba Correia), a de Ajustagem de locomotivas *Mikado* (do João Varino) e o torno de rodas. Perto deste, uma caixa d'água para abastecimento das locomotivas a vapor.

Do outro lado da linha mestra, eu encontrava o amplo terreno da Sucata, à beira do rio Paraíba. Amontoava-se ali o ferro-velho com destinos diversos. No lugar da Sucata ergueram-se, mais tarde, as modernas instalações para construção ou reparo de carros metálicos.

Por detrás do Escritório, podia-se andar sob extensa cobertura, que abrigava a Fundação (do Jovelino Motta da Silva e Ed Cunha), a Tornearia (do Arnaldo Erbiste e Nylso Rodrigues), a Turma de Plainas (do José da Costa Araújo), a Caldeiraria de Ferro (do Augusto Lameira) e a Ferraria (do Waldir Dias).

O prédio, do século 19, que se ligava em seqüência à Ferraria, guardava as instalações do **Departamento de Material**. Para dor, tristeza e saudade dos ferroviários, esse imóvel que eu conheci (notabilizado pela competência de seu ocupante: Permínio Luiz de Moura no comando administrativo do **D.M.**), foi recentemente demolido, em fins de 2006, para dar lugar a construções da iniciativa privada.

Por outra saída da **Rotunda**, eu encontrava as turmas de Modelação (do Jacy Machado e Wanderley Garbois), de Marcenaria/Mobília (do José Ribeiro) e da Serraria (do Adhemar Durant de Souza). Perto da turma do “Zizico” e sobre o ribeirão Limoeiro, havia banheiro, vestiário e um extenso conjunto de vasos sanitários. Do outro lado do Limoeiro, chegava-se à Carpintaria de carros de passageiros (do Antônio Araújo – o “Bitel”), terreno que deu lugar, atualmente, a um clube recreativo com piscina e salão para jogos.

Ciro Ramos Vinhosa comandava um grupo responsável por atividades diversas da produção industrial. Exemplos: embarque e desembarque de materiais transportado pelos trens e a tarefa da dupla: Francisco Bernardes Dias e José Geraldo Diogo, que traziam

diariamente dois latões de leite e os esvaziavam nas canecas de quem lidava com produtos tóxicos: fundidores, soldadores e pintores.

Um gasômetro, usando carbureto de cálcio, abastecia de gás acetileno a canalização para os trabalhos de solda em qualquer parte da planta industrial. A obsolescência disso trouxe os produtos da White Martins para cá.

Bebíamos a água trazida das fontes de Dona Mariana (Nova Friburgo-RJ). De um tanque fixo, os trabalhadores a levavam em grandes latas para abastecer as bojudas talhas de suas turmas. Os serviços gerais eram atendidos com a água do rio Limoeiro, excessivamente poluída. Por isso, ela foi trocada pela de um poço artesiano. Os maquinismos (serras, tornos, esmeris etc) eram acionados pela força de locomóveis a vapor através de um complexo sistema de eixos interligados por correias de lona. Motores elétricos? Depois... bem depois!...

O apito de uma locomóvel (a vapor) chamava-nos ao trabalho pela manhã e avisava o momento de paralisação das atividades para o almoço e no final do expediente, à tarde. Esse apito também foi esquecido com o emprego de uma sirena elétrica.

O trabalho era febricitante (as turmas pareciam competir), mas o ritmo era alterado nas comemorações do Primeiro de Maio, o Dia do Trabalho, quando as oficinas passavam por uma grande limpeza e se enchiam de "turistas" interessados em assistir a missa do trabalhador e admirar o esplendor da **rotunda**, do girador e as obras produzidas pela elite ferroviária.

O responsável por todos os setores era um Engenheiro-Chefe, mas a administração tinha o peso da mão do Sr. Anthero de Souza, formado pela *escola da vida*. Quem o visse esbravejando com alguém (e isto acontecia sempre), diria que ele estava agredindo um adversário. Que nada!... era só *da boca pra fora*. Daí a pouco, ele estava de bom-humor, atento à produção. Por isso, nunca teve desafetos. Todos o respeitavam como um pai e o tinham por amigo em tempo integral. Esse bom relacionamento se traduzia em excelente produtividade: mensalmente eram reparadas oito locomotivas a vapor, 50 vagões de carga e expressivo número de carros de passageiros. Esses carros e vagões eram de madeira e muitos saíam completamente novos. O crescimento do tráfego e o progresso industrial do país provocariam mais tarde o advento de vagões e carros metálicos, enquanto as velhas marias-fumaça abriam espaço para as locomotivas diesel-elétricas.

## V – Apelidos

Eram centenas os que permaneciam aprisionados naquela extensa área de trabalho que abrigava as Oficinas da Leopoldina em Porto Novo. Eles se acotovelavam à semelhança de gigantesco formigueiro humano. O ambiente era fértil para fofocas e

confusões e os apelidos surgiam naturalmente. Havia muitos, mas eu, igualmente preso no Escritório, só me lembro de alguns:

*Amigo-da-Onça, Arurau, Bagulê, Baiano, Baião, Banana, Bico-doce, Bigode, Bigodinho, Bitel, Bitoca, Bizuca, Boca-mole, Bolinha, Bom-crioulo, Bonitão, Borrada, Cachicha, Caifai, Caixa-d'água, Caixão, Caneca, Canelinha, Ção, Capitão, Careca, Carola, Caru, Castelo, Catreca, Causa-ganha, Cavadeira, Chicão, Chuvisco, Cica, Cipó, Coxinha, Dedo-duro, Defunto, Dentuço, Deus-quer-um, Esquerdinha, Esquisito, Expressinho, Feijoada, Filhote-de-cruz-credo, Fritz, Galinheiro, Gogote, Jesus-tá-chamando, Juju, Kenola, Lalá, Lelé, Lípi, Lixa, Lolinho, Lolota, Lotinha, Lua-cheia, Maestro, Magnata, Maçarico, Machambomba, Mamãe, Manega, Massapão, Matosinho, Minuto, Moela, Moita, Nega, Neguinho, Nerinho, Nico, Noca, Padreco, Paixão, Parachoque-de-fuscão, Pê, Pé-de-mesa, Pedação-de-pau, Peido-de-rato, Peitinho, Peitudo, Peneco, Pequetito, Picareta, Piche, Picolé, Pintado, Pirata, Pontinha, Quê-quê-isso, Sargento, Sebinho, Sebo, Sertanejo, Sorino, Tarracha, Tatá, Tatão, Tentém, Teteco, Tição, Tié, Tiriça, Tito, Vavá, Ventania, Vermúti, Vivinho, Xodó, Zagalo, Zé, Zizico, Zoca, Zoínho (motivos diversos?), – Bagdá, Bangu, China, Guarani, Itaporanga, Maracanã, Martinica, Penha, Recreio (motivos geográficos?) – Bacural, Bagre, Bem-te-vi, Bicho-de-pau-podre, Bodinho, Cabritinho, Caburé, Cachorro-doido, Camelo, Camundongo, Carcará, Cascudo, Cobrinha, Coleiro, Escorpião, Foca, Frango-d'água, Gatinho, Gavião, Garrincha, Grilo, Jaburu, Leão, Leitoa, Mico, Mono-velho, Morcego, Pavão, Periquito, Piau, Rato, Rato-branco, Rolinha, Sapo-marron, Tizil e Vaca (motivos faunianos?).*

## **VI – Quando o apelido valia por nome**

Os apelidos cultivados nas Oficinas da Leopoldina em Porto Novo tinham a aura do sagrado. Impossível destruí-los. Curiosamente, alguns eram citados com tanta frequência que o próprio nome ficava desconhecido, literalmente. Quer saber? Certa vez, o caldeireiro *Sorino* procurou o Sr. Anthero. Queria para o Rio viajar e obteve autorização. Queria, contente como um menino, rever a Cidade Maravilhosa... de trem – claro!... Tinha direito a passes, como todo empregado da empresa ferroviária! Como as viagens para a Capital eram demoradas, preveniu o chefe que o avisaria, por telegrama, caso não conseguisse voltar na data combinada.

O tempo passou, carregado de preocupações para aqueles valorosos operários da estrada de ferro. E o caldeireiro *Sorino* viajou. Dias depois, um telegrama assinado por “Aristides Silva”, pousou no Escritório, avisando a sua chegada no dia seguinte. Anthero quis saber se era do novo chefe da Locomoção, anunciando visita àquele local. Ninguém sabia!... E o dia seguinte amanheceu, como sempre amanhecia para nós: todo mundo “dando um duro danado”, cada um em seu ofício, cada qual em seu local de trabalho,

concentrado no que fazia. O ar era sacudido pelo resfolegar das locomóveis, pelos estrídulos apitos da locomotiva 51 (em suas manobras internas), pelo barulho das serras e dos aparelhos de soldar, pelo matraquear dos rebitadores e dos martelotes, pelo ruído do material rodante, dos martelos, serrotes, limas, talhadeiras e dos fornos da Fundição. O burburinho, lembrando uma feira livre, permeava o barulho dos maquinismos e das ferramentas, marcava o compasso das oficinas em funcionamento. Essa era a estranha sinfonia que nos deleitava os ouvidos diariamente. Não dá pra esquecer.

O telegrama de "Aristides Silva", lacônico como todo telegrama da época, permanecia entre os dedos do Chefe das Oficinas de Porto Novo. Ele estava pensativo. Incomodava-o o fato de ninguém saber o nome do novo chefe da Locomoção empossado recentemente no Escritório Central (Rio). Ninguém sabia, mas as evidências eram fortes por demais. O rotundo administrador mandou limpar todos os setores, engraxou os sapatos, vestiu o melhor terno (e uma bonita gravata), reuniu os auxiliares diretos – Renato Corrêa, Ubaldo Bastos, Octávio Costa e Darcy Monteiro. Em seguida, convocou os encarregados de turma e seus ajudantes, mais os operários, e com eles se perfilou diante de um carro de passageiros de 1ª classe, quando o trem parou no pátio por volta das 2 hs da tarde. Ouviu-se o costumeiro *schschschs* da maria-fumaça, indicando a frenagem do comboio. Enquanto o foguista abastecia o tênder de água e lenha, descia diante do administrador e de centenas de curiosos um homem negro, de terno e gravata, óculos escuros e chapéu panamá à cabeça, segurando pequena mala. "Sr. Anthero, o senhor recebeu o meu telegrama?", berrou ele. E, no mesmo tom: "Que telegrama, *Sorino*?" A curiosidade geral aumentou. Olhares desconfiados cruzavam-se no ar fumarento. "Como preveni o senhor, eu avisei que só viria hoje com um telegrama, assim escrito: **Chego amanhã trem expresso 2 horas pt Aristides Silva**". O bondoso chefe, que não sabia o nome do *Sorino*, fez uma cara!... Não convém descrevê-la e nem adivinhar o que ele pensou naquele momento. Silenciosamente, deu meia-volta e, com as mãos entrelaçadas às costas, como fazia de hábito, tomou o rumo do Escritório. Tinha mais coisas a fazer. *Sorino* ficou ali, falando sozinho, enquanto a multidão se dispersava com largas risadas. Foi assim que ouvi dizer!...

## VII – O ambiente ferroviário na década de 1940

Eu vivi o sonho ferroviário desde a década de 1940 e, nesta comunidade que me viu crescer, sempre presenciei um bom entendimento entre os diferentes estratos sociais, interdependentes econômica e culturalmente, influenciados em grande parte pela Estrada de Ferro Leopoldina.

Nos complexos labores da ferrovia, ninguém era discriminado pela cor da pele ou pelo nível cultural. Negros e brancos tinham livre acesso aos postos de trabalho em almoxarifados e estações, no tráfego e via permanente, nas oficinas e armazéns de

abastecimento de gêneros alimentícios ao pessoal, embora a mão-de-obra, no que eu pude ver, fosse predominantemente masculina em muitos setores naquela época.

A cidade de “PORTO NOVO” vivia uma relação simbiótica com a empresa de transporte ferroviário, como dependia ainda das fábricas de papel e de tecidos, de banha e de macarrão, de bebidas e de barricas, de laminados de madeira e de móveis e muuuuuuuuuuuuuitas outras. Éramos uma cidade *força e trabalho*, operária.

Os ferroviários da Leopoldina ou da Central do Brasil participavam ativamente da sociedade local, mas distribuíam-se principalmente nas seguintes atividades:

1. as bandas de música *Carlos Gomes e Sete de Setembro* e os conjuntos musicais;
2. os ranchos e cordões de Carnaval (depois blocos e escolas de samba);
3. os times de futebol e outras agremiações esportivas.

O *Sexteto Rex*, do *Juju*, tocava no Rex Clube (local) e em dezenas de cidades de Minas e do Rio de Janeiro. O *Jazz Orchestra*, do Nestor Monteiro, apresentava-se no Santa Maria. Eram famosos os bailes nestes salões, inclusive no do Minas Clube – de excelente organização. As pistas de dança de Porto Novo atraíam muitos casais de namorados cheios de paixão!...

Além desses, permanentes, surgiam conjuntos para tocar nos festejos de Momo, disputados pelos clubes de toda a região, que organizavam os saudosos bailes de Carnaval. Podemos citar Friburgo, Petrópolis e Volta Redonda, para ficar com as cidades mais importantes.

O futebol agitava a alma dos ferroviários das Oficinas da Leopoldina. Eles organizavam anualmente torneios de extrema rivalidade entre as turmas. A dos torneios era uma das melhores, segundo se sabe. A propósito, ouvi dizer de um dirigente ferroviário, presidente do Bayne (um time daquela época), que conseguia emprego na ferrovia aos jovens que fossem *bons de bola* e quisessem jogar por seu clube.

Aos sábados e domingos, à noite, os jovens (filhos de operários, na maioria) se misturavam no *footing* no *largo* de Porto Novo e nos cinemas: Cine Glória, Cine Vila e Cine São José.

O Rex, tido como um clube de *grã-finos*, acabou aderindo ao fluxo democratizante trazido pelos novos costumes com o fim da 2ª guerra mundial. Os novos hábitos se acentuaram nas décadas de 1950, 1960 e seguintes. Assistimos nesse período à importação dos novos pensamentos do pós-guerra – como ondas renovadoras que mudaram a cara do país... e do mundo. Vivemos em nossas terras, a partir de então, o império da Rádio Nacional, ao lado de outras, como a Tupi e a Mayrink Veiga. Este meio de comunicação, incluindo jornais e revistas do Rio, “fizeram a cabeça” de muita gente. Logo em seguida, surgiu a

televisão, quando a TV Tupi, saindo na frente, ganhou o ar do Brasil. Começou aí a padronização cultural da nossa população – um culto *pop*.

Para todos nós, os que éramos pobres, ter um curso ginásial e os demais que lhe fossem superiores era algo impensável. Ficávamos limitados ao primário por uma “cláusula de barreira”. Por falta de informações (e recursos financeiros, principalmente), os ferroviários não encaminhavam os seus filhos para o Colégio Além Paraíba ou o Santos Anjos (a “Escola Normal”, somente para moças, na ocasião), colégios que ofereciam cursos secundários, aparentemente destinados à elite, que podia pagar por eles. Porém, pouco a pouco, como sabemos, a História mudou e fomos descobrindo as sendas luminosas destes vetustos educandários e neles nos matriculamos. Fui, no CAP, um desses privilegiados. Em cursos noturnos, os ferroviários graduaram-se em técnicos em Contabilidade, as meninas tornaram-se normalistas e alguns, deixando Além Paraíba, chegaram às faculdades e aos seletos estamentos de oficiais nas forças armadas.

## **VIII – O valor econômico do trem no passado**

A linha que corta o município alemparaibano era muito importante para a nossa economia. Uma realidade que vinha desde o século 19. Ao me tornar marmiteiro, percebi a sua existência, quando ela se revelava pujante na década de 1940. Este lugar era conhecido como Porto Novo. Por aqui passavam diariamente dezenas de trens lotados com vários destinos: Rio de Janeiro, Petrópolis, Belo Horizonte, Carangola, Nova Friburgo, Teresópolis, Vitória e inúmeros centros urbanos no percurso, como Juiz de Fora, Recreio, Três Rios etc.

Lembro-me das composições, transportando café em grão, cimento, materiais de construção, ferro gusa, gado, leite, madeira, produtos hortigranjeiros e outros artigos destinados ao comércio. Ferroviário era o nosso principal sistema intermunicipal de transporte de passageiros e de mercadorias. Os viajantes mostravam-se muito bem vestidos. As mulheres, belas e maquiadas, muitas delas na 1ª classe, desfilavam penteados, portando jóias, sapatos da moda e lindos vestidos rodados de cores variadas. Os homens, elegantes, todos de terno e gravata, nunca esqueciam o guarda-pó (de linho branco, com o nome bordado no bolso) para proteger da poeira, cinza e até algumas brasinhas liberadas pelas chaminés.

Minhas lembranças levam-me à época vivida em Porto Novo. A estação local tinha bilheterias, bar, restaurante e hotel. O “expresso”, num e noutro sentido, fazia ali pequenas paradas (e na estação de Além Paraíba, igualmente). À chegada do trem, os vendedores ambulantes se misturavam à multidão nas plataformas de embarque/desembarque, oferecendo laranjas descascadas, pastéis, balas e doces variados, além de outros alimentos

em tabuleiros presos ao pescoço. Ainda percorriam as janelas, apregoando os seus artigos. Nunca faltavam carregadores de malas, prestando serviços. Era uma confusão organizada.

Para os deslocamentos dentro da área urbana, havia carros de aluguel, como os que se alinhavam na Praça da República (atual Presidente Vargas) à espera de usuários. Por telefone, número 48, podiam ser chamados. Servindo os moradores, em transporte coletivo, a empresa Silva Júnior operava com três ônibus azuis. Algum tempo depois surgiu a CITRAN, do empresário Olney de Freitas Drummond, ocupando o prédio da antiga garagem de bondes em frente à fábrica de papel. Os ônibus cumpriam duas linhas: Porto Novo – São José e Porto Novo – Vila Caxias, com meia passagem até a Vila Laroca.

Próximo à Fábrica de Tecidos (antiga CIAP) há um depósito da Sahione. Antes disso, havia no lugar um curral, utilizado pelos que tinham interesse no embarque do gado de corte. Assustando os moradores, o gado transitava livremente pelas ruas, em direção ao curral – feito com trilhos. Eu adorava me balançar na porteira. O leito ferroviário, perto do curral, dispunha-se em grande pátio formando um triângulo, com a estação e uma antiga figueira no centro, para servir como virador de trens. A figueira morreu e a velha estação está desmoronando.

Um desvio no Porto Velho levava os vagões ao interior da Fábrica de Papel Santa Maria para deixar papel velho e carregar papel novo. Outro trecho, perto da Perácio, permitia o embarque de sacas de café em grão. O prédio da Cooperativa de Leite ficava à Rua Adão Araújo no lugar agora ocupado pela agência do Banco do Brasil. Uma ligação, com bitola bem estreita, rasgava a rua para levar um trole da Cooperativa para o outro lado. Por esse meio, rapidinho, as latas de leite eram enfileiradas nos vagões adequados com destino ao Rio de Janeiro.

Cerâmica era um local situado pros lados do Sítio Branco. Tijolos e telhas saíam de lá em grandes volumes pela Leopoldina e a Central do Brasil.

Para os funerais, desta parte da cidade, formava-se um trem, do Porto a São José, puxado pela 51 sob a “batuta” do maquinista David dos Santos. Em algumas ocasiões, os féretros eram acompanhados pela Sociedade Musical Carlos Gomes (do maestro Nestor Monteiro) e ao som de bonitas, embora tristes, marchas fúnebres. A Sete de Setembro (do maestro “Tida”) também era solicitada.

Tudo isso passou. Só restam velhas lembranças amassadas sob os pesados pneus das carretas e ônibus que substituem os trens.

## **IX – O Sindicalismo Ferroviário**

O movimento sindical ligado à empresa ferroviária nesta cidade de Além Paraíba viveu um momento de notoriedade na década de 1960. No exuberante cenário daquela época, eu fui um mero expectador, o que torna este comentário destituído de conteúdo



crítico, científico ou filosófico – muito menos político. O desejo dos ferroviários de participação ativa na vida política, com as conseqüentes lutas partidárias, envolveu estações e oficinas e avassalou a alma dos trabalhadores. A partir dali, passamos a eleger vereadores em nosso meio e tivemos pelo menos um Deputado Estadual – o Joaquim Moreira Júnior –, representando a classe ferroviária na Assembléia Legislativa de Belo Horizonte, fato que muito honra a memória dos empregados da Estrada de Ferro Leopoldina em Porto Novo do Cunha.

O Sindicato dos Ferroviários cresceu naquele ambiente de fermentação político-partidária. Desse modo, organizava manifestações populares bem definidas em defesa de temas que interessavam ao trabalhador e articulava os seus filiados em contínuas campanhas salariais de cunho grevista. Foi o Sindicato que nos abriu as melhores e desconhecidas perspectivas econômicas que poderíamos desejar. É bem verdade que o comércio foi muito beneficiado com as nossas conquistas, quando tivemos um padrão de vida bem melhor do que o daqueles companheiros que nos antecederam.

Os comerciantes vendiam de tudo. Lembro-me de um deles. Trabalhava com aparelhos elétricos e eletrônicos. Chegava com uma kombi na casa de um ferroviário que não tinha televisão. Chamava. Vinha a dona da casa, enxugando as mãos num avental. Ele dizia alguma coisa convincente e fazia os empregados entrarem com um aparelho novinho, enquanto outros subiam ao telhado com a antena. Instalavam a TV no melhor ponto da sala e ligavam, sintonizando um programa, em preto e branco e sem a avançada definição de imagens na policromia que temos hoje. Geralmente, o que mais se via era o canal 6, da Tupi, com: os filmes Bonanza, O Homem de Virgínia e Bat Masterson; a Rua do Ri-Ri-Ri e A E I O Urca (humorísticos); as novelas com Sérgio Cardoso; O Repórter Esso (noticiário) etc. A dona-de-casa podia falar o que quisesse, mas não conseguia impedir a invasão. O comerciante, antes de se despedir, dizia sempre: “A senhora tem um mês para experimentar e, se não gostar, pode devolver. NINGUÉM DEVOLVIA! Nem o vendedor ficava no prejuízo!...

Os comerciantes, todos eles nossos grandes amigos, vendiam... e vendiam muito!... Tudo anotavam em cadernetas! Quando chegava o Trem Pagador, surgia um brilho diferente no ar em toda a cidade, cada olhar, cada esquina, Porto Novo parecia uma festa pois era o dia de “acertar” as cadernetas!

## **X – Uma Visita Imperial**

D. Pedro II esteve em Além Paraíba no século 19 para inaugurar o primeiro trecho ferroviário construído para a novel Estrada de Ferro Leopoldina. A linha inicial mereceu, pois, uma honrosa consagração com a majestosa presença do mais ilustre dos brasileiros.

Partindo de Porto Novo, tinha como destino o município leopoldinense. Daí o nome da companhia.

Exatamente isto o que precisamos analisar: **Além Paraíba foi o marco inicial de uma empresa ferroviária.** Os primeiros trilhos assentados partiram daqui. E, para inaugurá-los, recebemos o Chefe do Estado Brasileiro – a maior autoridade do país –, reverenciado já em sua época pelos países mais desenvolvidos do mundo. Ele, que viajava com frequência para a França, a Inglaterra e os Estados Unidos, além de outros lugares não menos importantes, foi hospedado nesta cidade, com a sua comitiva, pelo ilustre Barão de Guararema. Se este fato, de extraordinária importância histórica, não é motivo de justa satisfação para a memória local, o que mais precisamos para valorizar esta parte da terra mineira?

O sábio monarca veio acompanhado de expressivos membros da sua Corte. À frente do magnífico séqüito real, ele inaugurou também a **primeira estação da ferrovia**, a que fica no bairro de São José e tem o nome de **“Além Paraíba”**. “À festa inaugural compareceram S. M. o Imperador, o Ministro da Agricultura, Conselheiro José Fernandes da Costa Pereira, os Conselheiros Cristiano Benedito Ottoni, Inácio Marcondes de Mello, Manuel Buarque de Macedo, Bento Ribeiro Sobragy e outros” (**Além Paraíba na História da Capitania de Minas Gerais – de Egberto Mattos, pp. 142 e 143**).

Soube que, no tempo dos militares, uma política nacional para erradicar os ramais antieconômicos retirou a parte que beneficiava a cidade de Leopoldina. Mas, o que me chama a atenção nesta narrativa é a visita de **D. Pedro de Alcântara** a este desprezado pedaço da Zona da Mata. Algum outro lugar no estado de Minas viveu semelhantes momentos, com a eminente presença de Sua Alteza Imperial, D. Pedro II?

Acredito que outras elevadas razões de Estado – além do emblemático propósito inaugural – o trouxeram a este afortunado lugar. Por vários dias e em decorrência das solenidades em questão, Porto Novo viveu o status de capital do país. Tornamo-nos o foco da atenção da mídia da época e a principal notícia naqueles dias. Nem o conhecimento deste fato balança o coração dos políticos para uma reação enérgica em favor da restauração dos belos torreões que testemunharam a maior glória de Além Paraíba: receber a honrosa visita do **IMPERADOR DO BRASIL**.

## XI – A alma do trem

A Estrada de Ferro Leopoldina nasceu aqui, em “Porto Novo do Cunha” (MG), em 1871, pouco depois do fim da Guerra contra o Paraguai. As três primeiras estações – Além Paraíba, Pantano e Volta Grande –, foram abertas ao tráfego em 1874.

Decorrido mais de um século, desde a sua festiva inauguração, estamos vivendo em nossa terra uma estagnação dos trens, fase que assinala a morte do sonho de um ferroviário.

As ruínas dos torreões da Estação de Porto Novo dão a medida exata do falecimento desse sonho. Tem-se a impressão de que os torreões são abandonados justamente para que desapareçam. A nossa vizinha, Sapucaia, teve a sua estação preservada. Por que Além Paraíba não tem um tratamento semelhante?... A nossa estação agoniza e, com ela, a memória da ferrovia... Por quê?!... Os próprios trens, que antes circulavam na cidade com funções múltiplas e em diversos horários para vários destinos, agora, estão rarefeitos. Limitam-se ao transporte de minério. E nada fica aqui, a não ser os aborrecimentos, pois quando os trens param nos cruzamentos são para causar transtornos no trânsito. Deviam parar com isso, passando sem parar, pois não têm nada para deixar aqui. Por enquanto, só nos deixam prejuízos!...

Muitos, como eu, gostariam de ver uma intensa movimentação de trens em nossas estações, trazendo e levando cargas e passageiros. Particularmente, não vejo perspectivas da volta de uma vida ferroviária intensa como antes, tão forte parece ser o lobby das empresas rodoviárias. Para que algo mude neste sentido, considero necessário um renascimento do gosto pelo trem e do interesse econômico pelo transporte ferroviário. E para mudar, a alma do trem precisa voltar. Precisa trazer de volta a revivescência do sonho com o ressurgimento dos empreendedores, homens e mulheres locomotivas do mundo dos negócios, ricos e idealistas, trazendo a mentalidade capitalista voltada para o trem de ferro. Que eles vejam nos trilhos a solução para muitos dos atuais problemas que tanto amarguram o povo dependente das rodovias: estradas mal-conservadas, trânsito congestionado, acidentes diários (as estatísticas não mentem). O sonho precisa de alguém que ouse baixar ao mínimo o *Custo Brasil*. Entre outros fatores, como as dificuldades de gerenciamento, esse custo é provocado pelas constantes elevações do valor dos combustíveis e das peças de reposição dos veículos que rodam sobre pneus. A GITAL, empresa que ocupa os imóveis das nossas antigas oficinas, tem o mérito de manter vivas as tradições dos caminhos de ferro. Mas, ela precisa crescer!... e ter a companhia de outras empresas na complexa engrenagem do sistema ferroviário, tal como ocorre nos países da Europa rica e capitalista.

Amanhã – quem sabe?... – será um novo dia e não custará nada sonhar de novo. Sonhar com os ventos da mudança – e eles existem!... –, acalantar novamente o sonho de um ferroviário... que ainda permanece vivo.

---

Além Paraíba, 1<sup>o</sup> de março de 2006