



UMA CRÔNICA DA VIDA SOBRE OS TRILHOS Valdirene Maria de Araújo Gomes¹

Toda vez que for assoviar, a cor do trem é da cor que
alguém fizer e você sonhar. Não faz mal não ser
compositor se o amor valeu, eu empresto um verso
meu pra você dizer. Só me dará prazer se viajar
contigo. Até nascer o sol, seguindo no trem azul.

Cleberson Horsth e Ronaldo Bastos

A história de minha família com a ferrovia começou muito antes de eu nascer. Nos idos da década de 1950, meus dois avôs trabalharam por algum tempo na construção da ferrovia da antiga Estrada de Ferro Goiás. Na verdade, a passagem de ambos pela ferrovia durou pouco, pois a precariedade das condições de trabalho e, principalmente, o longo atraso nos salários os levaram a desistir do serviço. Naquela época, a linha férrea já havia chegado à região de Leopoldo de Bulhões e estava sendo expandida em direção a Goiânia e Brasília. O trabalho de construí-la era pesado, pois os trabalhadores não tinham equipamentos adequados: as ferramentas disponíveis limitavam-se, em sua maioria, a objetos simples, tais como pás, picaretas, marretas, serras, soquetes, e todo o trabalho era feito manualmente. Como muitas coisas ainda estavam no começo, esses trabalhadores

¹Professora Assistente da Universidade Federal de Goiás.
Endereço eletrônico: <val.lettrasufg@gmail.com>.



tinham que derrubar árvores, abrir morros e nivelar o terreno. A abertura de morros pequenos era feita removendo-se a terra com picaretas, carregando-a com pás e colocando-a no que era chamado de “carroção”. Os carroções eram puxados por burros e a terra era levada para um aterro. O trabalho animal era comum nessa época – alguns animais tinham inclusive número de matrícula. Em um acidente provocado pela explosão malsucedida de um morro, faleceram seis trabalhadores e um burro. Os apontamentos contabilizaram a morte de sete trabalhadores, porque o burro também possuía registro.

Pouco tempo depois, a Estrada de Ferro Goiás foi incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), mas o trabalho continuava penoso. Dois de meus tios-avôs continuaram na ferrovia após a saída de meus avôs. Um deles aposentou-se por invalidez com doze anos de serviço, pois a dureza do trabalho conferiu-lhe problemas de saúde irreversíveis. Vários outros trabalhadores aposentaram-se pelo mesmo motivo. Tendo em vista que a rede ferroviária não fornecia alimentação aos seus empregados, suas esposas tinham que preparar o almoço muito cedo, pois, por volta de nove horas da manhã, um trabalhador passava nas residências dos demais recolhendo as marmitas. A comida chegava fria ao trabalho, mas era o que se tinha.

Meu tio, irmão de minha mãe, ingressou na ferrovia no início da década de 1970. Apesar de muito tempo ter se passado desde a saída de meus avôs, as condições de trabalho continuavam precárias. Nessa época, meu tio ficava alojado no acampamento Santa Marta, próximo a Goiânia. O acampamento consistia em uma casa velha sem energia elétrica, camas ou instalações sanitárias. A iluminação restringia-se à luz de lamparina, e as camas eram feitas de dormentes velhos colocados lado a lado, forrados com capim-jaraguá e um saco de linhagem, e

cobertos com um lençol. Os trabalhadores tinham que levar seus alimentos e, diante da impossibilidade de conservar alimentos perecíveis, alimentavam-se apenas de arroz e feijão na maior parte do tempo. Cozinham em um fogão improvisado, que utilizava a queima de dormentes velhos. Nesse fogão também aqueciam a água para o banho. Meu tio recorda-se bem de um dia em que conseguiu alguns chuchus para o jantar e os trabalhadores foram para o trecho, animados com a ideia de comer algo diferente. Por infelicidade da turma, o cozinheiro demorou um pouco mais no banho e o prato principal queimou. No dia seguinte, foi colocado no trabalho da via como punição pelo descuido.

Meu tio relata que, a cada dia, um trabalhador era escolhido para fazer a ronda, que consistia em verificar a situação geral dos trilhos, a existência de obstáculos ou a queda de barreiras. O trabalhador designado saía de casa ou do acampamento às quatro ou cinco horas da manhã com algumas ferramentas e uma bitola, que é um instrumento de medida. A bitola utilizada na ferrovia media um metro para os trilhos de retas e um metro e um centímetro para os de curvas. O feitor de linha, que era responsável pelas turmas, determinava a quilometragem que cada “rondeiro” faria. Para confirmar que havia cumprido o trajeto, este deveria levar consigo uma peça metálica triangular dotada de um furo, para ser pendurada na placa de quilometragem da via. Desse modo, o feitor saberia até onde havia ido. Esse trabalhador deveria retornar a tempo de acompanhar a turma para o trabalho. Não havia pagamento de hora extra para a ronda, mas os trabalhadores não se queixavam, pois ela era noturna nos anos 60. O trabalhador saía às dezoito horas e caminhava sozinho por cinco quilômetros, munido de um lampião com luz colorida, de marretas e

picaretas, e da referida bitola. Ao atingir o ponto determinado, deveria esperar pelo trem de passageiros com o lampião aceso para ser visto pelo maquinista e ter sua ronda registrada.

No início da década de 1970, as ferramentas de trabalho haviam evoluído um pouco, mas ainda assim faltavam aos trabalhadores equipamentos básicos de segurança, tais como capacetes e luvas – os trabalhadores ainda utilizavam chapéus de palha em suas cabeças. O pagamento nas cidades onde não havia agência bancária era feito no próprio trecho: o chamado “pagador” passava na via e ia efetuando o pagamento à medida que encontrava os trabalhadores. Meu tio disse que, no dia do pagamento, levava um saco plástico para o trabalho para acondicionar o dinheiro e evitar que este molhasse em caso de chuva. Os acampamentos eram distantes das cidades, o que dificultava a ida às compras, mesmo com o dinheiro em mãos. Tal isolamento era proposital, pois os administradores da ferrovia não queriam que os trabalhadores trocassem seu precioso sono por noitadas ou bebedeiras, obtendo, assim, mais rendimento no trabalho.

Os trabalhadores dos acampamentos tinham um linguajar interessante. Para eles, suspensão no trabalho era “gancho”, trabalhadores eletrotécnicos eram “a turma do fio” e o meio de transporte dos engenheiros da ferrovia era “buda”, em alusão aos trens *Budd* da *The Budd Company*. Até o trem de passageiros da região tinha um apelido bem singular. Depois de um abaixo-assinado feito por pessoas da zona rural para que o trem tivesse uma parada extra em determinada localidade, este passou a ser chamado de “cata-jeca”. Meu tio recorda-se dessas passagens com muito bom humor. Lembra também que foi ele que, ao saber de novas contratações na ferrovia, convidou meu pai para fazer a prova de seleção.

Meu pai ingressou na ferrovia no mesmo ano em que nasci e trabalhou no trecho Jarina-Caraíba por mais de vinte anos. Muitos de seus companheiros de trecho ingressaram nessa mesma época. Quando perguntei a meu pai como era o dia a dia dos trabalhadores na ferrovia, ele me fez compreender que, para aqueles homens de rostos e corpos cansados, não havia dia a dia, mas sim hora a hora, minuto a minuto. O trabalho pesado sempre tornava o expediente longo, mas aqueles homens declaravam-se muito satisfeitos. Antes do ingresso na ferrovia, vários deles não tinham trabalho ou, se tinham, era tão árduo quanto o da ferrovia. Ademais, a ferrovia lhes garantia relativa estabilidade e um salário mensal.

Muitos deles achavam que a tarefa mais árdua era a colocação de dormentes. Para meu pai, eram o nivelamento e alinhamento dos trilhos, tendo em vista que o carregamento dos trilhos era manual e os trabalhadores contavam apenas com seus cálculos e olhos para executar essas tarefas. O núcleo mecanizado só chegaria à região alguns anos mais tarde. Até então, o nivelamento dos trilhos no trecho em que meu pai trabalhava se dava da seguinte forma: cada turma de trabalhadores era subordinada a um feitor de linha e este sempre acompanhava o trabalho, muitas vezes com o rosto apoiado ao chão, inerte em certa posição. Dessa maneira, ele ia auxiliando os trabalhadores a nivelar os trilhos da melhor maneira possível. Era um trabalho demorado e dele dependia a segurança dos maquinistas, trabalhadores e passageiros dos trens.

Muitas vezes, logo após voltar para casa ou até mesmo durante a madrugada, um companheiro chegava para avisar meu pai sobre algum descarrilamento. Isso, às vezes, acontecia durante o período chuvoso. Recordo-me de ver, várias vezes, meu pai sair com sua capa de chuva e capacete amarelos, como se fosse um super-herói da ferrovia, e eu sabia que ele não tinha hora para voltar. Minha mãe sempre ficava temerosa, pensando que poderia sofrer algum acidente, mas eu tinha confiança de que voltaria intacto, apenas um pouco menos super-herói, pois suas roupas certamente estariam sujas e cheirando a piche e graxa.

Meu pai era contratado como conservador de via permanente, mas desempenhou várias outras funções na ferrovia. Foi também bandeireiro, cozinheiro e apontador. Como bandeireiro, sua função era avisar o maquinista da existência de obstáculos, principalmente troles, na linha. O trole era o meio de transporte utilizado para levar ferramentas e trabalhadores aos locais de trabalho do trecho, mas não tinha licença para rodar nos trilhos. Quando um trole estava na linha,



era necessário que dois trabalhadores colocassem bandeiras específicas a no mínimo quinhentos metros de distância dele nas duas direções do trilho, ou seja, para frente e para trás. Essa distância era necessária para que os maquinistas tivessem tempo suficiente para frear o trem. Quando o maquinista parava o trem, ele soava o apito para avisar o bandeireiro de sua parada. Os trabalhadores, por sua vez, tinham que retirar rapidamente todas as ferramentas do trole e removê-lo dos trilhos. Feito isso, o bandeireiro avisava o maquinista que o obstáculo já havia sido removido e o trem seguia viagem. O trole não fornecia nenhum conforto, pois era um meio de transporte aberto, sem motor, movido manualmente com uma vara, demandando, assim, muito esforço nas subidas. Por ser o trole aberto, os trabalhadores ficavam expostos a sol e chuva.

Como cozinheiro, meu pai tinha que preparar a refeição para a turma, composta de trinta homens ou mais, colocá-la em vasilhames e entregá-los a um trabalhador que levava as refeições para o trecho. No final da tarde, meu pai preparava o jantar dos trabalhadores que retornavam da via. Como apontador, meu pai fazia anotações diárias de tudo o que acontecia na ferrovia. Registrava todos os gastos, materiais, a quantidade de trabalhadores que realizavam a produção diária, entre outras coisas. Nem todos os trabalhadores estavam aptos a fazer o trabalho de apontamento, pois essa função exigia uma habilidade razoável de leitura e escrita, e muitos deles não tinham escolaridade suficiente. Meu pai atuou também na ronda, mas àquela altura ela já não era realizada durante a madrugada. Os engraxates de linha eram responsáveis por engraxar as curvas, onde o desgaste do trilho era maior. Ao sair para executar a tarefa, tinham que carregar outros equipamentos para verificar juntas e trilhos quebrados, falta de parafusos, juntas desniveladas etc. e efetuar os reparos necessários.

Às vezes meu pai passava muito tempo acampado nos alojamentos da ferrovia e só voltava para casa nos fins de semana, mas, quando iniciou seu trabalho na linha férrea, as condições de trabalho já começavam a dar sinais de melhora. Os trabalhadores passaram a receber alimentação e equipamentos. Lembro-me que meu pai tinha botinas semelhantes a coturnos, luvas grossas, capa e capacete amarelos e uniformes de brim alaranjado. Essas melhorias chegaram àquela região no final dos anos 70, juntamente com o núcleo mecanizado.

O Senhor Antônio, compadre de meu pai, foi responsável pela chegada de muitas dessas melhorias. Ele ingressou na ferrovia no final da década de 1960: foi trabalhador, feitor e, por fim, mestre de linha. Munido do poder dessa função, reivindicou condições melhores para seus trabalhadores. Segundo seu relato, no início de seu trabalho ficava alojado no acampamento 88, entre a cidade de Bonfinópolis e a estação Honestino Guimarães. Lá também não havia energia elétrica, camas ou banheiros, e os trabalhadores dormiam em um vagão desativado. Certo dia, quando a turma havia saído, um trabalhador esqueceu uma vela acesa sobre um dos beliches e o vagão pegou fogo. Embora os trabalhadores tivessem que dormir ao relento naquela noite, o incidente teve consequências positivas, pois a companhia acelerou a reforma das casas que serviam de alojamento para as turmas. Em razão da grande quantidade de acidentes, o superintendente da rede ferroviária constatou também a necessidade de oferecer treinamento aos trabalhadores através dos mestres de linha, com o intuito de aumentar e qualificar sua produção.

No final da década de 70, os acampamentos foram reestruturados com a instalação de banheiros, cantinas e mobiliário. Nessa época, a empresa começou a fornecer

também maquinário para todas as suas 21 residências. A residência de meu pai era a Goiânia-Pires do Rio. Entre outras máquinas, os trabalhadores receberam o chamado vibrador utilizado no trabalho de socaria, que é a compactação do solo para colocação de dormentes. O vibrador era uma ferramenta útil, mas de difícil utilização. Com a chegada do trem Plasser na década de 80, o trabalho se tornou um pouco mais ameno, pois os trabalhadores não precisavam mais transportar, alinhar e nivelar trilhos manualmente. Essa máquina era utilizada para todas essas tarefas e também para a socaria.

Segundo o Senhor Antônio, a dificuldade do trabalho passou a ser outra. Muitas vezes não havia material suficiente ou adequado para a realização de determinadas tarefas. Como mestre de linha, ele era responsável pela programação do trabalho. Deveria calcular a produção semanal, mensal e anual e prestar contas da produção anual programada. A negligência da empresa na distribuição do material entre as residências e a constante reutilização de material fazia com que o rendimento caísse cada vez mais. O Senhor Antônio afirma que a rede ferroviária teve muitos prejuízos em virtude de sua forma de construção. A quantidade de curvas provocava desgastes consideráveis de material. As inúmeras curvas também aumentavam as possibilidades de acidentes, pois, quando o trilho dilatava, ocorria o que os trabalhadores chamavam de “gancho”. Com a dilatação, os trilhos aumentavam sua medida e iam comprimindo uns aos outros até se deformarem, especialmente nas curvas.

O trem de passageiros foi desativado em Goiás em 1982, mas, devido a inúmeros pedidos de retorno por parte da população, o então deputado José Denisson conseguiu que ele rodasse por mais algum tempo, porém a viagem passou a ser semanal. Em janeiro de 1986, fiz

minha primeira e única viagem no trem. Durante suas férias, meu pai tinha passe livre para ele e para a família naquela linha. Então aproveitamos a oportunidade para visitar parentes em Araguari. A viagem foi vagarosa, durando cerca de nove horas, pois, em razão da quantidade de curvas, a velocidade permitida para o trem era de apenas 45 quilômetros por hora. Não obstante, foi um dia inesquecível. Ver as pequenas cidades e estações do sul de Goiás, passar por túneis e pontes foi, para mim, uma verdadeira aventura. Até hoje me recordo dessa viagem quando ouço a canção “Seguindo no trem azul”, do grupo Roupas Nova, que fez bastante sucesso naquele ano. Tal qual os versos da canção, “até nascer o sol, seguindo no trem azul”, o trem saiu de Araguari bem cedo na viagem de regresso e, como era horário de verão, vimos o sol nascer quando o trem já estava indo para a próxima cidade. Coincidentemente, os vagões eram azuis e vimos o sol raiar a caminho de casa. Acredito que aqui começam as lembranças boas proporcionadas pela ferrovia.

Na década de 1980, os trabalhadores já não andavam mais de trole. A automotriz levava turmas volantes e suas ferramentas para o trecho. Ela era um vagão motorizado e tinha licença para rodar na linha. Portanto, a função do bandeireiro foi reduzida a outras finalidades. Na mesma época, os comboios da saúde vinham para as cidades da estrada de ferro. Eram vagões-consultórios onde eram realizados tratamentos dentários e consultas médicas. Os ferroviários passaram a ter também o plano de saúde Plansfer, que trouxe benefícios para suas famílias. A preocupação com as relações interpessoais nos acampamentos também proporcionou vantagens aos trabalhadores, tais como acompanhamento psicológico e avaliações permanentes feitas por mestres de linha e engenheiros.

A avaliação era composta de dez itens, dentre os quais o de bom relacionamento entre colegas de trabalho. Nos acampamentos de Vianópolis e Leopoldo de Bulhões, o Senhor Antônio mandou construir campos de futebol *society* para que os trabalhadores tivessem uma opção de lazer depois do trabalho. Assim, pouco a pouco, a realidade da ferrovia foi-se transformando.

Na década de 1990, meu pai passou a receber tíquete-alimentação, de valor significativo. Uma novidade boa que, para meu pai, teria uma utilidade extra. Vicentino há muitos anos, ele assistia idosos carentes e sem família de Leopoldo de Bulhões. Pediu, então, a seus companheiros que cada um doasse um tíquete para que ele pudesse comprar cestas básicas. Todos os companheiros atenderam prontamente ao pedido, e, assim, os recursos da ferrovia serviram para alimentar pessoas que nunca fizeram parte dela. Isso foi um grande ato de generosidade daqueles homens que, apesar de parecerem tão duros quanto as atividades que exerciam, tinham um coração muito humano.

Os ferroviários também eram solidários entre si. Não recebiam adicional de insalubridade, mas, como acima foi assinalado, passaram a ter direito a alimentação. Os maquinistas, por sua vez, tinham direito a esse adicional, mas não recebiam alimentação. Frequentemente, os ferroviários davam comida para os maquinistas em suas cantinas. Em contrapartida, os maquinistas davam carona no trem para os ferroviários que porventura precisassem ir para casa resolver algum problema durante a semana ou que quisessem chegar a casa mais cedo na sexta-feira. Essa prática era totalmente proibida e os “passageiros clandestinos” tinham que se deitar nos vagões ao passar pelas estações. Se fossem vistos pelos chefes e agentes de estação, teriam problemas e causariam problemas

também para os maquinistas. Poderiam levar o famoso “gancho” ou até ser demitidos. Por causa disso, os ferroviários tiveram que aprender a saltar do trem em movimento quando este entrava nas cidades. Felizmente, ninguém nunca se machucou na queda.

Antes de trabalhar na ferrovia, meu pai fora lavrador. Quando a rede ferroviária entrou em processo de dissolução, foi dada a oportunidade àqueles que tinham trabalhado na lavoura de acrescentar o tempo de trabalho no campo ao tempo na linha férrea. Assim, meu pai aposentou-se com 21 anos de serviço na ferrovia. São muitas as lembranças que ele tem desse período.

Para minha mãe, as lembranças mais marcantes da ferrovia referem-se a suas viagens de Maria Fumaça; especialmente, ao cuidado com as roupas durante a viagem por causa das faíscas. Além disso, recorda-se de que não havia muitas opções de lazer na pequena Leopoldo de Bulhões, o que levava os jovens da cidade, em especial as moças, a ir sempre à plataforma da estação para ver o trem chegar. O trem vindo de Anápolis chegava e era desviado para a linha paralela, enquanto as pessoas ficavam esperando a chegada do trem de Goiânia para fazer baldeação. Os vagões das duas composições eram acoplados a uma só locomotiva e o trem seguia viagem para as cidades do sul de Goiás e do Triângulo Mineiro. Muitas colegas de minha mãe arranjaram noivos e se casaram graças a esses passeios na plataforma da estação. Mas para minha mãe, que era professora, a vinda da ferrovia possibilitou a criação de nossa família, nosso acesso aos estudos e principalmente minha mudança para a capital para fazer faculdade. Graças aos esforços de minha mãe e de meu pai, formei-me em Letras e hoje tenho a oportunidade de contar, pelo menos em parte, a história de minha família e sua ligação com a ferrovia.