

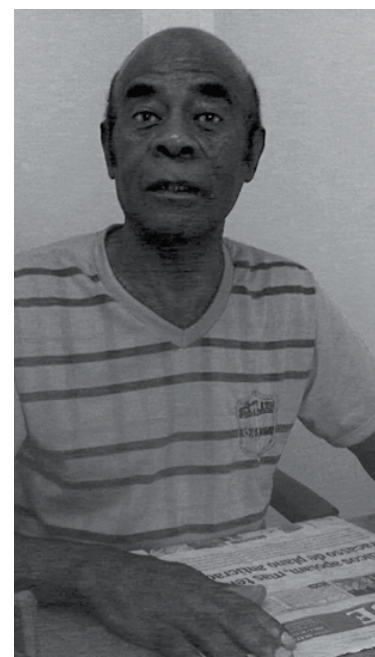


## ENTREVISTA A SEBASTIÃO DA SILVA, REPRESENTANTE, EM GOIÂNIA, DO SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS

### Tema: As ferrovias no Estado de Goiás

– “Acredito que alguns trabalhadores ferroviários aposentados, colegas meus, morreram de tristeza perante o abandono do transporte ferroviário havido em Goiás” –

*Na atualidade, em Goiás não se pode viajar de trem. Inclusive o transporte ferroviário de carga faz parte do dia a dia de muito poucos goianos. Esses poucos goianos são os moradores dos municípios da Região Sudeste pelos quais discorrem os pouco mais de 400 km da velha estrada de ferro ainda em funcionamento no Estado de Goiás. No entanto, há quarenta anos era possível pegar o trem em Goiânia e chegar a Belo Horizonte, ou ao Rio de Janeiro ou a São Paulo. De acordo com o tema do **dossiê** deste número, a **Revista UFG** decidiu entrevistar Sebastião da Silva, o representante, em Goiânia, do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias. Durante as décadas de 1960 e 1970 ele foi um dos funcionários que, nos guichês da Estação Ferroviária de Goiânia, venderam as passagens aos cidadãos que queriam viajar de trem. Ele recebeu a **Revista UFG** na sede do sindicato, no Setor Sul, em Goiânia, e respondeu às questões sobre a história da **Estrada de Ferro de Goiaz** e da **Rede Ferroviária Federal (RFFSA)**, e sobre a atuação do Sindicato, que lhe formularam o Pró-Reitor de Extensão e Cultura, Prof. Anselmo Pessoa Neto, e o editor da revista, Prof. Antón Corbacho Quintela.*



**PERGUNTA (P.) Conte-nos como começou a sua trajetória de trabalho nas ferrovias de Goiás?**

RESPOSTA (R.) Eu sou de Três Corações, em Minas Gerais; de lá partia a Estrada de Ferro Muzambinho e lá chegava a Estrada de Ferro Minas e Rio, ambas linhas integrantes do que posteriormente se conheceu como, primeiro, Rede Mineira de Viação e, finalmente, Viação Férrea Centro Oeste. Até 1991 funcionou o trem de passageiros na linha Cruzeiro – Três Corações. A ferrovia está na minha vida desde a minha infância. Trabalhei 35 anos nos trilhos da Centro Oeste. Comecei, muito jovem, trabalhando na manutenção das linhas, cavoucando mesmo para limpar os trilhos e os dormentes. E fui ascendendo. Passei a ser Ajudante de tráfico. Em 1955, incorporei-me ao que então se conhecia como a Estrada de Ferro de Goiás (EFG). Tive que me mudar a Goiânia. Fui destinado à Estação Ferroviária de Goiânia que estava, praticamente, recém inaugurada. Era, na aquela época, um prédio impressionante, elegante e muito moderno, que se destacava entre as construções da capital. Fiquei às ordens do major Mauro Borges quem, com muito esforço e não pouca polêmica da parte mineira, tinha conseguido trasladar os principais departamentos da EFG de Araguari a Goiânia. A presidência da EFG foi o primeiro cargo público, fora do exército, que teve Mauro Borges; era um cargo técnico, mas por indicação política. Na estação de Goiânia conserva-se a placa que foi colocada por mor da chegada da primeira composição noturna, no mandato de Mauro Borges. Pouco depois, construíram-se mais 2,5 km e criou-se a estação de Campinas de Goiás. Mantive uma excelente relação com o major Mauro Borges; durante a sua gestão, fui ascendido de Ajudante de tráfico a Agente de estação e comecei a me encarregar, primeiro, do guichê e, depois, da tesouraria em geral. Eu sempre gostei de obedecer a boas ordens e sempre fui extremamente leal aos chefes que davam boas ordens, e fui recompensado por isso. Eram outros tempos; em todos os anos em que trabalhei na tesouraria da Estação ferroviária de Goiânia nunca houve uma irregularidade financeira e também não tivemos notícia de um assalto a um trem ou de um furto em um trem. A EFG tinha a sua própria polícia, mas ela nunca teve que intervir por causa de um delito.

**P. Qual é o seu parecer acerca do transporte ferroviário na atualidade? Como explicaria o caráter secundário que tem o transporte ferroviário de mercadorias em Goiás? Que medidas acredita que deveriam ser tomadas para melhorar a qualidade e o volume do transporte de cargas por estrada de ferro em Goiás?**

R. É uma lástima a situação em que se encontra o transporte ferroviário em Goiás. O impasse havido para o desenvolvimento da malha ferroviária, ou seja, a decadência atual das ferrovias não tem explicação. As linhas ferroviárias que, no séc. XXI, há em Goiás são as mesmas que tínhamos na década de 1950, mas com o agravante de que desapareceu o transporte de passageiros e de que, como consequência disso, se desativou a maior parte das estações. E não se pode negar que o atual transporte de cargas por estrada de ferro não é muito competitivo. À escassez de linhas deve-se somar a bitola demasiado estreita, que impede o transporte de cargas pesadas nos vagões, pois as bitolas estreitas não proporcionam estabilidade aos vagões. As locomotivas são velhas e o traçado das linhas, para as necessidades de agora, é pouco racional. Dificilmente, nos melhores traçados, um trem atinge, na atualidade, os 80 km/h; a média de velocidade é muito menor que isso. Este processo de desativação das ferrovias iniciou-se quando a EFG foi absorvida de fato pela RFFSA. Foi um processo lento que correu a par do fomento do transporte por estradas de rodagem e do impulso às montadoras de automóveis. Eu já não poderia fazer agora a viagem que fiz, há anos, de Goiânia à minha cidade natal, Três Corações, passando por Belo Horizonte. Ora, o transporte por estrada de ferro é barato; eu acredito que a sua recuperação tinha que fazer parte das políticas de Estado. Entre 1955 e o final da década de 1960 eu fui testemunha das dezenas de milhares de toneladas transportadas pela EFG: muita madeira, cimento e sal, e também produtos agrícolas e gado. E era impressionante a movimentação que havia na estação nas noites em que partia o trem rumo a Araguari e Belo Horizonte, o trem chamado de *Mineirão*, que tinha vagão com cantina e restaurante, vagão leito e, inclusive, um vagão para jogos – cartas etc. Nos anos 50 e 60, ir ver chegar ou partir o trem, com toda a movimentação de pessoas que isso gerava, era um entretenimento para muitos goianienses.



**P.O desenvolvimento do transporte ferroviário deve, em sua opinião, ser uma preocupação do poder público estadual ou federal? Em que grau se deveria abrir espaço para a participação do capital privado nesse desenvolvimento?**

R.A modernização do transporte ferroviário tem que fazer parte da política de Estado da União, mas o Poder Público Federal tem que contar com a participação do capital privada. Trata-se de um investimento muito caro, como o tem demonstrado a Ferrovia Norte-Sul. Eu tenho depositadas as minhas esperanças, além da ampliação da Ferrovia Centro-Atlântica, na Norte-Sul e acredito que seria rentável que a Norte-Sul permitisse não só o transporte de carga, senão também de passageiros.

**P.Acha que seria viável a implantação, no Estado de Goiás, do transporte ferroviário de passageiros? Que linhas o senhor considera que seriam rentáveis?**

R. É claro que seria rentável; não há transporte terrestre mais barato, economicamente sustentável, seguro, cômodo e pouco poluente que o ferroviário. Haveria que ativar de novo o transporte ferroviário para os goianienses. Todavia, já não dá para reaproveitar a velha Estação ferroviária de Goiânia. Seria preciso acondicionar para os fins a estação de Senador Canedo. A estação de Goiânia ficou sem espaço. Antes tinha uma grande área; inclusive, onde agora é a Estação rodoviária foram construídas, há muitos anos, casas para os trabalhadores ferroviários. A estação de Senador Canedo, no entanto, conserva, ao seu redor, muito espaço para a construção das linhas de retorno, para garagens, oficinas, depósitos etc. Lá, caso se quisesse recuperar o transporte ferroviário de passageiros, seria o local adequado para a construção de uma nova e moderna estação. E, é claro, uma linha básica seria a que unisse Goiânia com Anápolis e Brasília. Em um primeiro

momento, nem haveria que construir uma linha nova; acredito que entre Goiânia e Anápolis ainda se poderia aproveitar a linha que se usa para o transporte de carga.

**P. Pelas suas lembranças, em algum momento o transporte ferroviário passou por uma situação melhor que a atual?**

R. Passou, sim. O final de década de 1950 foi um momento de esperança em que não cogitávamos que poderia acontecer o desmantelamento que acabou se produzindo. O que aconteceu na década de 1980 – a constatação de que não havia planos positivos de futuro para as ferrovias goianas – foi muito ruim. Acredito que alguns trabalhadores ferroviários aposentados, colegas meus, morreram de tristeza perante o abandono do transporte ferroviário havido em Goiás.

**P. Quais são as finalidades do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias em Goiás Que vínculos o sindicato mantém com outras seções de sindicatos de ferroviários?**

R. O Sindicato existe desde a assimilação da ferrovia goiana pela RFFSA. Durante muito tempo tivemos o nosso gabinete no Edifício Moacir Teles, no Centro de Goiânia, entre as avenidas Goiás e Anhanguera. Mas nós somos simplesmente uma delegação; a central está em Belo Horizonte. Há anos que no Sindicato nos encarregamos, sobretudo, de atender aos aposentados, resolvendo problemas de pensões etc. Um sucesso recente do sindicato foi a sentença favorável de uma ação que apresentamos para recebermos um aumento – um aumento de 100% do salário – que tinha sido concedido pelo Presidente João Goulart, pouco antes da Revolução, mas que nunca se materializou plenamente. A Justiça nos deu a razão e começamos a receber esse aumento com os juros acumulados em todos esses anos.

**P. Aconselharia aos jovens que escolhessem como profissão algum serviço do âmbito ferroviário?**

R. Para mim, a profissão de ferroviário foi muito bonita. O trabalho nas ferrovias demanda a intervenção de trabalhadores de todo tipo: engenheiros, administradores, topógrafos, operários para assentar os trilhos etc. O problema é que, enquanto não se reativem as ferrovias, pouco trabalho haverá para os jovens neste setor.