

A RVPSC em revista: ferrovia e trabalho ferroviário em busca de novos sentidos – Paraná (1955-1973)

The RVPSC in review: railroad and railway workers in search of new directions – Paraná (1955-1973)

Rosângela Maria Silva Petuba *

O presente texto busca compreender como o acirramento das mudanças na concepção de modelo de transporte no país e no estado, a partir de meados da década de 1950, repercutiu na Rede de Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC)¹ e principalmente como essas mudanças impactaram as condições de vida e trabalho dos ferroviários e suas famílias.

* Doutora em História. Professora adjunta do Departamento de História da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). E-mail: rmspetuba@bol.com.br

¹ A Rede de Viação Paraná - Santa Catarina (RVPSC) foi constituída pela fusão de quatro estradas de ferro autônomas: A Companhia São Paulo - Rio Grande, a Estrada de Ferro Paraná, a Estrada de Ferro do Norte do Paraná e a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. Essas estradas foram paulatinamente desapropriadas pelo Governo Federal. Em 1902, foi desapropriada a Estrada de Ferro do Paraná, que ligava os Portos do Paraná à capital e entroncava-se com a Companhia de Estradas de Ferro São Paulo - Rio Grande, em Ponta Grossa. A companhia São Paulo - Rio Grande era o tronco que ligava São Paulo ao Rio Grande do Sul; ia de Itararé-SP até Marcelino Ramos-RS. A desapropriação dessa estrada foi muito trabalhosa, estendendo-se as negociações por vários anos, pois a maioria de acionistas era composta por cidadãos franceses. Em 1954 o Brasil constituiu, no Banco da França, um fundo para liquidar títulos que fossem apresentados. Em 1944, o Governo desapropriou a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná pertencente de início a súditos ingleses e depois a um grupo paulista. Na década de 1940, tendo em vista que quase todas as ferrovias do Paraná estavam funcionando aquém da sua capacidade, o Governo da União, através de Decreto, encampou-as, transformando-as numa única Rede, na condição de autarquias. Era a RVPSC, que, em 1962, passou a compor a Rede Ferroviária Federal criada em 1957.

Para tanto, é preciso iniciar nossas reflexões observando o fato de que, guardadas as devidas proporções, o Paraná seguiu uma tendência nacional na segunda metade do século XX e canalizou, prioritariamente, os investimentos em transportes para o setor rodoviário. Nas rodovias, foram projetadas as esperanças de consolidação de um novo momento para o estado, onde esse se apresentaria mais coeso, integrado e fortalecido frente às demandas da modernidade e do desenvolvimento nacional.²

Essas projeções não se davam no vazio. Elas encontravam sustentação numa extensa rede de interesses e de práticas levadas a cabo por diferentes sujeitos sociais, fossem eles integrantes do governo, das classes empresariais ou dos trabalhadores. Sem dúvida, essa vasta articulação em torno do sistema rodoviário repercutiu no cotidiano das estradas de ferro do país. Para a historiadora Dilma Andrade de Paula,³ ainda que não seja possível sustentar a análise simplista de que a decadência do sistema ferroviário se deu única e exclusivamente em função da opção acentuada pelas rodovias, não há dúvidas de que o aumento e o aperfeiçoamento das estradas de rodagem trouxeram importantes modificações na percepção acerca das ferrovias. Em estudo sobre a extinção dos ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, a pesquisadora traçou um quadro minucioso dos jogos de interesses públicos e privados e das estratégias que permitiram o avanço do sistema rodoviário em detrimento do ferroviário.

Embora seu estudo esteja focado principalmente nos anos 1955 a 1974, a autora afirma que o progressivo avanço estatal sobre o planejamento de transportes começou a acontecer após os anos 30 do século XX. No Plano de Viação de

² INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. - IPARDES - **O Paraná reinventado**: política e governo. 2 ed. Curitiba: IPARDES, 2006. 330 p. MAGALHÃES, M. B de. **Paraná**: e governo. Curitiba: SEED, 2001. 122p. (Coleção História do Paraná; textos introdutórios), p. 57. VARGAS, C. R, SCATOLIN, F. D. "Investimentos em transportes, desenvolvimento e o papel do Estado na economia paranaense na segunda metade do século XX". **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba: IPARDES, n. 113, p. 83-102, jul./dez. 2007.

³ PAULA, D. A. de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955-1974). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2000. Tese de Doutorado.

1931, primeiro projeto nacional de transportes aprovado oficialmente, se reconhecia que ferrovia e navegação marítima e fluvial eram os meios, por excelência, de transportes a baixo preço para grandes volumes de tráfego em grandes distâncias. No planejamento geral, a primazia ainda era para a ferrovia, mesmo com a campanha em prol das rodovias desde a década de 1920. Já na segunda metade da década de 1940, intensificou-se a construção rodoviária: “Construíam-se estradas paralelamente aos traçados ferroviários. Ao invés de se estimular a integração intermodal dos transportes, acirrava-se a competição principalmente entre rodovias, ferrovias e navegação de cabotagem.”⁴ Nesse momento, os déficits ferroviários iniciados a partir de 1929 eram considerados como decorrentes da crise econômica e não da concorrência dos transportes rodoviários. Contudo, havia os menos otimistas, que vislumbravam nessa concorrência ameaças à sobrevivência ferroviária.

Porém, apenas a consolidação desse novo padrão de transporte não seria suficiente para explicar os problemas crônicos enfrentados pelas ferrovias já há muito tempo. Esses problemas poderiam estar mais ligados à própria organização empresarial das ferrovias. Nesse sentido, houve um crescimento da extensão das linhas ferroviárias até a década de 1960 e, daí em diante, começou a retração, reflexo da extinção de linhas férreas. Sem financiamentos e sem uma política voltada para a construção rodoviária, acentuou-se a deterioração do parque ferroviário e, paralelamente, fortaleceu-se a política de construções rodoviárias, amplamente divulgadas como de retorno financeiro mais rápido e de uma infraestrutura mais barata. Parte dessas ações foi um desdobramento mais radicalizado das recomendações da Comissão Mista Brasil Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico (CMBEU).⁵ Essa comissão elaborou, entre os anos de 1951 e 1953, um diagnóstico da economia brasileira, sendo o primeiro estudo sistemático recomendando a extinção dos ramais ferroviários. Tal diagnóstico foi a base principal do futuro Plano de Metas

⁴ *Ibidem*, p. 4.

⁵ Criada em abril de 1951, formada por técnicos e funcionários públicos brasileiros dirigidos por Ary F. Torres e por técnicos norte-americanos contratados por uma empresa particular e dirigidos por Merwin L. Bohan.

do governo Juscelino Kubitschek. A política adotada conduzia, inexoravelmente, para o predomínio do transporte rodoviário e, embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 1950, só a partir daí é que se constituiu uma efetiva política antiferroviária de desmonte da maioria das linhas do setor.

Para concluir, segundo a autora, o Golpe de 1964, sob o ponto de vista estritamente econômico, não teria representado nenhuma mudança radical, sendo responsável pelo aprimoramento do modelo implantado desde 1955. Esse modelo atingiria seu apogeu na década de 1960 graças, em parte, aos investimentos estrangeiros nos setores produtivos.

Internamente, a RVPSC sentiu o impacto dessa reordenação, o que exigiu que ela articulasse a produção de um novo significado para sua existência, que garantisse sua sobrevivência material em termos de investimentos em infraestrutura e pessoal, mas também sua sobrevivência política e simbólica enquanto alternativa de transporte e patrimônio público.

Uma leitura das fontes da época seja pela demasia de notícias sobre as rodovias, ou pelo teor das referências ao transporte ferroviário, mais especificamente à RVPSC, ajudou na composição de um quadro de indagações sobre os dilemas e desafios pelos quais ferrovia e ferroviários passaram a partir de meados dos anos 1950.

Como a empresa ferroviária foi revista e reconstruída na percepção dos ferroviários à medida que as mudanças se apresentavam? Por outro lado, como a própria Rede, ao modificar-se, trabalhou essas mudanças de sua forma organizacional no imaginário dos ferroviários, ensejando novas condutas? Como podemos apreender práticas e posturas (discursivas ou não) dos sujeitos no complexo movimento de legitimação e/ou contestação dos rumos, necessidades e mecanismos da mudança empreendida dentro da Rede Ferroviária?

Para dar corpo a essas problematizações, optamos pelo diálogo com uma série de revistas cujos números foram publicados no período de 1955 a 1973. A revista *Correio dos Ferroviários* (RCF) era uma publicação interna da RVPSC, editada desde 1933 e distribuída para todas as ferrovias do país e

para a administração da RFFSA, alcançando, nesse período, uma tiragem variável entre 11,5 a 13 mil exemplares.

A RCF era considerada, pela administração da Rede, como um veículo por excelência para divulgação dos projetos implantados pela RVPSC:

Pode o Paraná orgulhar-se de possuir a mais completa, substancial e adequada revista destinada a todas as preferências do setor das ferrovias. Não há outra equiparável ao “Correio dos Ferroviários”, que a administração da RVPSC faz imprimir todos os meses, numa tiragem de 13.000 exemplares, com regularidade digna de nota.⁶

Embora fosse uma publicação ligada à direção da Rede, sendo estruturada no sentido de atuar como porta-voz da administração, tanto internamente, junto aos funcionários, quanto externamente, divulgando a imagem da RVPSC para as demais ferrovias brasileiras e para RFFSA, em suas páginas podemos acompanhar os consensos, dissensos e dilemas em torno dos rumos do transporte ferroviário no país.

Além disso, a RCF se autointitulava instrumento informativo, cultural, recreativo, técnico e educacional junto aos trabalhadores.

De fato, na leitura de seus exemplares ao longo desses anos, apreendemos uma série de estratégias no sentido de “educar” os trabalhadores em consonância com os “interesses maiores” da Rede. Contudo, seu público alvo nem sempre foi os funcionários da Rede ou os ferroviários em geral, pois, inserida num contexto de mudança no padrão de transportes no Brasil, a RCF também endereçou suas informações, opiniões e reivindicações para o Governo, principalmente para os ministros de Transportes e para a sociedade em geral, buscando articular e divulgar, em seu conteúdo, projetos nem sempre convergentes para o transporte ferroviário no Brasil.⁷

⁶ EDITORIAL. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, maio 1966, p. 1

⁷ Através da organização do conteúdo da RCF, apreende-se parte de seus objetivos, às vezes inconfessos, bem como as estratégias das quais se valeu para efetivamente repercutir suas mensagens, pois o sumário que se apresenta ao leitor resulta de intensa atividade de bastidores. Em suas páginas, foram veiculadas as informações internas da RVPSC, tais como: testes seletivos, ascensão de nível, aposentadorias, cursos de capacitação, intercâmbios com outras redes ferroviárias

Os artigos veiculados nas páginas da RCF não dizem respeito apenas ao presente vivenciado na época, mas oferecem igualmente interpretações sobre o passado da ferrovia ao reafirmarem sua contribuição para o desenvolvimento nacional, embora ressaltando que esse passado era desconhecido pelas gerações do presente e que estavam assumindo a direção do país:

Muito se fala sobre as ferrovias em nosso meio, mas além desses limites, esta forma de transporte hoje é, dia a dia, mais desconhecida e menos reconhecida. Uma geração inteira já desconhece a estrada de ferro e seu valor no progresso das grandes nações. Esta geração está assumindo, lentamente, a direção do nosso país, com uma mentalidade puramente rodoviária [...]⁸

O que é interessante perceber é que não se tratava apenas de um discurso de reconhecimento e/ou revalorização do passado. O diálogo era com o tempo presente, premido por condições adversas que comprometiam não apenas aquele momento e suas demandas, mas obscureciam as projeções para o futuro da Rede, ameaçado com uma depreciação frente aos novos tempos, à nova ordem e etc.:

A nova geração vive [...] sob outro signo. Para muitos jovens a ferrovia é apenas reminiscência desses velhos tempos dos

brasileiras, etc. Além disso, a gama variada de seções indica a abrangência pretendida pela Revista: O que vai pelo mundo e ferrovias pitorescas (dedicavam-se as notícias sobre as ferrovias internacionais, enfatizando sua importância social e econômica bem como os investimentos em tecnologia); Notas ferroviárias (informações pontuais sobre a carreira ferroviária como um todo e notícias específicas sobre as demais redes ferroviárias brasileiras); Seja ilustrado (dedicada a curiosidades e conhecimentos gerais), Segurança do trabalho e higiene (versavam sobre as condições de trabalho dentro da RVPSC), as seções Nossa gente e Vida de um ferroviário dedicavam-se a dar visibilidade à vida cotidiana, familiar (casamentos, batizados, formaturas, aniversários, aposentadorias) e à trajetória profissional de alguns ferroviários, prestando, na maioria das vezes, homenagens póstumas e, por fim, a seção Humor ferroviário representava por meio de charges situações “engraçadas” da vida nos trens e trilhos. Essas seções, com algumas pequenas variações, foram mais ou menos permanentes ao longo dos anos aos quais nos atentamos e a elas se somaram uma série de artigos, entrevistas, crônicas e notícias sobre o mundo ferroviário.

⁸ FERROVIA TEM OBJETIVO? Ferrovia deve dar lucro? Ferrovia é utilidade pública? **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, jul. 1972, p. 5.

seus pais. Desse passado retrógrado, quadrado e ultrapassado de acordo com os padrões *da nova ordem*.⁹

Obviamente, num contexto de governo ditatorial, a revista não poderia explicitar e, muito menos, denunciar abertamente as responsabilidades governamentais nas dificuldades da Rede, pelo contrário, ainda que seja possível captar nos textos publicados desencontros e contradições entre o escrito e o vivido, podemos afirmar que a RCF assumiu, na maior parte das vezes, o discurso ufanista do Regime Militar, difundindo a ideia de que as estradas de ferro estavam em plena recuperação e que seriam partícipes da grandeza e da redenção nacional operadas pela “Revolução Democrática de 1964”.

Nesse quadro, a criação do Grupo Executivo para Integração Política de Transportes (GEIPOT),¹⁰ em outubro de 1965, foi divulgada como um aceno de esperança para as ferrovias e a confirmação das intenções governamentais em recuperá-las:

A principal preocupação do GEIPOT é elaborar uma política nacional de transportes, do ponto de vista da engenharia econômica, e preparar a equipe de técnicos nacionais, de graduação superior, selecionados pela sua experiência, para, absorvendo o “Know-how” estrangeiro, dar continuidade ao esforço racional de integração dos transportes, num plano de longo prazo, que se estende pelo período de 1967 a 1976.¹¹

Segundo a matéria, até aquele momento, cada modalidade de transportes vinha se desenvolvendo no país sem

⁹ A IDADE de Ouro das Ferrovias. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, jul. 1966, p. 45, grifo nosso.

¹⁰ O GEIPOT foi criado em 11 de outubro de 1965, pelo Decreto nº 57.003/65, e era formado pelos ministros da Fazenda, do Planejamento, da Viação e Obras Públicas e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas. Em sua primeira fase, o GEIPOT fez um levantamento global dos principais transportes do país, assessorado por 68 técnicos estrangeiros e 84 nacionais. O estudo visava o sistema ferroviário nacional e ferrovias do estado de São Paulo, os portos de Santos, Rio de Janeiro, Recife, a navegação de cabotagem e a elaboração de planos diretores e de viabilidade para rodovias nos estados de Minas, Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina.

¹¹ GEIPOT: Aceno de Esperança para as Ferrovias. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, maio 1970. p 2.

integração com as demais e com o governo. O GEIPOT, apoiado no argumento da segurança nacional, nos estudos de engenharia econômica e alheio às inevitáveis injunções políticas e financeiras, estava promovendo estudos globais que visavam sanar essa desconexão para estabelecer prioridades em cada modalidade.

O trabalho que o GEIPOT vem realizando junto às ferrovias, com vistas a um planejamento global e integrado, constitui no ato mais positivo do governo federal nesse setor de transportes e o único que acena como esperança para a renovação do sistema ferroviário nacional, mediante modernização e conjugação com o sistema rodoviário e marítimo.¹²

Todavia, se acompanharmos através da leitura da RCF o constante esforço de adequação da RVPSC à presença e à concorrência cada vez maior das rodovias, não fica difícil perceber que essa renovação do sistema ferroviário brasileiro e sua conjugação com o sistema rodoviário e marítimo seguiram caminhos tortuosos, nem sempre condizentes com a esperança depositada nos projetos governamentais.

Assim, as matérias da RCF podem ser lidas na perspectiva de um processo de produção de sentidos marcados por intensas disputas de significados sobre o presente, com seus dilemas e suas potencialidades, mas também de reavaliação do passado e, principalmente, de construção de um projeto de futuro para a ferrovia. Elas delineavam as pressões veladas ou explícitas que perpassavam o cotidiano ferroviário nesse período.

Entre outras constatações, vislumbramos uma realidade de cortes orçamentários na qual os funcionários da Rede foram chamados a produzir e a se esforçar mais. Para lidar com as dificuldades e limitações existentes, os trabalhadores ferroviários tornaram-se os responsáveis não só pela manutenção da estrada de ferro, como também por fazê-la crescer e progredir em face de circunstâncias claramente adversas:

¹² Ibidem.

[...] Temos que aperfeiçoar nosso serviço, criando esse orgulho profissional que produz as obras perfeitas. *O provérbio “errar é humano” deve ser substituído pelo conceito do “erro zero”*.¹³

O conceito do erro zero pode ter se traduzido em posturas administrativas que, na prática, levavam ao aumento da pressão, da exploração e da sobrecarga de trabalho para os ferroviários de todos os setores da RVPSC.

Contudo, não seria sob esse prisma que essas atitudes seriam vistas. Elas seriam louvadas como um ato de heroísmo, de espírito de progresso e de entusiasmo pelo desenvolvimento do país, e também como elemento representativo da capacidade da direção em colocar a RVPSC em consonância com os objetivos maiores traçados para as ferrovias brasileiras pelos “governos da Revolução”:

Ao assinalar do novo aniversário da Empresa (30 de setembro), tem a Direção da RFFSA, a satisfação de fazer chegar a todos quantos nela trabalham as expressões de seu maior reconhecimento pelo esforço e pela compreensão manifestados no curso destes anos de intensa atividade. A passagem da data ocorre em momento promissor, uma vez que já começam a colher os resultados positivos da política de saneamento econômico da Empresa, pondo-a assim em condições mais adequadas a participar de forma eficiente no desenvolvimento do país. É de justiça reconhecer que, nesse trabalho de recuperação, decisiva foi a participação dos ferroviários, no aumento de sua produtividade, não obstante as contingências que lhe impuseram enfrentar as maiores dificuldades da atual conjuntura mesmo ao preço de sacrifícios [...] A sua Diretoria, nesta oportunidade, reafirma a esperança de poder ver o seu pessoal, em futuro próximo, aliviado das dificuldades que ora se lhe antepõem, mas que vem enfrentando com, com amor a empresa e acendrado patriotismo.¹⁴

O aumento da produtividade via saneamento econômico da Rede e ao preço dos sacrifícios dos trabalhadores ferroviários desnudou-se numa equação cujo resultado parece

¹³ PALAVRAS DA Diretoria. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, mar. 1967, p. 32, grifo nosso.

¹⁴ MENSAGEM aos Ferroviários por ocasião do 9º Aniversário da RFFSA. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, dez. 1966, p. 50.

claro: “Apesar do número de funcionários haver diminuído – 5167, em junho de 1967 e 4669, em junho de 1968 – o Departamento dos Transportes conseguiu uma redução de 4115 dias de extraordinários (horas extras), em relação ao ano passado sem, contudo haver alteração do serviço”¹⁵, ou seja, em um quadro onde houve uma redução do número de funcionários e das horas extras sem que existisse diminuição ou alteração do serviço executado, depreende-se uma clara sobrecarga de trabalho.

No contexto de restrições orçamentárias, o aumento da exploração da mão de obra dos ferroviários apareceu como uma saída para “otimizar a produção da empresa de transportes ferroviários”. Obviamente, os números apresentados no Relatório do Setor de Transporte foram divulgados como um mérito administrativo e não como um problema para a direção da Rede.

Aliás, o aumento da produtividade foi uma preocupação constante nesses anos e várias matérias da RCF demonstram algumas das medidas adotadas pela RVPSC na busca desse desempenho satisfatório.

A exposição do balanço das atividades do Setor de Transportes da RVPSC no ano de 1968, por exemplo, começa abordando as orientações seguidas, deixando claro que a operação ferroviária é uma operação industrial. Posto isso, para o alcance de resultados positivos é necessário um aumento de produtividade:

Procuramos por outro lado, diminuir o custo operacional, eliminando despesas supérfluas com pessoal, inclusive fechando estações cujo movimento financeiro aconselhava essa medida [...] determinamos, aos Distritos, o fechamento de estações, algumas em definitivo, outras no período noturno e ainda outras conjugando o seu fechamento aos domingos, feriados e dias santificados, e mesmo em determinados dias da semana, possibilitando assim a folga a servidores, para não se beneficiarem nesses casos de apontamento sem dobro.¹⁶ Essa medi-

¹⁵ O DEPARTAMENTO de Transporte da Rêde Viação Paraná Santa Catarina: Exposição para a 5ª Reunião de Engenheiros Residentes. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, set. 1968, p. 39-40

¹⁶A matéria afirma ainda que, entre um caso e outro, foram fechadas no período o total de 122 estações da RVPSC.

da além de proporcionar economia de custeio a PSC, com redução acentuada nos extraordinários, vem também, de outra forma, acelerar ou aumentar a velocidade comercial dos trens, pelo seguimento em trecho maior, com o fechamento das estações ferroviárias intermediárias possíveis.¹⁷

Além dessas medidas, o Setor de Transporte também anunciava a suspensão dos agentes de trens e do respectivo vagão bagageiro em trens de cargas diretos, a supressão dos guarda-chaves das estações de pouco movimento, a supressão de cargos de chefia, a unificação dos almoxarifados de materiais, a utilização “maior e mais flexível” dos servidores lotados nesses setores e, para concluir, o expositor informa que, com as medidas tomadas, em abril de 1968, comparativamente a abril de 1967, ocorrera uma redução de 7.069 dias de extraordinários, apesar da redução do quadro de pessoal.

Entretanto, a outra ponta da “otimização” aparece, no próprio relatório, quando são analisados os dados sobre acidentes na RVPSC. Constatase que, em 1968, durante os quatro primeiros meses, apesar da rígida rede de fiscalização e orientação montada, o número de acidentes cujas causas foram atribuídas a problemas funcionais, ou seja, a erros dos ferroviários em serviço, haviam aumentado significativamente e eram punidas com rigor:

As sindicâncias, ao chegarem as nossas mãos, são minuciosamente examinadas e discutidas e, quando ao final, comprova-se qualquer responsabilidade funcional, são os responsáveis [...] severamente punidos. Aplicamos tanto punições disciplinares quanto pecuniárias. Quando pecuniária, é descontado, dos vencimentos do responsável, o valor total ou parcial dos prejuízos causados à Estrada.¹⁸

Como vemos, a Diretoria se negava a relacionar o aumento do número de acidentes como uma das consequências do “valeroso sacrificio pessoal” dos ferroviários e da festeja-

¹⁷ O DEPARTAMENTO de Transporte da Rêde Viação Paraná Santa Catarina: Exposição para a 5ª Reunião de Engenheiros Residentes. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, set. 1968, p. 39-40.

¹⁸ O DEPARTAMENTO de Transporte da Rêde Viação Paraná Santa Catarina: Exposição para a 5ª Reunião de Engenheiros Residentes. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, set. 1968, p. 41.

da redução de horas extras apesar da diminuição do quadro funcional, tão exortado em momentos festivos e de bom desempenho. Pelo contrário, ao evidente acúmulo de trabalho, sobrepôs-se uma extensa rede de normatização e fiscalização, baseada em forte aparato burocrático que visava tratar o problema dos acidentes como uma questão meramente técnica, esvaziando-a de quaisquer outras considerações:

Todos os casos, indistintamente, são apurados e constam em processos individuais, no Serviço de Protocolo e Arquivo. As providências atinentes a este Departamento, com vistas à diminuição de acidentes, sempre foram tomadas por cartas, ordens de serviço, avisos, etc. Periodicamente todas as instruções são reiteradas, inclusive, acrescentando-se itens cabíveis e exigidos pelo decorrer dos acontecimentos. Assim quando se verifica um aumento qualquer, fora do normal, em determinado tipo de acidente e tipo de causa, imediatamente reitera-se a instrução aplicável no caso ou expede-se novas instruções, a fim de sanar as irregularidades.¹⁹

No bojo dessas reflexões sobre a urdidura tecida entre refinamento burocrático, discurso técnico e disciplinarização dos ferroviários, analisemos um texto elaborado pelo Departamento de Relações Públicas da RFFSA e reproduzido na íntegra, “a título de cortesia”, pela RCF em 1966.

Sob o tema das Relações Públicas, encontramos um arsenal de representações sobre a Ferrovia, suas funções perante a sociedade e principalmente sobre a conduta dos trabalhadores ferroviários naquele contexto.

O documento objetivava demonstrar para todos os ferroviários, desde o graxeiro até o superintendente, a importância da imagem da Ferrovia criada perante a opinião pública, pois, mais do que qualquer outro ramo de negócio, a empresa ferroviária necessitava fazer amigos que se traduzissem em usuários ou em pessoas que compreendessem a expressão econômica e social das atividades das estradas de ferro: “Boa vontade – gerando bons amigos – há de ser, portanto, uma atitude mental permanente dos ferroviários”.

¹⁹ Ibidem.

O texto elaborado pelo corpo técnico do Departamento de Relações Públicas visava disseminar de “forma simples e desprentensiva” os conceitos e princípios da ciência das relações públicas para todos dos servidores da Rede “sem distinção de escalões”:

É ponto pacífico entre leigos e estudiosos das relações públicas que, ao lado de um bom serviço ferroviário, são os empregados das estradas seus melhores agentes junto ao grande público, no sentido de formação de um conceito favorável da empresa. Por um processo de associação generalizadora aquele que se serve da ferrovia confunde-a com seus representantes. O que estes realizam é tributado à estrada, como se fora ela um ente capaz de praticar boas ou más ações. Dai decorre que a formação da opinião pública sobre a ferrovia é função em grande parte, daquilo que “os ferroviários fazem e a maneira pela qual o fazem” [...] desdobram-se, então, as responsabilidades do homem da ferrovia, e o que para o empregado comum é mera exigência de cortesia, imperativo da convivência social, para o ferroviário é requisito de sua profissão.²⁰

Por outro lado, o documento como um todo é uma peça interessante na análise do pensamento tecnocrático que tomou conta da sociedade brasileira nesse período e refletiu-se na organização interna das ferrovias. Dele emanam concepções significativas da relação saber-poder, conhecimento especializado versus conhecimento prático, bem como se evidencia a elaboração de um discurso competente²¹ face às mudanças estruturais no projeto de transporte brasileiro.

²⁰ VOCÊ e as Relações Públicas na sua Estrada. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, dez. 1966, p. 26.

²¹ O discurso competente enquanto discurso do conhecimento é a fala do especialista, proferida de um determinado ponto da hierarquia organizacional, um discurso que não se inspira em ideias e em valores, mas na suposta realidade dos fatos e na suposta eficácia dos meios de ação. “O discurso competente é o discurso instituído, é aquele no qual a linguagem sofre uma restrição [...] não é qualquer um que pode dizer a qualquer outro qualquer coisa em qualquer lugar e em qualquer circunstância”. Ele confunde-se com a linguagem institucionalmente permitida ou autorizada, na qual os interlocutores já foram previamente identificados e autorizados a falar e a ouvir, em locais e em circunstâncias também previamente determinadas e reconhecidas, com conteúdos e formas autorizadas pelos cânones de sua competência. Cf.: CHAUI, M. **Cultura e democracia**: o discurso competente e outras falas. 6. ed. São Paulo: Cortez, 1993, p. 7.

Nesse sentido, a leitura do documento demonstra que, ao mesmo tempo em que se aponta todo e qualquer ferroviário como elemento de relações públicas da Rede, também se informa que o Setor de Comunicação, uma das faces do serviço de Relações Públicas “é campo de especialistas, para o qual é necessário um treinamento profissionalizado”.

O campo no qual o ferroviário comum teria responsabilidades seria traçado, em seguida, nos itens: “Máquinas e gente”; “Você e as relações públicas da sua estrada”; “Você e os usuários”; “Apresentação e qualidade”; “Você e seus superiores”; “Você e seus colegas”; “Você e seus subordinados”; “Você e a imprensa”; “Você e o público em geral”; “Assiduidade, pontualidade e produtividade”; “Autoridade e ‘cara feia’”; “Iniciativa e intromissão”; “Paciência e desinteresse”; “Honestidade e intransigência”; “Personalidade e pedantismo”.

A Estrada de Ferro é descrita como uma organização muito complexa, principalmente por lidar com um público variado do qual dependia a sua sobrevivência, e, uma vez que as ferrovias não detinham mais o monopólio desses serviços (referência clara à concorrência com os serviços rodoviários), era necessário causar uma boa impressão já no primeiro contato, pois “a primeira impressão é a que fica”. Para isso, as orientações aos trabalhadores eram claras:

Para Você fazer com que a sua Estrada dê uma boa impressão, aqui está algumas sugestões:

Mantenha-se limpo, com os cabelos penteados, barba feita, sapatos engraxados. Se você é modesto e pobre, não use isso como desculpa para desleixo e falta de limpeza;

Quando estiver sentado, levante-se para atender a pessoa que pede uma informação, principalmente se for uma senhora [...] ²²

O texto continua apontando o caminho das boas relações públicas, tão necessárias à empresa: atender as pessoas com delicadeza e solicitude; sempre se dispor a resolver problemas ou os encaminhar para quem possa; ser educado

²² VOCÊ e as Relações Públicas na sua Estrada. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, dez. 1966, p. 31.

e atencioso ao telefone; etc., ou seja, vai tecendo uma gama de atitudes exemplares a um bom ferroviário dentro da Rede. Entretanto, isso não era ainda o suficiente.

Nos trechos seguintes, temos mais uma vez o indício da concorrência velada e da pressão constante em ser mais eficaz e não perder terreno para o transporte rodoviário: pois “a limpeza, a ordem, a atitude do funcionário e sua noção de responsabilidade são apenas o invólucro com que os serviços devem ser apresentados”.

Por isso no documento também apareciam imagens bastante significativas que buscavam exemplificar o que poderia acontecer caso cada um não desempenhasse com primor o papel relações públicas da empresa ferroviária. É o caso da imagem abaixo, na qual os passageiros abandonam “às moscas” o trem e optam por fazer o mesmo trajeto de ônibus.

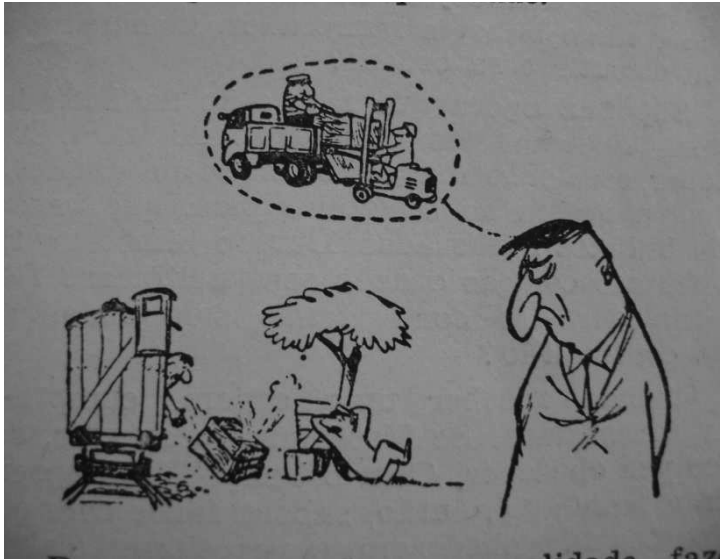
Figura 1 -



Fonte: Revista Correio dos Ferroviários, Curitiba, dez. 1966, p.25

Além disso, nota-se uma pressão constante pela qualidade do serviço ferroviário “pois se um quitandeiro vende tomates podres, o freguês irá comprá-los em outro lugar [...] No caso de sua Estrada, se o serviço não for bom, o usuário viajará de ônibus e despachará a carga por caminhão”. O fantasma da concorrência com o transporte rodoviário, que retirava paulatinamente tanto os passageiros quanto as cargas, fica bastante evidenciado na figura seguinte:

Figura 2 -



Fonte: Revista Correio dos Ferroviários, Curitiba, dez. 1966, p. 25.

O que não era e nem poderia ser problematizado no documento era o fato de que a perda de qualidade, agilidade, eficiência do transporte ferroviário, se é que ela de fato existia, não poderia ser imputada a uma mera questão de relações públicas, de propaganda ou marketing. O que estava em curso era uma redução drástica de investimentos nas empresas ferroviárias, contudo, era mais fácil responsabilizar os trabalhadores da Rede pelos seus sucessos e revezes do que discutir as consequências do projeto de transporte que então se consolidava no país

Outra faceta muito interessante a ser observada no documento é a naturalização da hierarquia, da autoridade, da obediência e do saber técnico especializado dentro da Rede:

Todas as tarefas são importantes [...] Enquanto uns realizam tarefas individuais, dentro de campos limitados, outros dirigem, coordenam, pensam em soluções. *Todos precisam*

*cumprir essas tarefas. Em qualquer associação há uma escala natural de autoridade e atribuições.*²³

Não apenas pelas frases, mas pelo impacto do negro, a ênfase à obediência é evidente. Podemos apreender as múltiplas pressões e coerções que permeavam o trabalho na Rede, bem como através desse discurso que naturalizava o fato de que uns realizavam tarefas mais limitadas e outros coordenavam, dirigiam e pensavam em soluções, vislumbramos também alguns dos caminhos por onde o processo de desqualificação das reivindicações, das resistências e dos questionamentos aos rumos da RVPSC/RFSSA podem ter transitado.

Nesse sentido, o trecho abaixo merece ser observado como maior cuidado:

Na família o pai manda mais e tem atribuições maiores, a seguir vem a mãe, depois o filho mais velho a daí por diante, até ao caçula cujas responsabilidades são muito modestas. Se esta escala for subvertida, muitos problemas surgirão. O pai é quem ganha para sustentar a família e educar os filhos [...] O caçula é dirigido pelo instinto, e se depender de sua vontade, não estuda, não toma banho, não vai ao dentista e não come. Na família a autoridade do pai não pode ser discutida, sob pena de subverter-se a ordem. Nas organizações maiores o perigo é maior. A subversão leva ao caos e à destruição, principalmente para os que estão mais baixo na escala hierárquica.²⁴

Embora “todos sejam importantes”, alguns se compararam ao filho caçula, de responsabilidades modestas e vontade débil, e outros aos pais de família, cuja autoridade não pode ser contestada com atitudes de subversão, sob pena de desordem e de destruição.

Para Chauí,²⁵ a condição essencial para o prestígio e para a eficácia do discurso da competência é a afirmação

²³ VOCÊ e as Relações Públicas na sua Estrada. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, dez. 1966, p. 31, grifo do autor.

²⁴ VOCÊ e as Relações Públicas na sua Estrada. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, dez. 1966, p. 32.

²⁵ CHAUI, M. **Cultura e democracia**: o discurso competente e outras falas. 6. ed. São Paulo: Cortez, 1993.

tácita da incompetência dos homens enquanto sujeitos sociais e políticos. É imprescindível que não existam sujeitos, apenas homens reduzidos à condição de objetos sociais que se relacionam com a vida, com seu corpo, com a natureza e com os demais seres humanos através de muitos modelos científicos onde a dimensão propriamente humana da experiência desapareceu. Esse discurso competente exige a interiorização de suas regras, pois aquele que não as interiorizar corre o risco de ver a si mesmo como incompetente.

Todavia, é arriscado dialogar com as fontes tendo essa abordagem como única perspectiva, pois, ainda que ela possibilite uma leitura mais apurada sobre as intenções, concepções e condições de produção da documentação, não permite problematizar a receptividade a esse “discurso competente”. No extremo, pode acabar ratificando como única força motriz do processo histórico, o trabalho da ideologia que ela ajuda a desmascarar.

A ideia da racionalidade e da burocratização não pode significar a negação da experiência humana, da possibilidade de intervenção e de mudança de rumo. Se transportada automaticamente para a análise da documentação produzida pela e para a RVPSC/ RFFSA, veremos as estradas de ferro surgirem como um grande mecanismo no qual o papel de cada trabalhador seria apenas lubrificar a engrenagem, peças passivas subsumidas numa estrutura que funciona por si mesma.

Ao invés disso, observemos que “saber obedecer com resignação” está nas recomendações finais do documento, elucidando parte de um processo em que as tentativas de disciplinarização do ferroviário foram recorrentes: “Cumpra sempre seu dever, por mais modesto que seja o seu trabalho [...] Procure não chegar atrasado ou sair antes da hora. Não falte ao trabalho sem motivo justo [...] Em ocasiões de emergência, não recuse sua colaboração aos colegas, à Estrada e ao Público”.²⁶

As comparações com a organização familiar possibilitam compreender o trabalho lento, gradual e constante na tenta-

²⁶ VOCE e as Relações Públicas na sua Estrada. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, dez. 1966, p. 32.

tiva de conformação do cotidiano da Rede a um cenário em que os conflitos e as divergências fossem minimizados e a autoridade fosse vista como uma questão naturalizada mediante o discurso técnico, a fala do especialista, o discurso competente. A ênfase no caos da desagregação, na contestação da autoridade paternal, representada pelo perigo da subversão ao estabelecido e racionalmente determinado, oferece indícios de que o esforço de conformação nem sempre teve a ressonância desejada, afinal, toda família tem seus filhos rebeldes.

Nesse sentido, buscamos dar atenção para o papel atribuído aos ferroviários e suas famílias nesse contexto de produção de novos significados para a empresa ferroviária e seus trabalhadores. O diálogo com uma série de crônicas redigidas por esposas de ferroviários nos trouxe a possibilidade de adentrar nesse rol de expectativas.

Em setembro de 1965, a RCF lançou um concurso de crônicas intitulado *Meu Marido um Ferroviário*, dirigido a todas as esposas de ferroviários, exceto aqueles que ocupassem cargos de confiança: “Será considerado, principalmente o valor humano do conteúdo, reservando-se à Comissão do Concurso o direito de adaptar, vetar, modificar os tópicos que não se encontrem em condições de publicação.”²⁷

Coincidentemente ou não, esse concurso foi lançado logo após o Golpe Militar de 1964. Nesse contexto, a valorização de um determinado perfil de trabalhador – o que não é novo na história – ganhava contornos significativos se pensarmos que as ferrovias eram consideradas áreas estratégicas dentro da concepção de segurança nacional dos Governos Militares.

O pronunciamento do tenente-coronel Brasília Marques dos Santos Sobrinho, superintendente da RVPSO, feito por ocasião da comemoração ao 2º aniversário do Golpe, esclarece um pouco melhor estas imbricações:

O Brasil ultrapassou vitoriosamente a jornada mais difícil da sua luta começada em 31 de março de 1964, *pela ordem, pelo respeito, pela dignidade, pela honestidade, pelo bem estar e pela*

²⁷ ESCREVA um artigo e ganhe Cr\$ 150.000 em Prêmios! **Revista Correio dos Ferroviários**. Curitiba, set. 1965, capa.

tranqüilidade da família brasileira. Está retomando o caminho cristão e democrático e prossegue na obra da reconstrução nacional em todos os setores. *Democracia e Vigilância*, eis a grande definição externada pelo Chefe da Nação [...] Os ferroviários coesos e decididamente empenhados, com grande esforço e entusiasmo no cumprimento da missão que lhes cabe no importante setor de transportes, estão dando a sua integral colaboração à gigantesca obra da Revolução Democrática, favorecidos pelo *clima de ordem e de trabalho* que reina hoje no Brasil.²⁸

O discurso do superintendente enuncia o significado do papel reservado aos trabalhadores ferroviários naquele contexto. Para a sobrevivência da ferrovia, era necessário abrir mão das dissensões, dos questionamentos e oferecer empenho e entusiasmo na execução de sua missão na área dos transportes.

As possíveis explicações para o esforço em enfatizar a existência um trabalhador cuja obediência e resignação fossem virtudes profissionais e cívicas, e em denominar como patriotismo e heroísmo o enfrentamento de situações adversas da vida, do trabalho, da moradia, etc., como veremos ao problematizarmos o conteúdo das crônicas, aparecem na sequência, pois segundo o superintendente:

Ainda recentemente o ilustre presidente da Rede Ferroviária Federal, Coronel Hélio Bento de Oliveira Mello [...] em defesa do conceito dos ferroviários brasileiros revelou *resultados admiráveis* que atestam o progresso verificado na recuperação das ferrovias. Afirmou que dificilmente outra atividade vinculada a esfera governamental poderá apresentar resultados mais expressivos, no que tange a *redução de despesas e ao incremento de receitas* [...] Informou que tem ocorrido um *redução considerável* desde abril de 1964 da percentagem dos *recursos financeiros entregues pela União à RFFSA*, em relação a despesa total da União, devendo o percentual atingir em 1966, *a menos da metade* do ocorrido em 1963. A relação despesa receita passou de 3,4 em 1963

²⁸ 31 DE MARÇO: 2º Aniversário da Revolução democrática. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, abr. 1966, grifo nosso.

para 2,3 em 1965, estando prevista para 1,8 em 1966, isto é, metade aproximadamente, do ano de 1963.²⁹

Para o Governo, o progresso admirável verificado na recuperação das ferrovias era diretamente proporcional a sua capacidade de sobreviver com uma contenção de despesas em face da restrição constante dos recursos financeiros repassados pela União, que menos de dois anos após o Golpe já haviam sido reduzidos pela metade. Nessa direção, as crônicas publicadas no concurso permitiram problematizar o perfil do ferroviário ensejado pela empresa, oferecendo indícios interessantes das estratégias de conformação do trabalhador às mudanças no cotidiano da Rede:

Um ferroviário, esforçando-se para o bem dos seus e de si próprio, não deixa também de favorecer a grande Nação. O ferroviário desconhece a enfermidade, a dor, e até mesmo a morte, dedicando-se inteiramente aos seus afazeres e responsabilidades, que, no íntimo, julga sagrada [...] Um ferroviário deverá transpor, de peito aberto, os maiores obstáculos familiares ou de trabalho, permanecendo sempre firme no seu posto, como soldado que parte para a luta.³⁰

Mas é preciso observar que o diálogo com essas crônicas apresenta uma facilidade ilusória. Embora o conteúdo dos textos publicados valorize como trabalhador exemplar aquele submisso e acostumado a obedecer como sinal de moral e de disciplina, ressaltando imagens idealizadas do ferroviário como super-herói dos trilhos e soldado da nação, mantemos nossas reticências na análise dessas crônicas como uma confirmação de que essas visões idealizadas, propagadas pela retórica da RVPSC, correspondessem à realidade sendo, inclusive, compartilhadas pelas esposas. Isso porque trabalhamos com a possibilidade de que, num momento no qual estavam em disputa diferentes projetos sobre a ferrovia, com certeza também deveria haver disputas sobre o que era ser ou não um bom ferroviário.

²⁹ 31 DE MARÇO: 2º Aniversário da Revolução democrática. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, abr. 1966, grifo nosso.

³⁰ MULLER J. M. (Esposa de Conrado Müller) **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, out. 1966, p. 58-59. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

Além disso, o próprio lançamento desse concurso, saturado de expressiva carga emocional representada pelo relato das companheiras, pode ser uma evidência de que as tentativas de conformação e divulgação da imagem de um trabalhador exemplar era inversamente proporcional à disposição de boa parte dos ferroviários em aceitá-la.

A ênfase em determinadas características ou situações pode representar mais um esforço de conformação e de legitimação de certas aspirações do que propriamente aspectos da realidade – e é no reforço do normativo e do ideal que podemos apreender as contradições, as resistências e as fissuras presentes no social.

Nessa linha de raciocínio, observamos que outra afirmação implícita nas crônicas é a de que fazer parte da “grande família ferroviária” significava aprender a obedecer:

Considero meu marido um soldado ferroviário, onde o batalhão o aguarda. Sim, um soldado pronto a obedecer a ordens, aceitando tudo em qualquer momento; tendo com tema a disciplina; por distintivo a moral; por farda a obediência, reconhecendo sempre em seus superiores, pela maneira gentil e educada de tratá-los, um membro da família. Digo assim porque somos uma família ferroviária.³¹

Além do mais, o cultivo à passividade em relação às ações e às decisões dos dirigentes que visavam sempre o bem comum da família ferroviária aparece nas entrelinhas:

[...] Temos confiança *na bondade dos dirigentes* da Rede de Viação Paraná Santa Catarina, e se algo nos acontecer, sei que teremos a ajuda desses grandes homens que lutam pelo bem estar dos que levam avante seus empreendimentos, pois a equipe é grande, muitos são os homens que trabalham e todos juntos, unidos, *formam uma família*, formam um monumento que tem como base os bons exemplos.³²

É interessante perceber como a ideia de família ferroviária substitui ou equipara-se à de classe. Ao operar esse

³¹ JAVOSKI, A. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, dez. 1966, p. 44-45. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

³² BERNARDO, E. G. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, fev. 1967, p. 43. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

deslocamento, tratando o coletivo dos ferroviários sob a designação de família, a ênfase recai na harmonia e na homogeneidade de interesses e práticas: “uma equipe grande onde todos trabalham juntos tendo como base os bons exemplos”; exemplos esses que, a essa altura, já não temos dúvidas de quais sejam.

Para mim, foi uma das maiores alegrias da vida, saber que passamos a pertencer a esta classe tão nobre e trabalhadora. Classe esta que não poucas vezes, em ocasiões difíceis tem demonstrado seu *patriotismo*, sua *virilidade*, seu *espírito de colaboração*. Ela pode também ser chamada de *Grande Família Ferroviária*, pois nela, todos se irmanam com os mesmos ideais, os mesmos anseios e a mesma vontade de trabalhar e progredir que é a característica inconfundível do ferroviário. Passaram-se anos de lutas e *trabalhos árduos, de revezes incontáveis, de decisões ativas e renúncias gloriosas*. A tudo isso a classe ferroviária se sobrepôs com galhardia e altivez. Agora esta mesma classe não é mais um simples classe, porém, um corpo com vida, com alma, com sangue quente e vigoroso a correr nas veias de seus milhares de funcionários, sangue esse que vibra à simples alusão da palavra “ferroviários”³³

Nas entrevistas realizadas com ex-ferroviários, cuja análise não é foco do presente artigo, pudemos perceber que, assim como a categoria de trabalho, a de família ferroviária tem centralidade nas narrativas construídas pelos trabalhadores da estrada de ferro. Mas esse sentimento era orquestrado por uma lógica bem diferente da desejada pela Direção. Ele era forjado em modos de vida, cultura e organização cujos significados podiam ser apropriados de maneiras distintas pelos trabalhadores e por suas famílias, ou seja, no cotidiano da ferrovia, pertencer à grande família ferroviária, apesar dos reveses incontáveis, trabalhos árduos e renúncias gloriosas, podia assumir conotações diferentes daquelas pretensamente enunciadas pelas crônicas.

Outra linha de argumentação implícita é aquela na qual as vantagens e benefícios da carreira aparecem como

³³ ADRIANO, P. M. (Esposa do motorista Samuel Adriano) **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, jul. 1966, p. 40-41. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário). Grifo nosso.

concessões da empresa, e não como fruto da organização dos trabalhadores:

O ferroviário é um homem que não pode reclamar da sua condição de vida, desde que saiba aproveitar as oportunidades que lhe oferece a Entidade para qual trabalha. Meu marido é um ferroviário [...] temos nossa casinha própria, nossos filhos freqüentam a escola, vivemos felizes e despreocupados.³⁴

Assim, observamos que, em contraposição à percepção expressa pelos trabalhadores ao se referirem a uma série de vantagens adquiridas nas práticas associativas e nas disputas políticas da classe ao longo dos anos, a administração da RVPSC, através do concurso da RCF, buscava apropriar-se delas, tentando utilizá-las paradoxalmente como um motivo de resignação e passividade entre os ferroviários.

Uma das crônicas mais significativas nesse sentido é, curiosamente, a única na qual o nome da esposa não aparece. A autora, que utiliza o codinome “Esposa Feliz”, começa seu relato dizendo sentir raiva do fato de o marido ser um ferroviário, pois, se assim não fosse, ela não estaria sozinha à noite, visto que ele havia sido chamado para um serviço extra e iria ficar fora toda a madrugada. Todavia, no final da crônica, a “Esposa Feliz” termina rezando e agradecendo a Deus por seu esposo ser um ferroviário.

Essa reviravolta de ponto de vista se justifica por uma série de vantagens por ela descritas, que compensam, e muito, o fato do trabalho extra e da constante ausência do marido. Entre elas, as férias: “Conhecemos lugares bonitos; nossos filhos adoraram andar de trem para lá e para cá, e tudo isso sem gastar nada, pois ele é um ferroviário.” A facilidade de atendimento nas melhores “casas de saúde do Paraná”, e sem gastar um centavo, e continua:

Do ordenado dele, até que não posso me queixar. É razoável [...] sempre sai em dia. Também se não sair não tem importância, porque temos a Cooperativa dos Ferroviários, a qual fornece de tudo: desde a carne de todos os dias, até a tábua de lavar roupas. Além do armazém, que é completamente sortido

³⁴ BERNARDO, E. G. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, fev. 1967, p. 43. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

em mantimentos (inclusive pó de café, sempre fresquinho e cheiroso), ainda tem: louças, ferramentas, fazendas, calçados, e roupas feitas, tanto para homem como para senhoras e crianças. E acima de tudo temos o que é mais importante, a farmácia. Esta nos atende nos momentos mais necessários.³⁵

Não obstante, na leitura das crônicas podemos avançar para além dos laivos de ufanismo e glorificação da condição ferroviária, porque elas também se constituem numa fonte interessante para a observação das condições adversas da vida e do trabalho na Rede. Desnadam as dificuldades da carreira e da vida dos trabalhadores, expondo um cotidiano repleto de conflitos e de dificuldades de toda a ordem, possibilitando, inclusive, a contraposição de afirmações presentes nas próprias crônicas, por exemplo, a questão do salário do qual a “Esposa Feliz” não podia se queixar:

O salário aumentou, porém tudo permanecia no mesmo ritmo, pois, assim, muitos anos se passaram sem que pudéssemos pensar em diversão alguma por mais razoável que fosse o seu preço. A nossa situação financeira, ao invés de melhorar, parecia que piorava, porque o alto custo de vida, aliado à inflação, desequilibrava completamente o orçamento das nossas despesas. Continuávamos como os demais ferroviários, amigos do meu marido, devendo um pouco a todos os credores.³⁶

Em relação à questão salarial e a insuficiência dos vencimentos para custear as despesas familiares dos ferroviários, observamos ser comum nos relatos das esposas e, em alguns casos, dos filhos, a menção ao fato de que ferroviário no início de carreira “se conformava” em trabalhar em determinadas funções na Rede: “Para garantir-nos o pão nosso de cada dia, conformou-se em trabalhar de turmeiro,³⁷ na época

³⁵ ESPOSA Feliz. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, ago. 1966, p. 38. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário).

³⁶ JULCOSKI, E. M. (Esposa do chefe de trem Francisco Julcoski). **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, mar. 1966, p. 46-47. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário).

³⁷ Turmeiros eram trabalhadores braçais que se dedicavam à manutenção das linhas férreas, executando serviços como troca de trilhos, nivelamento, substituição de dormentes. A denominação de turmeiros advém do fato de esses trabalhadores residirem nas “turmas”: conjunto de casas espalhadas ao longo das linhas e cedidas pelas empresas ferroviárias. Uma pesquisa específica sobre

sem a mínima segurança”,³⁸ ou se “sujeitava” a exercer outras ocupações além do período normal de trabalho: “As despesas aumentavam dia a dia, mas o senhor ciente da missão a cumprir, não mediu esforços para nos suprir o pão de cada dia, sujeitando-se a outras ocupações além do seu período normal de trabalho”.³⁹

Vale lembrar que esse fato foi reforçado nos depoimentos dos ferroviários, que dizem ter sido vendedores ambulantes, garçons e chapas (carregadores e descarregadores de cargas) durante o período em que trabalharam na Rede.

O Sr. Airton Dionísio dos Reis, entrevistado em 2004 aos 73 anos, ingressou na Rede em agosto de 1953. Antes de ser ferroviário trabalhou como garçom iniciando a carreira na RVPSC como mecânico de revisão. Apesar de afirmar categoricamente que o ferroviário sempre foi bem de vida e que o salário era bom, traz em suas lembranças as dificuldades de uma jornada dupla de trabalho, da necessidade de realizar “bicos” para garantir os mantimentos e a construção da casa própria:

Olha quando eu trabalhava na Rede eu trabalhava de garçom pra fora, porque eu trabalhava no escritório e meu horário era das 7 as 16, e tinha uma hora de almoço. Depois das 16 eu ia pra casa, tomava banho, ia deitar e dormir até as 6 horas, aí eu ia pro Verde (clube) trabalhá de garçom, sabe? Porque eu era casadinho de novo e queria construir uma casa, eu pagava aluguel na época. Então eu ia fazer bico, amanhecia trabalhando no carnaval, eu trabalhava os 4 dias de carnaval [...] Ia em casa e saía 6 horas da manhã, às vezes nem deitava, só tomava um banho, e ia trabalha outra vez na Rede. Ia deitar só depois da 16 horas que eu ia pra casa, prá pode ajuda no mantimento, prá pode construí a casa.⁴⁰

esses trabalhadores encontra-se em: INÁCIO, P. C. **Trabalho, ferrovia e memória: a experiência de turmeiro(a) no trabalho ferroviário.** Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2003. Dissertação de Mestrado.

³⁸ JULCOSKI Emilia Maria - Esposa do chefe de trem Francisco Julcoski) . **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, mar. 1966, p. 46-47. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

³⁹ ROSÁRIO, A. do. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, jul. 1973, p. 27. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

⁴⁰ Airton Dionísio dos Reis, entrevistado em 2004.

Ainda que nos textos publicados pelo concurso o intento fosse apresentar essas dificuldades como atos de heroísmo, o que realmente chama a atenção nos depoimentos das esposas são as privações e as precariedades vivenciadas pelos ferroviários e por suas famílias, principalmente em início de carreira e nas estações do interior:

[...] morávamos na própria Estação Ferroviária, constituindo nossa “casa” em apenas três peças e essas três peças foram construídas não para moradia de uma família, mas sim para servirem de escritório e salas de espera da estação. Na sala grande onde os passageiros adquiriam suas passagens e esperavam a chegada dos trens foi onde nós nos praticamente nos aninhamos durante mais ou menos dois anos.⁴¹

Para além da precariedade de moradia, da ausência de lazer e dos vencimentos exíguos, outra faceta interessante das narrativas das esposas nas crônicas diz respeito às condições periclitantes e insalubres do trabalho ferroviário:

Nestes primeiros anos como ferroviário, o seu trabalho foi árduo, difícil: enfrentado o perigo, o mau tempo, levantava-se a uma hora, duas, quatro horas da madrugada para poder viajar [...] Muitas vezes, em plena madrugada de inverno ou de chuvas copiosos, lá estava ele sobre os vagões, apertando os freios, verificando se esta tudo em ordem⁴²

No inverno [...] meu marido telegrafista tinha que trabalhar de dia e a noite atendia a diversos trens que passavam [...] Exausto, pelos dias que se sucediam na mesma rotina, meu marido enfrentava os dias gelados e à noite para não tomar o vento gélido, após ter dormido algumas horas pulava, sim, pulava um guichet que existia na sala onde nos aninhávamos e dava para a saleta onde se encontravam os aparelhos de telegrafia; era assim tôdas a noites, pulava diversas vezes

⁴¹ LOPES, A. F. (Esposa do Chefe de estação Miguel Lopes da Silva). **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, jan. 1966, p. 40-41. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

⁴² BAHLS, M. J. dos S. (Esposa do Inspetor de Trens João Santos Bahls). **Revista Correio dos Ferroviários**. Curitiba, abr. 1966, p.40-41. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

aquele “guichet” no cumprimento de seu duplo dever; Deus meu quanto sacrifícios.⁴³

Vemos que a Revista tentava elaborar em suas páginas um quadro completo da sua visão do trabalhador necessário ao avanço das ferrovias, dentro da perspectiva da direção e que tais visões eram muito mais convincentes na medida em que apareciam como homenagens singelas feitas pelas esposas e companheiras.

Ao lançar o concurso, a RCF, aparentemente, colocava-se apenas como um meio facilitador da divulgação dessas homenagens, mas devemos nos lembrar que a revista se resguardava o direito de “adaptar, vetar e modificar” os itens que não se encontrassem em condições de publicação. Ou seja, ela tinha o poder de selecionar os depoimentos e, obviamente, isso foi feito no sentido de garantir que as crônicas publicadas legitimassem um discurso que se fortalecia na RVPSC.

Também ao optar por um concurso sugestivamente intitulado “Meu Marido Um Ferroviário”, a RCF estendia igualmente sua idealização às mulheres dos ferroviários e, portanto, à família do trabalhador. Foram comuns, nos números publicados ao longo do período pesquisado, matérias dirigidas especificamente às esposas e às filhas dos ferroviários.

Os assuntos tratados quase sempre se referiam à economia doméstica, à educação dos filhos e também ao modelo de mulher e esposa exemplar:

Nós esposas ficamos em nossa casa, mas também pertencemos à organização e muito contribuimos para com o serviço [...] De que maneira? Respondemos: Quando pela manhã meu marido se levanta, sua roupa já está à espera dele no banheiro [...] e também já está à mesa seu desjejum preferido [...] E meu marido ferroviário segue, chegando sempre em seu trabalho quinze minutos antes da hora. Eu como dona de um lar, cuidando dos serviços cotidianos e procuro sempre preparar os melhores pratos da preferência de meu marido. Pois quando ele

⁴³ LOPES, A. F. (Esposa do Chefe de estação Miguel Lopes da Silva). **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, jan. 1966, p. 40-41. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

volta exausto, encontra-me sempre com um meigo sorriso nos lábios, e já com a mesa posta.⁴⁴

A influência da mulher na organização se dava através do “cuidar bem” do lar e do marido ferroviário. O objetivo era forjar uma imagem na qual, para todos os efeitos, esposos dedicados e operários exemplares se tornassem sinônimos, o que naturalmente reforçava a imagem da classe ferroviária como uma família bem estruturada e harmoniosa, em que cada um cumpria com zelo o seu papel e onde questionamentos e rebeldias à “autoridade paternal” não tivessem espaço:

Além do serviço doméstico que é nossa obrigação de esposa, temos que cuidar do bom humor do nosso esposo, para que trabalhe com necessária desenvoltura. Ele sente-se feliz, esquecendo qualquer contratempo que porventura haja ocorrido no serviço [...] Meu marido é no lar esposo dedicado e no serviço é operário exemplar.⁴⁵

Mas, se nos lembrarmos do quadro de repressão a que não só a classe ferroviária, mas os trabalhadores como um todo foram submetidos justamente no período abarcado pela publicação das revistas, seremos obrigados a ler essas crônicas com um pouco mais de desconfiança.

Na verdade, jamais será possível confirmar em que medida essas esposas e filhos compartilhavam desses modelos de vida e postura aos quais suas crônicas pareciam reverenciar e se adequar. Podemos, inclusive, alentar a possibilidade de essas posturas de aceitação e até de enaltecimento fazerem parte de uma estratégia velada, ou mesmo inconsciente, de resistência e/ou sobrevivência em face a uma conjuntura claramente adversa a questionamentos, e de que a participação dessas esposas nesse concurso não necessariamente indicasse uma convivência com os objetivos da Rede. Elas podiam, de fato, se prestar a uma homenagem sincera aos esposos, uma vez que, de acordo com as próprias crônicas, ser ferroviário na RVPSC não era uma tarefa fácil, embora trouxesse suas compensações.

⁴⁴ KOCHMAN, N. (Esposa de Felix Kochman, Mecânico Operador em Ponta Grossa). **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, maio 1966, p. 38. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

⁴⁵ Ibidem.

Por último, levando-se em conta o contexto da redação dessas crônicas, a sua publicação na revista poderia inclusive se configurar numa tentativa de proteção aos seus maridos, num ambiente de trabalho no qual a vigilância era a tônica do momento.

Assim, as publicações da RCF no período estudado permitiram traçar um quadro dos principais dilemas vivenciados pela RVPSC. Foi possível notar como na busca por respostas e saídas para esses mesmos dilemas, uma gama de sentidos para a ferrovia e para o trabalhador ferroviário foi produzida e posta em circulação no cotidiano da Rede, provocando reações ora de aceitação e entusiasmo, ora de resistências e questionamentos.

Resumo: O presente texto busca compreender, através da análise da revista *Correio dos Ferroviários*, como o acirramento das mudanças na concepção de modelo de transporte no país e no estado, a partir de meados da década de 1950, repercutiu na Rede de Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC), ensejando novos sentidos para a ferrovia e para o trabalho ferroviário.

Palavras-Chave: Revista *Correio dos Ferroviários*. Trabalho. Ferrovia. Novos sentidos.

Abstract: This paper seeks to understand through the analysis of the *Correio dos Ferroviários* magazine how the intensification of the changes in the design of the transport model in the country and particularly in the State of Paraná from the mid-1950s on reflected in the Rede de Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC - Paraná Santa Catarina Railroad Network), bringing along new directions for the railroad system and for railroad work itself.

Keywords: *Correio dos Ferroviários* magazine. Work. Railway. New directions.

Artigo recebido para publicação em 17/10/2011

Artigo aprovado para publicação em 06/12/2011