CULTURA E MEMÓRIA: OS OFÍCIOS DA FERROVIA

Caio Corrêa¹

Heloisa Guaracy Machado²

Resumo

Este artigo faz parte de um projeto de extensão desenvolvido pela PUC Minas em parceria com o Museu de Artes e Ofícios, e trata-se de uma pesquisa histórica feita a partir das memórias de pessoas que já exerceram ou ainda exercem algum tipo de ofício exposto no Museu. O objetivo do projeto de extensão é mostrar, através da pesquisa histórica e da entrevista oral, como era o trabalho desenvolvido nas ferrovias de Belo Horizonte, quem eram os seus trabalhadores, por qual motivo escolheram a profissão e qual era sua função social. Desse modo, pretende-se fazer uma análise sobre a implantação e o funcionamento das ferrovias, além de destacar a forma como o trabalho era organizado na via férrea com a participação dos operários, estabelecendo, a partir daí, uma diferenciação entre a cultura operária das ferrovias e a cultura de trabalho dos ofícios.

Palavras-chaves: Memória; Ferroviários; Ofícios; Cultura.

INTRODUÇÃO

A finalidade deste artigo é compreender a organização do trabalho dentro das ferrovias e, para isso, procurou-se analisar suas formas de implantação, seu desenvolvimento e o modo como ocorreu a consolidação da classe trabalhadora nesse setor, sendo importante considerar também o contexto de surgimento dessas vias de transporte, bem como as principais mudanças econômicas e sociais trazidas por elas.

As ferrovias surgem em um contexto histórico de grandes transformações sociais, culturais e políticas, a Revolução Industrial, ocorrida em fins do século XVIII e durante todo o XIX, que inaugura um novo período da história. Os modos de produção artesanais vão sendo gradativamente substituídos pelas máquinas a vapor, porém, tais transformações não ocorrem somente no meio industrial, pois o cotidiano, e até mesmo a mentalidade das pessoas, começa a sofrer mudanças. O aumento da produção eleva consideravelmente o nível de consumo e, com isso, se eleva o número de habitantes nos centros urbanos. A velocidade da produção altera o ritmo de vida cotidiano e, também, o ritmo de trabalho nas fábricas. Nesse sentido,

¹ Graduando em História (PUC Minas).

² Orientadora.

se antes, nas corporações de ofício, o trabalhador era dono da própria produção e de seu trabalho, nas fábricas inaugura-se o operariado e a venda da força de trabalho, consolidando o capitalismo.

O DESENVOLVIMENTO DAS FERROVIAS NO BRASIL

No Brasil, as ferrovias foram de fundamental importância para o desenvolvimento do capitalismo e para as transformações no modo de trabalho, pois, além das restrições ao emprego de escravos na construção das vias férreas, esta tecnologia importada exigia uma mão de obra de maior especialização. De acordo com Segnini (1982) “as ferrovias foram ‘escolas’ na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho”, além de se tornar parte fundamental para as oligarquias agroexportadoras durante a República velha. (SEGNINI, 1982, p.15)

Esse projeto político de modernização e consolidação do capitalismo no Brasil, presente na Proclamação da República, em 1889, contava com cerca de dez mil quilômetros de ferrovias construídas. Mas, somente no início do século XX, é que se deu um grande passo para o seu desenvolvimento, tendo sido construídos, entre 1911 e 1916, mais de cinco mil quilômetros de linhas férreas. “As ferrovias no Brasil, de uma forma geral, constituem uma síntese dos interesses do capital externo, notadamente inglês” (SEGNINI, 1982, p. 21). Contudo, no período industrial capitalista brasileiro, a partir de 1956, durante o governo de Juscelino Kubitschek, esse meio de transporte passou a ter menos importância. Cedendo às pressões da indústria automobilística Norte-Americana o governo brasileiro passou a investir na construção de sua rede rodoviária, estagnando o setor ferroviário. Nos dias de hoje, o país possui aproximadamente 28 mil km de linhas férreas concentrados, quase predominantemente, nas regiões sul e sudeste.

No Brasil, o projeto de criação de uma empresa estatal, cujo objetivo seria a revitalização das ferrovias públicas, teve origem no governo Vargas. Em 1957, o governo JK, por meio da lei nº 3.115, aprovou a criação da RFFSA, uma estatal de economia mista controlada pela União. A Rede Ferroviária Federal S.A. possuía um órgão destinado ao aperfeiçoamento dos funcionários, no qual eram fornecidos cursos teóricos e práticos de treinamento, cujo objetivo era formar pessoal

qualificado para atuar em diferentes situações dentro da empresa, sendo os principais relacionados à prevenção de acidentes e conservação da via férrea.

A CULTURA DE TRABALHO FERROVIÁRIA

A cultura operária das ferrovias não pode ser caracterizada sob o aspecto geral do exercício de uma profissão, pois “dentro das ferrovias encontramos uma grande diversidade de atividades que compõem o que chamamos de ‘ferroviárias’ algumas são: maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitas, bagageiros e artífices” (VIEIRA, 2011, p.115).

O trabalho na via férrea era realizado com a participação de grandes quantidades de operários. Em diversos lugares, exerciam atividades que, geralmente, dependiam da força bruta. Muitas vezes, os ferroviários eram sujeitos a todo tipo de intempéries, desde chuva e sol escaldante, a materiais corrosivos e ferrugem. Grande parte dos trabalhadores operários, anteriores a criação da RFFSA, eram analfabetos ou semianalfabetos, fato que foi se modificando a partir do momento que este tipo de trabalho exigiu algum tipo de especialização.

Os contratos, quase sempre, eram temporários, pois estavam vinculados aos empreiteiros que prestavam serviços na construção da ferrovia. Isso provocava grande instabilidade entre os trabalhadores. As duras condições de vida e de trabalho registradas nesse período, como ataques de índios, doenças endêmicas, condições insalubres, atrasos contínuos de pagamento, falta de suprimentos alimentares etc., levaram os profissionais promoverem inúmeras paralisações e revoltas contra os empreiteiros. O trabalho assume um caráter dominante, pois se tornava cada vez mais valorizado como momento de concretização da vida social e familiar.

CULTURA E TRABALHO: OS OFÍCIOS E A FERROVIA

A cultura do trabalho insere-se na sociedade de forma a dar significado aos objetos através das redes de relações sociais e histórico-culturais em que foram produzidas. Estas relações possuem duas esferas: material e imaterial. A primeira

está relacionada diretamente à produção, isto é, à transformação de um objeto simples em algo complexo. A segunda diz respeito às tradições ou saberes de homens e mulheres que dão significado ao objeto produzido. Assim, não podemos separar a cultura material da imaterial, pois estão presentes nas experiências de pessoas que criam e reproduzem modos de produzir, difundir e circular mercadorias, atribuindo a elas determinado valor, não só material como também social.

Os ofícios, de modo geral, possuem em si aspectos que vão além de sua dimensão econômica. Sua realização exige do artesão um aparato de regras pautado sobre valores e comportamentos específicos de uma dada ordem social. Seu aprendizado está fadado a uma rígida hierarquia social, constituída por seus mestres, artífices e aprendizes, o que pressupõem um longo aprendizado. Outro aspecto da cultura dos ofícios são os trabalhos feitos sob encomenda, não havendo, portanto, excedente de produção e seu produto pertence ao artífice. As inovações técnicas recriavam os saberes tradicionais e, a partir da era industrial, as tradições dessa cultura foram fortemente modificadas. Na maioria dos casos, substituídas pela cultura operária.

A cultura operária inaugura uma nova fase nas relações de trabalho, a começar por romper com a estratificação social. A ascensão da classe burguesa ao poder faz surgir também outra classe, a do proletariado, que, nesta nova ordem estabelecida, tem como modo de sobrevivência a venda de sua força de trabalho, já que não possui os meios de produção.

A alienação ocorre quando o trabalhador é estranho ao produto de sua atividade, que pertence a outro. Isto tem como consequência que o produto se consolida, perante o trabalhador, como um poder independente, este deixa de ser uma manifestação essencial do homem, para ser um trabalho forçado, não voluntário, mas determinado pela necessidade externa. Por isso, o trabalho deixa de ser a satisfação de uma necessidade, mas apenas um meio para satisfazer necessidades externas a ele (BOTTOMORE, 2013, p.6).

O trabalho nas ferrovias encaixa-se neste conceito marxista de alienação, sendo importante caracterizá-lo dessa maneira a fim de orientar esta pesquisa segundo um embasamento conceitual, diferenciando-o da cultura dos ofícios. Porém, optou-se por permanecer com o trabalhador ferroviário na realização do projeto “Memória e Cultura dos Ofícios”, primeiro pelo contexto estudado já que, entre os ofícios pesquisados os entrevistados são idosos que trabalharam a partir da

segunda metade do século XX. Compreende-se que, neste período, a maioria dos ofícios já sofria uma grande influência da cultura operária até mesmo mesclando-se com ela. Em segundo lugar, pelo fato de que a cultura operária e a dos ofícios possuem um caráter sociocultural muito parecido, resguardando as especificidades já citadas de cada uma e, portanto, possuem um valor patrimonial que se encaixa nos objetivos do projeto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi discutir as relações de trabalho dentro do processo de implantação da ferrovia no Brasil, demonstrando que a cultura material e imaterial são partes complementares e que sua dissociação retira do objeto sua função social. Buscou-se discutir também as transformações sociais e econômicas caracterizadas pelas novas formas de trabalho implantadas no Brasil, com a chegada das ferrovias. No aspecto geral, foi de grande importância, neste trabalho, a contextualização do surgimento das ferrovias, no decorrer da Revolução Industrial para, a partir daí colocar em discussão as modificações estruturais que se tornaram paradigmas do mundo moderno.

Na primeira parte deste trabalho a discussão pautou-se sobre a cultura ferroviária, no sentido de diferenciar tais trabalhadores dos demais ofícios estabelecidos no período, enxergando as ferrovias como marco de transição de uma cultura dos ofícios para uma cultura de trabalho operário. A cultura operária foi tratada, aqui, como um “fenômeno heterogêneo, que se faz na unidade da diferença, uma vez que apesar das diferenças socioculturais existentes as realidades de opressão e exploração econômica implicam em interesses comuns” (FERREIRA, 2011, p.156).

Na segunda parte procurou-se estabelecer, de forma conceitual, uma diferenciação entre a cultura dos ofícios e a cultura operária dentro do amplo conceito de cultura do trabalho estabelecido por (BORGES, 2011) “É o que dá significado aos objetos produzidos em suas redes de relações sociais e histórico-culturais”. Nesse caso, como a ferrovia coloca-se na transição de uma cultura a outra, pois carrega aspectos de ambas. Mesmo estando inserida na moderna concepção de trabalho, possui traços de uma cultura de ofícios.

Com isso, podemos perceber que, apesar dos esforços para colocar o Brasil com *status* de país moderno dentro de uma lógica de capitalismo mundial, não bastava apenas mudar a dinâmica dos modos de produção ou importar mão de obra especializada, tais mudanças precisam em, primeiro lugar, ser percebidas e assimiladas pelas pessoas para que, assim, provoquem uma verdadeira mudança social, sendo que tal processo deve ser gradativo, dinâmico e geral.

Para o projeto de extensão **Memória dos ofícios**, este trabalho contribui no sentido de ampliar nossos horizontes a respeito da cultura do trabalho ferroviário, sendo que, a partir dela, poderemos nos apoiar, com maior embasamento, para dar prosseguimento ao projeto, visto que, o objetivo geral é compreender melhor as amplas relações sociais, culturais e profissionais, através de depoimentos de ferroviários.

REFERÊNCIAS

BORGES, Maria Eliza Linhares. Cultura dos ofícios patrimônio cultural história e memória. **Varia Historia**, Belo Horizonte, vol. 27, nº 46: p.481-508, jul/dez 2011, pp.481-508.

BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do pensamento marxista**. São Paulo: Jorge Zahar, 2013. pp.6-12.

FERREIRA, Diego Vales Deslandes. **O Horto sobre os trilhos**: mobilizações e modos de vida dos trabalhadores ferroviários em um bairro belo-horizontino. Dissertação (Mestrado)- Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, programa de pós-graduação em Ciências Sociais. Belo Horizonte, 2011.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. **Ferrovias e ferroviários**: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados, 1982, 103p.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. Tese de Doutorado. Universidade Estadual Paulista (UNESP). Campus de Presidente Prudente. Faculdade de Ciências e Tecnologia.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Trabalho e ferrovia: cotidiano do trabalho dos ferroviários na cidade de Parnaíba-PI, 1950-1990**. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, Piauí, Vol. 3 Nº 5, Julho de 2011, pp.113-126.