

MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.

Um Trem de Histórias - IPHAN (MRFP)

O trem da vida

História de [José Sérgio de Almeida](#)

Autor: [Museu da Pessoa](#)

Publicado em 13/08/2010

Projeto Um Trem de Histórias
Registro e Disseminação dos Saberes e Ofícios da Rede Ferroviária do Nordeste
Módulo Pernambuco
Depoimento de José Sérgio de Almeida
Entrevistado por Márcia Ruiz e Fernanda Prado
Recife, 12/04/2010
Realização Museu da Pessoa
Entrevista Nº MRFP_HV012
Transcrita por Rodrigo Fonseca
Revisada por Gustavo Kazuo

P/1 – Boa tarde, Sérgio.

R – Boa tarde.

P/1 – Eu queria agradecer a sua presença, para início, eu gostaria que você me falasse o seu nome completo, local e data de nascimento.

R – Meu nome é José Sérgio de Almeida, nasci em Recife, dia 4 de outubro de 1963.

P/1 – Qual o nome dos seus pais?

R – Mauro Barbosa de Almeida e Cícera Severina de Almeida.

P/1 – E qual a atividade profissional deles?

R – Meu pai, comerciante, sempre foi comerciante. Trabalhou em feira, trabalhou em mercado, mercadinhos e a minha mãe é doméstica.

P/1 – E essas feiras, esses mercados, em que região de Recife, ele trabalhava?

R – Normalmente, assim, Cavaleiros e Areias.

P/1 – Onde eles nasceram, Sérgio?

R – Meu pai nasceu em Bonito e a minha mãe em Gravatá, num daqueles municípios de Pernambuco.

P/1 – E você sabe por que eles vieram para Recife?

R – Não. Eu creio que a família mesmo... Migração. O meu avô, por parte de minha mãe, foi ferroviário, então, ele começou trabalhando no

interior e depois veio para a capital.

P/1 – E como é que era o nome dele?

R – Era Paulino de Medeiros.

P/1 – E ele fazia o quê na Rede Ferroviária?

R – Ele era trabalhador de via permanente, trabalhador de linha que se chamava.

P/1 – Ele fazia a manutenção da linha?

R – Fazia manutenção da linha.

P/1 – Você sabe em que região ele trabalhou?

R – Trabalhou em Gravatá, trabalhou em Belo Jardim e depois veio para Recife.

P/1 – Você o conheceu?

R – Conheci.

P/1 – Ele contava muitas histórias da Rede Ferroviária?

R – Contava. A minha paixão pela ferrovia, que depois se transformou em amor, foi justamente por isso: as histórias que ele contava quando éramos pequenininhos.

P/1 – Que histórias que ele contava? Conta para a gente.

R – Ele falava, muitas vezes, de colegas de trabalho que estavam presentes lá e, de repente... Estavam fazendo um trabalho consertando, fazendo manutenção da linha, de repente, aparecia uma cobra. Tinham aqueles que saíam correndo e gritando com medo, outros já iam tentar matar e ele contava que ali era um colega medroso que saía correndo. Ele, quando aparecia, pegava e matava a cobra, coisas assim. Falava dos engenheiros da época que beneficiavam uns trabalhadores e outros não. Muitas vezes, aqueles que trabalhavam muito terminavam sendo prejudicados ao invés de serem favorecidos, coisas assim. E falava dos trens, quando tinha um acidente, que os trens descarrilavam, eles eram os primeiros que estavam lá para recolocar, ajudar a recolocar os trens na linha. Ele falava desses trabalhos e a gente ficava, assim, surpreso, vendo as locomotivas grandes, máquinas grandes e eles trabalhando e consertando ali, para que eles pudessem correr, então, era muito interessante.

P/1 – Ele era pai da sua mãe, né?

R – Pai de minha mãe.

P/1 – Desses acidentes, ele contou algum para você que o marcou muito? Que deixou ele impressionado pelo acidente, ele contou para você algum?

R – Contou. Contou um que aconteceu lá no trecho de Vitória de Santo Antão que é uma cidade próxima aqui de Recife, que tem um pequeno pontilhão, então, os carros descarrilaram ali dentro do pontilhão. Infelizmente, nesse acidente até aconteceu um fato trágico que foi o maquinista que pelo acidente chegou a falecer. Isso para ele, além da dificuldade desse trabalho, que foi o acidente, aconteceu essa fatalidade, e isso, para ele marcou, porque eram pessoas... O ferroviário é muito amigo um do outro, mesmo em funções diferentes, eles tinham uma amizade muito grande, se conheciam praticamente todos. Aquilo foi muito triste pra ele. Ele contava muitas vezes, várias vezes, falava muito bem daquele amigo que era maquinista e que chegou a falecer no acidente.

P/1 – Você sabe o nome desse maquinista?

R – No momento, eu não lembro o nome dele completo, eu só sei que era João, mas o nome todo eu não...

P/1 – Ele contou a vocês qual foi a dificuldade de resgatar esse trem? Ele explicou isso para vocês?

R – Explicou. Como era uma espécie de pontilhão, meio túnel, tinha uns dez metros, então, os carros, como esses que caíram ali, tombaram, ficaram quase que presos, entalados ali. Teve que chegar a cortar alguns dos vagões para poder retirar o restante da composição e dar passagem.

P/1 – Para poder liberar a via?

R – Para poder liberar a via.

P/1 – E como é que era o nome da sua avó, casada com esse seu avô?

R – Era chamada de Severina e a gente a chamava de Bio.

P/1 – E você a conheceu?

R – Conheci.

P/1 – Ela fazia o quê?

R – Ela era doméstica.

P/1 – Esses avôs eram por parte de mãe?

R – De mãe.

P/1 – E por parte de pai como eles se chamavam?

R – Por parte de pai, era João Barbosa e Odete Barbosa, mas eles não foram ferroviários, meu avô sempre foi comerciante também.

P/1 – E a sua avó?

R – Era doméstica, ajudava ele no começo, mas era mais doméstica.

P/1 – Você me falou que quem os trouxe para cá foram os seus avôs que migraram para Recife?

R – Exato.

P/1 – Você sabe por que eles vieram?

R – O meu avô, por parte de mãe, que era o Paulino, era em virtude do trabalho. Como ele teve uma transferência, veio para a capital trazendo toda a família.

P/1 – E por parte de pai?

R – Por parte de pai eu não sei dizer o porquê.

P/1 – E esse seu avô quando foi transferido pra Recife, ele continuou trabalhando na via permanente?

R – Continuou trabalhando na via, até se aposentar.

P/1 – Você sabe quando ele se aposentou?

R – Há bastante tempo. Acho que há mais de trinta anos.

P/1 – Ele ainda é vivo?

R – Não, infelizmente, não.

P/1 – Que mais histórias ele contava quando você era criança?

R – Ah, falava dos maquinistas que, muitas vezes, estavam nos trechos, terminava o trabalho e era de difícil acesso para os carros e quando o trem passava, eles ficavam esperando, sabiam pelos telégrafos das estações e ficavam esperando nas estações. Quando passava, conversava com o maquinista, o maquinista levava quase todinho, a locomotiva, nos vagões, os deixavam mais próximos das residências.

P/1 – Então eles acabavam pegando carona nesses trens?

R – Pegavam carona com os maquinistas nos trens que passavam. E, naquela época, a frequência de trens era bem maior, por incrível que pareça.

P/1 – E o seu avô comentava que tipo de mercadoria era transportada nessas vias?

R – Ah, falava muito do açúcar. Transportava muito açúcar e, assim, o transporte era muito devido às usinas, e, depois, quando descarregavam os carros, muitas vezes, ficavam os resíduos. Os ferroviários gostavam de ir lá e raspar e traziam aquele açúcar demerara, que chamam, e usavam aquele açúcar. Raspavam e, muitas, vezes saiam com dois, três quilos de açúcar divididos entre eles.

P/1 – Eles levavam esse açúcar para casa?

R – Levavam para casa. Diziam que era o melhor açúcar que tinha.

P/1 – Tinha muito trem de passageiro, naquela época? Ele comentava com você?

R – Não, de passageiro ele já não comentava tanto, mas existia. Existia uma boa quantidade de trem de passageiros.

P/1 – Ele falava que tipo de dificuldade ele encontrava na profissão de manutenção de linha? Onde ele encontrava maior dificuldade?

R – A maior dificuldade, ele sempre falava, era dos transportes deles para ter acesso ao trabalho que, normalmente, eles trabalhavam em locais de difícil acesso rodoviário e o transporte ferroviário... Tinham uns carros ferroviários, os autos de linha, que nem sempre estavam à disposição deles. Tinham momentos que eles andavam, às vezes, três, quatro, cinco quilômetros, para chegar ao local de trabalho e retornavam assim também. Por isso que, muitas vezes, eles esperavam o maquinista passar, um trem para pegar um arrego, uma carona, como eles chamavam.

P/1 – Ele comentava com você, por exemplo, de manutenção da via que ele teve que ficar, passar noite e dias?

R – Ah, comentava. Muitos acidentes, às vezes, eles passavam dois, três dias no mesmo local. Às vezes, viravam a noite pela urgência de liberar o tráfego para os trens passarem, para dar passagem. Então, ele contava que muitas vezes as turmas ficavam e eles faziam as comidas lá mesmo no local. Eles que preparavam, já tinha uma equipe que montava a tenda e lá montava a cozinha, ao ar livre, e eles compravam o material, o supervisor comprava toda a alimentação e, lá, eles faziam e era muito boa. Eu tive algumas oportunidades de ir ao local..

P/1 – Você chegou a viajar com o seu avô?

R – Não com ele, mas depois.

P/1 – E me diz uma coisa, ele comentava com você, por exemplo, se ele chegou a fazer a capinagem? Como é que era feita a limpeza da via, do capim naquela época?

R – Ele falava assim, não comentava muito, mas ele falou algumas vezes que tinha quantidade de trabalhadores que era dividida, era como se fosse por produção: eles dividiam a metragem e cada um ficava responsável por fazer manutenção naquela área. Algumas vezes, era capinagem e, outras vezes, era a própria linha mesmo que eles têm que verificar os dormentes se estavam bons, em ordem, os pinos que prendem os dormentes; em alguns locais, fazer manutenção, colocar óleo na própria linha do trem. Isso tudo eles faziam, e era dividido por metragem. Ele falava que cada um, dos trabalhadores, ficava responsável a fazer esse serviço, era quase por produção.

P/1 – Ele comentava que tipo de dormentes tinha nessas linhas?

R – Era tudo de madeira. E, muitas vezes, eles também trocavam os dormentes. Quando o dormente já estava ruim, podre, a madeira não dava mais sustentação para os pinos segurarem os trilhos, eles tinham que trocar. Era função deles também. Eles juntavam, tinham que ser no mínimo três, quatro homens, porque eles tinham que fazer todo um trabalho, levantar um pouco o trilho, depois retirar o dormente, colocar outro, e o dormente sempre assim, dormentes grandes, de três metros, quatro metros.

P/1 – E ele explicou quando descarrilava o trem como que eles faziam para pôr o trem na linha de novo? Ele contava para você como é que ele fazia essa operação complicada? Ou se era complicada?

R – Ele não falava muito isso, apesar de eu saber, porque, logo depois, que eu comecei a trabalhar, eu vi esse processo, mas o que mais eles faziam era o socorro de imediato. Normalmente, eles estavam mais próximos, porque eles faziam manutenção da linha. Quando um trem descarrilava, teve um acidente, então, eles estavam perto. Se fosse um acidente pequeno, se só os rodeiros tivessem caído, eles tinham o equipamento para recarrilar. Eles tinham uma recarriladeira que se colocava embaixo dos rodeiros e eles, com macacos mecânicos, iam colocando, ajustando, até jogar os rodeiros de novo nos trilhos. Mas, se fosse um acidente maior, mais complicado, com vagões virados, com os truques que chamam, que pegam os rodeiros dos trens saltando fora do trilho, eles tinham que apenas verificar. Faziam o levantamento e solicitavam o socorro mecânico para fazer o serviço de retirada de todo esse material, equipamento, que já estava fora dos trilhos todinho para poder dar passagem para os trens.

P/1 – Ele morava onde? Ele morava na vila dos ferroviários ou não?

R – Não. No interior ele chegou a morar, mas quando ele veio pra cá, ele comprou uma casa, era no bairro de Tejipió. Então, eles moraram lá e eles ficaram morando lá por muito tempo. Depois de muitos anos, quando ele já estava aposentado, ele veio morar com a minha mãe e com o meu pai, que moravam ali em Areias, no bairro de Areias.

P/1 – Tudo isso que você está me contando é da sua relação que você teve na sua infância com o seu avô, mas eu quero agora que você conte um pouquinho, onde você morou na sua infância, como é que era a sua casa, o seu bairro, a rua que você morava. Conta um pouquinho para a gente.

R – Quando criança, que eu lembro, eu me mudei algumas vezes. Eu morei em alguns locais e, assim, eu morei no Totó, que chama, um bairrozinho que tem, morei em Tejipió... Agora que eu me lembro, já começo a me lembrar bem, em Tejipió tinha um local que chamava

Redenção. A partir daí, eu acho que já estava com os meus nove, dez anos, e começo a lembrar melhor. O meu pai tinha uma mercearia nesse local e nós morávamos numa casa ao lado da mercearia. Ali, eu creio que eu fiquei até os meus onze, doze anos. Depois, nós fomos para Cavaleiro, que é um outro bairro, que já é no município de Jaboaão, e lá eu passei um bom tempo. Ali foi que eu comecei a ter mais interesse pela ferrovia, escutando as histórias dos meus avôs... Teve um tio meu, filho desse meu avô, que veio pra ferrovia, passou um tempo, mas depois saiu, não continuou na ferrovia. E o meu irmão fez um concurso para o Centro de Formação Profissional, que era o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) de Jaboaão, que era da Rede Ferroviária. Lá, o aluno ia como aluno-aprendiz, mas já assinava carteira. Com catorze anos, quinze anos já assinava carteira e faziam um curso voltado totalmente a ferrovia. Meu irmão foi para lá e, dois anos depois, eu fiz também esse concurso, consegui passar e fui para Centro de Formação Profissional que é em Jaboaão.

P/1 – Vamos voltar um pouquinho para Tejió. Você me falou que você tinha uma casa e o seu pai tinha uma mercearia, essa mercearia vendia o quê?

R – Ah, vendia de tudo: cereais, feijão, arroz, vendia óleo. Era, assim, um mini-mercado. Vendia refrigerante, vendia bebidas, cerveja e vendia doce. Vendia praticamente tudo que tem no supermercado. Era uma mercearia grande, que o pessoal chamava muito de venda: “Ah, é uma venda, é uma venda”.

P/1 – E como é que era o cotidiano na sua casa naquela época?

R – Bem, eu já estudava, eu fazia os primeiros... Não me lembro nem como era, era o primário, pré-primário, já começava a estudar a alfabetização e a minha mãe ajudava ele na mercearia e os meus irmãos maiores estudavam também e o mais velho deles também ia e, normalmente, ficava lá ajudando quando voltava da escola.

P/1 – Vocês almoçavam juntos, jantavam juntos? Que hábito alimentar que vocês tinham na sua casa? Que comida te marcou?

R – Em casa tinha muito isso. Meu pai e a minha mãe gostavam muito, por exemplo, na hora de almoço, de realmente juntar todos, almoçar à mesa, orar, agradecer a Deus. Isso é uma coisa que marca, que vai criando e a gente vai sentindo que é uma forma boa, gostosa e vai tentando dar continuidade. Acontecia muito isso: na hora do almoço, pelo menos, todo mundo estava junto e o meu pai e a minha mãe faziam questão.

P/1 – E quem cozinhava? Era sua mãe?

R – Minha mãe.

P/1 – Você falou que era a sua mãe que cozinhava, tinha alguma comida típica? Que tipo de comida ela fazia e que lembranças que você tem dessa alimentação na sua infância?

R – Ela, na realidade, fazia de tudo. Naquele tempo, eu acho que quando casavam tinha muito isso, as mulheres se preparavam mais porque parece que ficavam só para o casamento e cozinha. Hoje, já é um pouco diferente. Até a própria dinâmica, as mulheres estão bem ativas, mas, assim, uma comida muito especial dela era o cozido que ela fazia.

P/1 – E o que é o cozido? Explica para a gente, não precisa da receita não (risos).

R – O cozido dela é como se fosse um pirão, preparava uma espécie de pirão com muita verdura, todo tipo de verdura dentro. Levava sempre um pouco de bacon, que ela gostava e daí cozinhava. Depois, ela tirava as carnes, tirava as verduras e fazia o pirão. Ela chamava de cozido. Era muito saboroso e a gente sempre gostava. Quando ela fazia, era uma festa.

P/1 – Sérgio, tinha algum costume na sua família que os seus pais faziam questão de preservar? Que vocês preservassem?

R – Olha, uma coisa que até hoje, que eu lembro, marca era mais o lado religioso. Meus pais são muito católicos, então, todo domingo levavam toda a família para a missa, para estar presente, participar lá e nos ensinavam muito esse temor a Deus. E isso foi algo que ficou. Hoje, eu não sou católico, sou evangélico, mas isso foi algo que foi muito importante pra mim, na minha vida, e me marcou. Até hoje, nós nos lembramos. Quando nos juntamos com os irmãos e a gente conversa, sempre esse lado vem à lembrança; que eles nos levavam e nós íamos com alegria, porque víamos a satisfação deles também. Era o que marcava muito e até hoje a gente comenta.

P/1 – Desses hábitos, dessa convivência familiar, tinham algumas datas que eram muito especiais?

R – Olha, datas assim especiais, os aniversários. Os aniversários nossos, dos meus irmãos, eles sempre faziam alguma coisa, uma festinha nem que fosse só pra família. Juntava, comprava um presentinho e fazia. Fora isso, as datas normais mesmo, Natal, que eles gostavam de comemorar muito porque isso é normal. Eu acho que basicamente...

P/1 – A festa de São João, vocês também comemoravam muito?

R – Também fazia. São João.

P/1 – E, nessa época, que brincadeiras que você tinha que eram da sua infância? Dessa sua primeira infância até nove, dez, onze anos, quais eram as brincadeiras preferidas suas? E dos que vocês brincavam?

R – Juntava aquela meninada toda ali na região. Era empinar papagaio, todo mundo gostava de ficar tentando cortar um papagaio do outro com cerol, na época, os meninos usavam. Os pais não queriam não, mas fazia escondido. E pião, que é uma brincadeira que hoje praticamente não tem, mas rodava o pião muito, jogava. Fora o futebol, que é normal, todo mundo gostava. Brincava muito de se esconder e de pega.

P/1 – E quem eram os seus amigos nessa época?

R – A maioria, hoje, nós não encontramos porque, com as mudanças, você muda de bairro e depois, realmente, não encontra esses da época mais nova. Mas eram alguns primos que moravam próximos. Nós tínhamos os primos e garotos do bairro mesmo, da vizinhança. Os primos, a gente ainda encontra.

P/1 – Tem algum fato que foi marcante na sua infância, que você queira contar para a gente?

R – Olha, fato marcante? Marcante mesmo foi algo que não foi muito bom. Na mercearia do meu pai vendia bebidas e ele colocava as grades. Tinha um bocado de grades de cerveja e eu, traquino, comecei a subir nessas grades. Quando eu estava na metade, virou tudinho em cima de mim, estourou um bocado de cerveja, vidro, tudo. Na realidade, eu só tive um pequeno cortezinho que foi aqui, que ficou a marca até hoje, um sinalzinho. Mas foi tanto sangue que quando a minha mãe viu, o meu pai viu, foi um desespero. Acharam que eu tinha morrido, tudo vermelho ali, mas não senti nada, só foi mais o susto mesmo. Então, isso ficou até hoje e eu me lembro bem. Uma outra situação, na mesma mercearia, eu querendo traquinar também queria tomar o refrigerante, pedi a meu pai e ele disse: “Não, agora não.” Que eu acho que estava próximo do almoço. Eu fiquei meio bravo porque eu queria. Sentei, fiquei olhando lá e vi uma garrafa em cima do balcão de refrigerante. Estava lá. Olhei para um lado, olhei para o outro, peguei a garrafa e bebi. Só que não era refrigerante, era querosene. Imagine?! Quando viram que eu bebi, foram buscar leite de cabra, leite de não sei o quê para me dar, para eu poder botar para fora e limpar o estômago. Isso também marcou muito: “Não vou fazer mais essas coisas...” Do lado bom, muita coisa, assim, as brincadeiras que a gente lembra, próximo de casa tinha uma vacaria e, às vezes, a gente ia buscar leite lá, comprava na hora, pegava e trazia pra casa. E eu me lembro muito que a gente ia brincar lá. De vez em quando, saía um boi correndo atrás da gente e a gente saía correndo para dentro do mato, para tentar fugir do boi e a gente pulava... Então, eram coisas, assim, que marcam, isso na infância menor. Quando a gente vai crescendo, vai lembrando também. Como eu disse, com treze para catorze anos, eu fui para o Centro de Formação Profissional e daí a gente, a amizade que criou, esses até hoje a gente preserva. Eles estavam mais presentes, nós já éramos maiores e algo que marcou muito na minha vida foi a ida para o SENAI.

P/1 – A gente já vai chegar lá. Eu só quero voltar um pouquinho, você falou que vocês iam nessa vacaria comprar leite, como é que vocês levavam o leite para casa?

R – Em litro. Já levava os litros, chegava lá, eles tiravam o leite, que estava no balde, e colocavam no litro e a gente voltava pra casa.

P/1 – E nessa fase você falou que você foi estudar, que você fez o primário, começo de ginásio, você fez em que colégio?

R – Eu, realmente, não lembro o nome do primeiro colégio, mas era no Totó e tinha uma professora muito brava. De vez em quando, dava umas palmadas na mão dos alunos. Eu nunca levei não, sabe? Mas os colegas levavam.

P/1 – Como é que era o nome dela?

R – Eu também não lembro. Eu me lembro dela, mas o nome me fugiu. Isso foi na alfabetização e depois, o primeiro grau, a primeira série, segunda série, eu fui já na Escola Estadual Murilo Braga, que fica em Cavaleiro. Aí eu já me lembro.

P/1 – E quando você saiu de Tejipió para Cavaleiro você mudaram por quê?

R – Olhe, eu não sei lhe informar porque eu era muito pequeno e meus pais é que tinham uma melhor ideia. A gente não tinha o que se preocupar, de perguntar. Às vezes, era até uma festa, a gente vai para outra casa... Assim, o motivo em si, realmente, eu não sei.

P/1 – E como é que era o bairro de Cavaleiro? Você lembra dessa época? O que diferenciava de Tejipió?

R – Cavaleiro é um bairro mais movimentado, de um comércio maior. Nós ficamos bem próximos à feira de Cavaleiro e tinha a igreja católica que os meus pais frequentavam. Tinha o pastoril, montavam lá os palanques e tinha todas essas festas e atividades. Isso era um pouco diferente. Tejipió não tinha muito isso e lá em Cavaleiro tinha. Nós morávamos bem próximo, também, ao colégio, que era a Escola Professor Murilo Braga.

P/1 – E nesse colégio você se lembra de um professor marcante que você teve?

R – Lembro.

P/1 – Quem foi?

R – Uma professora que, normalmente, quando a gente é criança, menino, sempre fala que termina se apaixonando por uma professora e ela era muito bonita, marcava, era professora nossa do dia a dia, era bem interessante era a Marcionila, o nome dela.

P/1 – E nesse colégio, você estudou até que ano?

R – Até a quarta série, antiga quarta série, do primeiro grau.

P/1 – E depois você vai para qual colégio?

R – Depois nós nos mudamos de Cavaleiro, nós fomos morar em Jardim São Paulo.

P/1 – Jardim São Paulo era em Areias?

R – É próximo a Areias. É um bairro junto de Areias e lá eu fui estudar na Escola José Mariano. Comecei a quinta série do primeiro grau, em 1975. Neste ano, nós nos mudamos para lá, passamos um ano, fomos pra Areias, onde ficamos até uns três anos atrás, meus pais. Eu fiz até a oitava série nesse colégio. E do José Mariano eu fui para o Centro de Formação Profissional.

P/1 – E porque você foi para o Centro de Formação Profissional?

R – Meus pais é que incentivaram, mas já tinha um irmão que estava lá e a vontade veio também de fazer um curso ligado à Rede Ferroviária, porque eu escutava aquelas histórias de meu avô. Eu me interessei, a gente se inscreveu, fez o concurso, conseguimos nos classificar e fomos fazer o curso.

P/1 – E essa prova que vocês faziam para entrar, do que era a prova? Português, matemática...

R – Tinha português, matemática, desenho técnico. Naquela época, eles pediam isso: português, matemática e desenho técnico.

P/1 – Esse Centro de Formação, onde ele ficava? Descreve um pouco para a gente como é que ele era.

R – O Centro de Formação fica em Jaboatão, no centro, e é grande. É ao lado do Hospital Geral de Jaboatão. É uma estrutura imensa, eles tinham campo de futebol, tinham laboratórios de física, de química, existiam as salas de aula, existiam as oficinas onde o pessoal fazia a parte prática dos cursos. Eles tinham um curso de eletricidade voltado à manutenção de locomotivas da Rede, mecânica de freios e a mecânica de motores, tudo ligado às partes ferroviárias. Tinha caldeiraria, ajustagem e tornearia, tinha todos esses cursos.

P/1 – E a caldeiraria o que era? Esse curso era respeito a o quê?

R – A caldeiraria é a parte de metalurgia, ou seja, de solda, de usar um maçarico para cortar chapas, soldar chapas, retirar partes estragadas, por exemplo, de um vagão, de uma locomotiva. Então, a caldeiraria ensinava os meninos a trabalharem com esses equipamentos, uma caldeiraria para derreter peças e fazer outras que eram a parte de usinagem utilizada.

P/1 – Então, na caldeiraria você aprendia tanto metalurgia, quanto usinagem e, um curso de parte elétrica das locomotivas e outro ligado a motores, o outro essa caldeiraria e o outro curso, desculpa?

R – Tornearia, trabalha com tornos. Tornos são máquinas mecânicas que cortam peças com mais precisão. Era a parte onde os meninos iam aprender a utilizar e isso. Até hoje, a gente encontra em várias indústrias os torneiros mecânicos.

P/1 – E você prestava, o curso era do SENAI?

R – SENAI.

P/1 – E era totalmente voltado para a área ferroviária?

R – Era. Ele era responsabilidade da Rede, que tinha o convênio com o SENAI. Por isso ele era um curso técnico de nível médio.

P/1 – Esse curso, quando você fazia, você aprendia essas quatro profissões ou tinha uma que você podia se especializar?

R – Não. Nós passávamos um período, rodava todas as turmas e essas profissões. Depois, você fazia a escolha por uma, por aquela que você se identificasse, que tivesse uma aptidão maior. Aí, você ficava especificamente para se formar.

P/1 – E quanto tempo demorava esse curso?

R – Ele teve uma diferenciação ao longo do tempo. Teve um período que o pessoal que entrava, fazia lá o nível chamado primeiro grau médio, que era da quinta à oitava série. Então, já estudava lá e fazia o profissional. Depois, isso acabou. Eram quatro anos e depois passou há dois anos só o profissional, até quando fechou, em 1997.

P/1 – E quando você fez o curso, você fez ao nível de segundo grau e quanto tempo demorou?

R – Quando eu fiz, o meu era só profissionalizante, foram dois anos e meio, contando com o tempo de estágio que você já fazia dentro das

oficinas da Rede.

P/1 – E deixa eu te perguntar alguma coisa, quem dava aula nesse curso?

R – Todos eram professores formados e funcionários da Rede Ferroviária. Alguns, inclusive, da minha época, já faleceram; outros ainda estão vivos, mas nós tínhamos a professora Lúcia que, na época, era professora de física e era diretora lá da escola; nós tínhamos o Elísio, que foi o meu professor nas oficinas; o Cruz, que era o professor de caldeiraria; o Ildo, que já faleceu, era o professor de educação física. Então, vários que passaram.

P/1 – E além desses cursos técnicos você ainda continuava tendo, português, matemática, física?

R – É. Tinha o curso técnico, mas ele colocava ainda algumas matérias que eram precisas como português, física...

P/1 – O curso durava o dia inteiro, meio período, quanto tempo?

R – Dois períodos: manhã e tarde.

P/1 – Então, você ia para o colégio e ficava lá o dia inteiro?

R – Ficava lá integral, inclusive, almoçava nos refeitórios da própria Rede Ferroviária.

P/1 – Como é que você ia para esse curso? Você morava em Areias e como ia lá para Jaboaão?

R – Ia de trem.

P/1 – E como é que era essa viagem? Conta para a gente.

R – Ah, era ótima. Viajar de trem sempre é extraordinário. Pegava na estação de Werneck, em Areias. Os trens de passageiros, na época, eram aqueles vagões chamados japoneses, que dentro você tinha os bancos flexíveis, de um lado e de outro; mudava quando ia e quando voltava. A turma ia se encontrando, toda a meninada e, todo dia, era uma festa dentro dos trens. Às vezes, os seguranças diziam “Oh, fica quieto senão eu vou informar lá para a diretora que vocês estão bagunçando.” Tinha que ficar bem quietinho lá, por um tempo e depois... Chegava em Jaboaão, na estação de Jaboaão, descia, o SENAI é próximo a estação e daí todo mundo, depois, ia andando para a escola.

P/1 – E de Werneck a Jaboaão, quantas estações intermediárias que tem?

R – Na época, umas oito estações.

P/1 – Eram bastante. E como é que era essa paisagem, você olhando pela janela do trem, o que você via Sérgio?

R – Ah, muito bonito. De Areias até Jaboaão, naquela época, era muito mais arborizado, o que chamava muita atenção era justamente a paisagem verde mesmo. Alguns trechos passam paralelo à rodovia e você ficava acompanhando os carros, os ônibus... Mas o que chamava mais a atenção era a parte verde mesmo, as árvores que eram muito bonitas.

P/1 – Que tipo de árvore que tinha? Você lembra?

R – Árvores grandes como mangueiras, alguns pinheiros que existiam, na época, já próximos a Jaboaão eram muito bonitos, chamavam muito a atenção.

P/1 – E passava por cima do rio?

R – Passa por cima do rio, tem um pontilhão já chegando em Jaboaão.

P/1 – E como é que era o rio? Era o rio Imbiribeira, o rio aqui de Recife, não?

R – Não. Era em Jaboaão mesmo, o rio. O rio, na época, era mais limpo. Hoje em dia, se for ver, é terrível, a poluição.

P/1 – E a cidade de Jaboaão como é que era, vocês iam para a escola, vocês chegavam a passear por Jaboaão, como é que era a cidade?

R – Ah, sim. Muitas vezes, as turmas se juntavam para jogar bola no ginásio, ia na feira. Quando tinham festas em Jaboaão, final de semana, o pessoal se juntava e ia para lá, ia paquerar, ia namorar, ia brincar. Então, a amizade que criou já com a rapaziada adolescente, que mesmo morando distante, normalmente, vivia mais em Jaboaão.

P/1 – E o que vocês faziam lá em Jaboaão, essa meninada toda, para se divertir lá?

R – Tinha muita coisa. Assim, marcava muito o bate bola com o pessoal, que a gente se encontrava para bater, eu não gostava muito disso, né?

Mas, ia no cinema que, na época, tinha o cinema que funcionava em Jaboatão. Então, a gente marcava muito para ir ao cinema, nas festas, porque Jaboatão é uma cidade que, no centro, tem muitas festas, então, sempre se encontrava pra ir pras festas.

P/1 – Que tipo que festas que tinha, eram religiosas?

R – Eram religiosas, na maioria das vezes. Montavam aqueles parques, montavam aquelas coisas lá e a gente ia pra lá, ia encontrar, tinham muitas meninas... Os meninos que estudavam no Centro de Formação Profissional, normalmente, chamavam a atenção, porque era uma escola especial, todos eles estudavam, já tinham carteira assinada, recebiam salário no final do mês e era um concurso muito difícil de você passar e entrar, era muito concorrido. Então, os que estavam lá, sempre as meninas gostavam muito. Tinha, também, algumas atividades de festas no Centro de Formação, que abriam as portas para fazer exposição para o pessoal, para a comunidade que ia muito pra lá. Os alunos, normalmente, ficavam muito conhecidos.

P/1 – Sérgio, você me falou que os alunos que entravam para esse curso de formação tinham a carteira assinada aos catorze, quinze anos e recebiam salário. Esse salário advinha em função do quê? E como é que era esse salário, era um salário mínimo?

R – Era um salário mínimo. Ele vinha, justamente, pela relação que tinha, por ser um curso profissionalizante da Rede Ferroviária e ter o convênio com o SENAI. Então, eles já ofereciam isso. Ficava dois períodos, manhã e tarde, você tinha que chegar às sete horas da manhã, bater o ponto, igual a um funcionário. Largava ao meio-dia e uma hora retornava do almoço, tudo com o ponto batido. Todos os alunos tinham um cartãozinho. Se faltasse, recebia falta, se não tivesse nenhuma justificativa era descontado também.

P/1 – E você falou que você almoçava no refeitório da Rede Ferroviária, onde era esse refeitório, como é que era lá?

R – O refeitório era o mesmo que os funcionários da Rede utilizavam na oficina de Jaboatão, que é próximo, é do lado da estação. Hoje é a estação do Metrô, mas era a estação ferroviária. Fica bem próximo também do SENAI. Então, quando os alunos largavam, às onze horas ou ao meio-dia, corriam, iam para a oficina de Jaboatão, para o refeitório. Entravam na fila junto com os funcionários porque era na mesma hora em que os funcionários largavam. O refeitório era grande, refeitório comum mesmo, como qualquer outro. Era tipo self-service. Os cozinheiros também eram todos ferroviários e você passava com a bandeja e ia colocando seu almoço.

P/1 – E a comida como era? Que tipo de comida eles serviam?

R – Tinha dias que era uma delícia, outros dias que era horrível; erravam no ponto. Mas era o básico: feijão, arroz, uma carne cozida e quando variava, um macarrão, uma carne assada, frango, mas sempre o básico, salada e suco.

P/2 – E como é que era a relação entre os estudantes e os ferroviários?

R – Eram boas, até porque uma boa parte dos alunos era ou filho ou tinham parentes ferroviários e sempre foi uma relação muito boa. Os funcionários tratavam muito bem os alunos, eles gostavam muito dos alunos do SENAI.

P/1 – E você nos falou que esse curso, depois fazia o estágio, durava dois anos e meio e quando é que você começavam a fazer os estágios nas oficinas?

R – O curso era dois anos e meio. Quando você fazia um ano e meio dele, um ano era o estágio e esse um ano você já passava dentro das oficinas, como funcionário mesmo, apenas como aluno ainda aprendiz. Então, tinham os supervisores que faziam os relatórios, ficavam dando os serviços ao aluno. Normalmente, os alunos ficavam auxiliando os funcionários.

P/1 – E essas oficinas, dessas quatro profissões, eram em Jaboatão ou tinha alguma em Werneck? Como é que era?

R – Era dividido em Jaboatão, em Werneck e Areias, e em Cinco Pontas.

P/1 – E como é que era essa distribuição? Em Jaboatão ficavam os alunos que escolhiam o quê?

R – Normalmente, em Jaboatão ficava um número maior de metalúrgicos, caldeireiros e eletricitas. Em Werneck, normalmente, ficava um número maior de mecânicos, mecânicos e ajustadores, e eletricitas de locomotiva. E, em Cinco Pontas, era mais dividido: tinha uma parte de eletricista, tinha uma parte de caldeireiro e soldador, porque em Werneck, por exemplo, era o centro de manutenção de locomotivas, então, era tudo voltado às locomotivas. Em Jaboatão, era, reparo pesado de carros e de vagões, não eram locomotivas, precisava mais do pessoal soldador, caldeireiro, eletricista para manutenção. E, em Cinco Pontas, eram reparos leves de vagão e era o pessoal que fazia o socorro também; então, não precisava muito do mecânico de locomotivas nem do eletricista, que ficavam mais em Werneck.

P/1 – E você escolheu que especialização?

R – Mecânica.

P/1 – Por que você escolheu mecânica?

R – Porque lá dentro, no rodízio mesmo, quando você passa, você tem uma experiência em cada uma. Então, a mecânica de freio e a ajustagem,

que eram as duas juntas, foi o que me chamou mais. A ajustagem, você trabalha um pouco com os equipamentos, você aprende um pouco tornearia, você aprende um pouco de solda e, depois, você fica na área de mecânicas de freios, você vai aprendendo toda a manutenção com os equipamentos de freio, então foi o que eu escolhi...

P/1 – E mecânica do motor a diesel, também era em Werneck?

R – Também era em Werneck

P/1 – Tem um tipo de profissional diferente, mecânico de freio com mecânico de motor a diesel?

R – No SENAI, eles dividiam pouco, justamente, para que a pessoa pudesse se especializar. Quando você chegava na oficina, era mais dividido ainda, então existiam várias seções que trabalhavam exclusivamente, por exemplo, mecânica de motor tinha uma seção que trabalhava com radiador, tinha outra que trabalhava diretamente com o motor, tinha outra que trabalhava com a turbina, então eram mais divididos, mas, no SENAI, você aprendia de uma maneira geral. Por isso que, quando o aluno também chegava para trabalhar, além de o pessoal gostar, ele, realmente, tinha aprendido, ele ia para qualquer seção, ele tinha aprendido, dava conta do trabalho.

P/1 – Quando você começou o estágio, você deixou de ir a Jaboatão e começou a ir a Werneck só? Ou você continuava indo a Werneck e a Jaboatão?

R – Não. Quando a gente vai pro estágio, a gente fica só nas oficinas. No meu caso, só em Werneck, mas tinha uma vez no mês, eles escolhiam a data, eles chamavam todos os alunos para o Centro de Formação, para um dia de reciclagem, de reflexão, de revisão. Falavam dos relatórios que recebiam com os alunos, sempre para orientar melhor o aluno.

P/1 – E você escolheu mecânica de freios?

R – Mecânica de freios e ajustagem.

P/1 – Durante esse estágio, quem foi que chamou mais atenção na oficina? Eu queria que você descrevesse um pouco a oficina de Werneck e o que chamou a atenção nessa oficina?

R – O tamanho dela, enorme. Ele era o maior centro de manutenção de locomotivas do Nordeste e o segundo do Brasil. Tinha muita gente trabalhando. Na época que eu cheguei, tinham mais de quatrocentos funcionários e era muito organizada, bem divididos os trabalhos. Isso chamava muita atenção. E o pessoal sempre dizia que lá era como se fosse o coração da Rede Ferroviária, porque colocava uma locomotiva, que é o carro chefe, digamos, para o transporte ferroviário, e fazia a manutenção, a manutenção corretiva e a manutenção pesada, eles chamavam de mudança total de equipamento e a outra uma manutenção só de ajeitar o equipamento. Então, a grandeza do local, do trabalho em si, chamava muita a atenção.

P/1 – E lá por mexer com motores, ela era uma oficina suja, como é que era? Tinha muito óleo, tinha essas coisas, quando você fala em oficina pra mim vem essa imagem, era isso mesmo?

R – Tinham umas partes dela que eram assim, bem mais impregnadas, dava pra perceber mais o óleo porque não tinha muito como fazer o serviço, mas, a maior parte dela, não; era bem limpa, sempre foi bem organizada. Os funcionários trabalhavam, mas sempre tinham o zelo, a orientação de deixar o local bem arrumado, bem organizado e bem limpo, porque aí evitava muito o risco de acidente.

P/1 – E durante o curso teve algum professor que te marcou muito? E por quê?

R – Assim, praticamente, todos eles foram muito bons, foram extraordinários, mas dois deles que chamavam a atenção foram o Ildo, que eu falei, que já é falecido, e era professor de educação física. Ele era legal, mas muito rígido, como dizia, botava para quebrar em cima dos alunos, na parte de educação física, mandava brasa mesmo, deixava os alunos tudo molinho, mas os alunos gostavam muito dele. E o professor Elísio, que foi o meu professor direto na parte de instrução na oficina, que era uma pessoa muito divertida, muito boa, mas uma pessoa muito séria; realmente, ele fazia questão que nós aprendêssemos e os alunos que passaram por ele, realmente, aprendiam e quando chegavam nas oficinas eram bem respeitados porque davam conta do serviço.

P/1 – Que valor ele pregava esse professor que te ensinou mais essa parte de mecânica? O que para ele era mais valorizado no aluno?

R – Bom, ele chamava muita atenção para a responsabilidade. Talvez até porque, ali, eram adolescentes que estavam iniciando a vida, aprendendo. Então, ele dizia que a responsabilidade era muito importante no trabalho, por várias situações, para que você pudesse dar conta do seu serviço, para que você pudesse ter responsabilidade de estar no horário certo, chegando, saindo, e para que você pudesse, com a sua responsabilidade, evitar que um colega seu fosse prejudicado, sofresse algum acidente. Então, eles frisavam muito isso para o aluno. Ele, principalmente. Os outros falavam também sobre isso, mas ele, como talvez estivesse mais próximo, era a turma dele, então ele jogava muito isso e fazia questão, nas oficinas, nos trabalhos, ele não queria brincadeira. Se alguém brincasse, ele chamava, conversava, chamava a atenção. Podia brincar depois, mas, lá dentro da oficina, não tinha brincadeira. Cada um tinha que ser responsável e levar a sério e isso marcou.

P/1 – No estágio, você também trabalhava com profissionais que faziam a própria manutenção na época, além do instrutor, você tinha as pessoas que trabalharam nessas locomotivas. Desses profissionais que trabalhavam lá, na época, quais chamou mais atenção ou que foi referência para

você, no sentido de você olhar e falar: “Gostaria de ser como esse profissional.” E por quê? Se é que teve.

R – Assim, na realidade, muitos, porque era um pessoal que dava o sangue pelo serviço, a gente via. Então, a maioria era, realmente, mas tinha o supervisor que era supervisor mas trabalhava conosco, a gente o chamava de Dao. Ele chamava a atenção justamente porque, mesmo ele sendo supervisor, estava junto com o pessoal fazendo o trabalho. Ele distribuía, mas estava fazendo também. Muitas vezes, comigo, ele estava lá metendo a mão na massa e quando tinha um atrasado ou com alguma dificuldade, ele ia pra lá e ficava fazendo o trabalho com o pessoal pra, justamente, adiantar. E nunca foi de falar mal de ninguém, nunca foi de menosprezar ninguém, mesmo na posição de supervisor. Isso chamava atenção na parte dele. Era uma pessoa séria, responsável, amigável e era supervisor da turma, mas era como se não fosse e todos o respeitavam

P/1 – Você me falou um pouquinho da oficina que ela era bem distinta, então a parte mecânica você tinha em Werneck você tinha manutenção, parte elétrica e mecânica também e isso era separado por seções.

R – Separado.

P/1 – Depois que você terminou de fazer o estágio, como é que se deu o seu processo de trabalho de profissionalização? Você continuou trabalhando em Werneck? Você foi admitido?

R – Nessa época, a Rede estava passando por uma certa crise. Era um momento que o próprio Governo já estava iniciando uma política de desmonte. Então, o pessoal do SENAI quando se formava, na maioria das vezes, quase todos eram absorvidos de imediato. Isso, com o passar do tempo foi diminuindo: só foram absorvendo dois, um e, depois, passou um período sem absorver. Quando eu estava terminando o estágio, estava, mais ou menos, dentro dessa época que ninguém estava sendo absorvido. Eu fiz o estágio até julho de 1980. Eu entrei em fevereiro de 1978 e, em julho de 1980, eu encerrei o estágio e não foi absorvido ninguém pela Rede Ferroviária como funcionário.

P/1 – Quantos eram da turma?

R – Da minha, especificamente, eram quarenta que entraram e lá dentro ficaram divididos em duas turmas, turma A e turma B, vinte e vinte, mas era uma turma só do período.

P/1 – E ninguém foi absorvido?

R – Ninguém foi absorvido. E tinha uma sequência, a cada seis meses você tinha uma turma entrando, então, já tinha uma sequência. No início de 1980, já tinha encerrado uma turma e que não foi absorvido ninguém antes. Então, estava num período muito ruim e, assim que saí, eu tive o processo de ir para o Exército. Passei um ano no Exército, no Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR). E aí, em 1982, em 1983, eu voltei ao Exército, que eles têm um período de estágio e eles dão a possibilidade de você ficar mais oito anos e, justamente, nesse ano, abriu o concurso da Rede. Quando abriu o concurso, eu me inscrevi. Todos os alunos, praticamente, se inscreveram para esse concurso, e os alunos do SENAI tiveram um privilégio, no sentido que faziam o concurso, mas se houvesse algum empate, alguma coisa, por eles serem do SENAI, eles entravam e, eu acho que muitos, realmente, por passarem pelo conhecimento que tinham... Porque o concurso tinha o português e a matemática, mas tinha também a prova específica por área ou mecânica ou eletricitista, e aí eu acho que o grande número que passou... Foi justamente em 1983. Aí, em dezembro de 1983, nós, eu e muitos outros também que tinham feito o curso, fomos absorvidos e assinaram a carteira como funcionários da Rede Ferroviária.

P/1 – E deixa eu voltar um pouquinho, na época do seu estágio, você participou de algum socorro, houve algum problema que precisou ser feito de manutenção fora da própria estação, ou não?

R – Não. Os alunos não eram permitidos a ir ao socorro. Eles só ficavam no âmbito mesmo da empresa, das oficinas e no serviço de auxiliar. Mesmo dentro, se tivesse algum serviço mais complicado, normalmente eles não iam.

P/1 – E você me falou que quando você se forma, vocês não são absorvidos e você vai fazer o exército, vai fazer o CPOR e você falou que lá também tinha o estágio, conta um pouquinho como é que foi esse período no exército e o que foi esse estágio que você foi ver no CPOR?

R – CPOR é o Curso de Preparação de Oficiais da Reserva. Então, tem toda uma seleção lá, no final, na minha época, foram duzentos e vinte. E nós vamos para lá e você não tem noção de sofrimento. Só depois, lá dentro, que você vê, porque eles estão preparando na, realidade, um oficial em um ano e, normalmente, um oficial na Academia das Agulhas Negras, são quatro anos. Por isso que ele é um R2, chama-se oficial da reserva. Então, ele faz o curso em um ano, no outro ano, tem um estágio, que esse estágio todos os alunos vão como aspirante a oficial. Na minha época, esse estágio, em agosto, encerrava e, depois do estágio, dependente do número de vagas, da classificação, você pode continuar mais alguns anos como oficial, segundo tenente. Para mim foi ótimo. Foi bem marcante porque você amadurece, você passa um tempo... Se todos os jovens passassem pelo menos um ano no Exército ia ser uma coisa bem legal, porque vale à pena. Às vezes, tem um pouco de sofrimento, mas você amadurece, você começa a ter uma visão de vida também interessante, vê um lado de muita disciplina, de muita organização, tem que melhorar isso. Foi todo esse período. Você faz amigos também e é interessante. Eu vou só dar um pulo, porque quando chegou o ano passado, 2009, o meu filho também foi para lá e fez CPOR e está fazendo o estágio agora também.

P/1 – E esse estágio você chegou a fazer, só que abriu a vaga, você optou por fazer o concurso na Rede?

R – Optei por fazer o concurso.

P/1 – Ai você passa e pra onde você foi alocado?

R – Nem pensei duas vezes. Quando abriu o da Rede, eu digo: “Eu quero ir pra Rede.” Quando eu passei, eu fiquei em Cinco Pontas, que era lá na cidade, na Avenida Sul, eu fui pra lá.

P/1 – E ali você foi trabalhar com?

R – Eu trabalhei, iniciei, como mecânico de freios e já fui trabalhar mais nos carros de passageiros, em Cinco Pontas, porque os carros de passageiros ficavam lá.

P/1 – E só para eu entender, tanto as locomotivas quanto os vagões e os carros de passageiro têm um freio?

R – Tem. Todos eles têm o sistema de freio. Se não tivesse, quando você parte dali, para parar ele... É feito um carro normal; é, praticamente, o mesmo sistema.

P/1 – Ele tem o mesmo sistema, tem uma lubrificação?

R – Tem óleo, tem todos os componentes para você poder dar o freio no vagão, na locomotiva.

P/1 – E como é que era feita a manutenção? Vocês tinham uma manutenção preventiva e uma corretiva?

R – Exato.

P/1 – E como é que era a preventiva? De quanto em quanto tempo, vocês faziam os vagões e tal?

R – A manutenção preventiva é semanal. Semanalmente, entravam os vagões, assim, numa segunda-feira, e eles precisavam, na sexta-feira, estar saindo para as atividades. E a corretiva já era algo mais pesado: era trocar uma peça, trocar um equipamento, soldar alguma placa; isso, às vezes, levava mais tempo. Às vezes, ou o carro de passageiro ou o vagão ou a locomotiva podiam passar até, dependendo do que fosse, um mês.

P/1 – E, deixa eu ter perguntar, você falou que é parecido com um carro, mas era um sistema antigo, tem pastilha, tem disco, tem tudo? É para entender um pouquinho.

R – Quando eu digo, parecido é porque, na realidade, freia. O carro tem o óleo e nos carros de passageiro e na locomotiva, você tem alguns compressores. Então, esses compressores, a ar, ar comprimido, então quando o maquinista aciona lá o freio, esse sistema vent; as válvulas, através do ar comprimido, dilatam e têm, eles chamam no carro de pastilha, a tamanca de freio que são, agora, do mesmo material de pastilha.

P/1 – De borracha?

R – É. Sintética. Aquilo vem nas rodas, nos rodeiros tanto na locomotiva como no trem, comprime e, em cada rodeiro têm as tamancas de freio; eles vão apertando, vai diminuindo, vai parando...

P/1 – Essas tamancas de freios têm em todas as rodas?

R – Em todas as rodas.

P/1 – E me diz uma coisa, você falou que a preventiva era feita semanalmente. E a corretiva era quando havia algum acidente ou quando acontecia alguma...

R – Também. A corretiva de uma locomotiva, de um vagão ou de um carro de passageiro, era quando tinha um acidente ou quando quebrava, realmente, de um jeito que você precisava trocar alguma peça, trocar algum equipamento dentro da locomotiva ou do vagão. Muitas vezes, requeria mais tempo e ficar para ser trocada a peça, dependendo do que fosse, para ser testado, para depois voltar ao funcionamento.

P/1 – E você foi alocado em Areias, então lá você fazia...

R – Eu fiquei em Cinco Pontas.

P/1 – Desculpa, Cinco Pontas, eram carros de...

R – De passageiro e vagões só a preventiva.

P/1 – E não tinha locomotiva lá?

R – Não, não tinha locomotiva.

P/1 – Locomotiva só em Werneck?

R – Só em Werneck.

P/1 – Você ficou quanto tempo em Cinco Pontas?

R – Fiquei de 1983 até 1988. Em 1988, eu fui para Werneck.

P/1 – E você foi trabalhar em locomotiva?

R – Em locomotiva, exato.

P/1 – E esse tempo que você ficou em Cinco Pontas, houve algum acidente que você precisou se deslocar para fazer manutenção?

R – Vários, porque Cinco Pontas é onde concentrava, justamente, a equipe de socorro para qualquer acidente. Então, várias vezes, eu também fui junto com a equipe.

P/1 – E como é que você se deslocava pra lá?

R – Olha, algumas vezes, você ia de automóvel, mas a maioria das vezes você ia numa composição ferroviária. Uma locomotiva puxava um vagão, que esse vagão você tinha o dormitório, tinha as ferramentas que você ia utilizar e um guindaste que, muitas vezes, precisava para pegar peças pesadas, carros pesados.

P/1 – E como é que era esse vagão dormitório? Conta para a gente.

R – O vagão dormitório era de madeira, um bom vagão. Tem uma parte onde fica uma pequena copa, sanitário e, mais para dentro, tinha as camas, feito beliche, só que não eram beliches soltos, eles eram na própria parte do vagão. Ficavam duas camas, duas camas... Oito camas cabiam dentro dele.

P/1 – E você tinha uma cozinha dentro desse vagão dormitório?

R – Tinha uma cozinha.

P/1 – E quem cozinhava para vocês?

R – Eram os próprios funcionários, mecânicos, eletricitas, quando viam que iam passar mais de um dia, então, já compravam as comidas todinhas e já tinham os cozinheiros ali que gostavam de fazer comida e já iam aprontando a comida para o restante da equipe.

P/1 – Por exemplo, a limpeza desse vagão se vocês ficavam dois, três dias, eram vocês mesmos que faziam?

R – Tudo era o pessoal que fazia.

P/1 – Você falou que tinha também um guindaste, ele era um vagão guindaste é isso?

R – Um vagão guindaste.

P/1 – Ele tinha roda e tudo?

R – A roda era normal.

P/1 – E como é que ele funcionava? Era mecânica?

R – Mecanicamente... É um guindaste normal só que ele é fixado ali na plataforma ferroviária. Existiam os guindastes, também, só que eles iam depois, pela rodovia normal até chegarem. Quando tinha condição de chegar no local, guindastes maiores, grandes, quando precisava.

P/1 – E você viajou pra vários troncos, para Linha Norte, Linha Sul?

R – Viajei para a Linha Norte, Linha Sul e Linha Centro.

P/1 – E me fala uma coisa, Sérgio, como é que era essa paisagem? O que você via pela janela do trem? Conta para a gente o que você via na Linha Norte, na Linha Centro, na Linha Sul?

R – Na Linha Sul, que é aquela parte ali de Cabo, Palmares, para o lado de lá é onde tinha mais usinas, as usinas que fabricavam mais açúcar ou álcool. O trem sempre passa muito próximo delas e é uma coisa que chama a atenção, que você vê aquelas usinas grandes, quando elas funcionavam; na época, tinham muitas que funcionavam, hoje em dia, já estão quase todas fechadas, só tem duas ou três. Então, é algo que chamava muita atenção, quando você via aqueles monumentos grandes, enormes, via os funcionários e o trem passando próximo dela. Então, a

paisagem a nível da Linha Sul tem muito essa característica, os canaviais, as usinas.

P/1 – E qual era o cheiro que tinha?

R – Ah, aquele cheiro de açúcar queimado, às vezes, do álcool. Então, isso aí era frequente, tanto pelo trabalho das usinas, quanto pelos canaviais.

P/1 – E na Linha Centro qual que era a paisagem?

R – Na Linha Centro, era mais deserto. A Linha Centro, quando você passava de Caruaru, a paisagem era muito seca. Muito mesmo. Você vinha muito mais sequeidão. Antes de Caruaru é muito bonito porque você passa por dentro dos túneis; ali naquela parte muito próxima de Gravatá, são muitos túneis. Essa parte é linda, linda, linda. Você vê aqueles vales ali, vê os túneis. Até Caruaru é muito bonito. Pra frente, ela não é bela não. É muito seco, você vê mais a miséria, realmente, estabelecida. Você não vê muita plantação, não vê muito gado.

P/1 – E até Caruaru que plantação que você via, tinha alguma plantação ou árvore frutífera ou algum tipo de economia ligada a essa plantação que era mais marcante?

R – Não. A nível de Linha Centro, diversificado, não tinha não. Na Linha Sul é que você vê mais o canavial, a cana, é muito. Já na Linha Centro, você não percebe não, pelo menos, pelo trem não dá pra você ver um tipo específico de grande quantidade.

P/1 – E na Linha Norte?

R – Na Linha Norte, você passa mais por cidades, cidades pequenas. Ela é mais movimentada para quem está viajando de trem porque você está passando... Passa por dentro Paudalho, passa por dentro de Carpina, nas áreas da mata. Nesses lugares todos, o trem está passando ali, centro da cidade você vai e aí... E é, assim, são próximas, mais ou menos próximas umas das outras porque é uma linha mais curta e tem mais cidades e você vê muito comércio, as pessoas ali, os ferroviários, as estações. Então, isso é mais constante porque ela é menor, mas tem uma quantidade maior de estações, de cidades em que passava. Hoje em dia, infelizmente, não tem mais.

P/1 – A Linha Norte tinha uma maior quantidade de estações porque tinha o maior número de cidades?

R – É, e ela é menor, um espaço mais curto.

P/1 – O deslocamento de uma estação pra outra eram menores?

R – É. Eram menores.

P/1 – E essas estações eram muito similares, na arquitetura na sua forma, como é que era?

R – 80% tudo igual, na arquitetura. Poucas variações.

P/1 – Tinha muito comércio nessas estações?

R – Tinha.

P/1 – Do quê? Comércio do que tinha?

R – Ah, assim... Frutas, verduras e pequenos animais como bode, galinha, essas coisas. Tinha muito mesmo. Quando o trem passava, era uma festa. O trem de passageiro era uma festa, que o pessoal utilizava muito esse tipo de comércio.

P/1 – E me diz uma coisa, desses três troncos, da Linha Norte, Centro e Sul, onde tinham os pontilhões e do que era feito esses pontilhões?

R – Olhe, a Linha Sul tinha mais pontilhões e tudo de ferro. Os pontilhões, todos eles, são de ferro, assim, a arquiteturas muito bonitas, muito bem feitas. Alguns duram até hoje. Outros estão sendo, inclusive, mudados. Agora, recentemente, a Linha Sul está fazendo um trabalho de reestruturação, estão mudando, inclusive, alguns desses pontilhões. Mas toda a estrutura deles é metálica.

P/1 – E me fala uma coisa Sérgio, você teve algum acidente que te marcou nessa época que você trabalhou em Cinco Pontas e que foi muito significativo pela consequência que ele trouxe?

R – Olhe, um acidente que a gente guarda, que marcou, foram dois. Um deles não foi um acidente de grandes proporções, mas porque, coincidentemente, como eu tinha falado do meu avô, tinha um maquinista que chamava Lagartixa e, nesse acidente, a locomotiva tombou. Não foi um grande acidente, mas mesmo sendo pequeno, infelizmente, ele, no acidente, chegou a falecer. Porque tem um manipulador dentro que dá a velocidade da locomotiva, quando a máquina tombou, esse manipulador atingiu ele e o feriu. Quando o socorro chegou, ele já estava falecido. Foi um acidente sem grandes proporções, mas fatal para a vida dele e isso marcou muito nos ferroviários que sentiram muito porque foi um acidente besta, digamos assim, e aconteceu uma fatalidade. E um outro, que eu fui trabalhar, foi lá para o lado de Canhotinho, então o acidente com...

P/1 – Que linha que é essa?

R – É Linha Sul. Então, vários vagões com tubulações, tubos grandes, descarrilaram e quando nós chegamos lá tinham vários vagões tombados. Estava muito feio. Era ferro misturado em todo lugar, os tubos tinham cedido e quando nós chegamos, tinham vagões descarrilados e vários tubos caídos e, bem próximo, eu creio que de uns cinco metros, no máximo, tinha uma casa e os tubos pararam bem em cima mesmo, ficaram a uns cinco metros. Quando a gente chegou que viu: “Poxa!”. Fomos até conversar com a vizinhança: “Olha, vocês viram e tal...” A dona da casa disse que tinha visto e que o filho dela, de sete, oito anos, estava na calçada quando o acidente aconteceu e ela só ouviu o barulho, quando correu, abriu a porta, viu aqueles tubos todinhos e o menino sentado na calçada parado.

P/1 – Não chegou a pegar?

R – Não pegou ele, graças a Deus. Depois, a gente começou a fazer o socorro e o interessante que um dos vagões, depois do pessoal tentando colocar, o macaco, quebrou, cedeu. Aí, o vagão balançou e tinha alguns supervisores próximos, quando o vagão tombou, que esticou, foi: “Perna pra que te quero!” Porque ele estava na descida. Correu todo mundo, ninguém ia esperar para ver. De repente, se ele tomba e gira, podia bater em alguém. O pessoal correu todinho. Tem um deles, aqui, o pessoal brinca muito, que o supervisor, na época, o Zé Maria, até hoje estão procurando por ele, por causa da corrida que ele deu! (risos) A gente abusa com ele que, de vez em quando, encontra. Mas foram esses: um por esse lado aí e o outro pela tragédia.

P/1 – E você foi transferido para Werneck e foi trabalhar com freios de locomotiva?

R – Sim.

P/1 – Qual a diferença? Tem uma diferença entre sistemas de freios de vagões pra freios de locomotiva?

R – A diferença básica é que a locomotiva que dá o comando para todo o freio de vagão. O sistema é parecido só que a locomotiva tem uns cilindros de ar comprimido grandes e as válvulas maiores, os dos vagões são menores e o comando sai da locomotiva. Na locomotiva, o maquinista que dá o comando de freio, então, dispara e os tubos são grandes, de ar, eles jogam ar comprimido para os vagões e acionam os freios. Então, a diferença é que a locomotiva é quem comanda tudo.

P/1 – E ela também tem aquelas pastilhas?

R – Também. As tamancas de freio (risos), em todos os rodeiros, são maiores.

P/1 – E esse sistema todo é um sistema importado, ou não?

R – Todo ele. Na locomotiva, todo ele era importado. As locomotivas que nós temos aqui são americanas. Há muitos anos, eu ainda nem estagiava, deixaram de utilizar locomotivas inglesas. Aí, na Estação Central do Metrô tem, inclusive, uma azul. Quando eu estava chegando para o estágio, estavam encerrando as atividades com elas, que eram inglesas. Aí, ficaram só as locomotivas americanas.

P/1 – Então todos esses sistemas de freios, naquela época, eram importados dos Estados Unidos?

R – Exato.

P/1 – Nessas oficinas teve algum equipamento que era utilizado, tanto na parte mecânica ou elétrica, das ferrovias ou dos carros e vagões que era produzida nessas oficinas?

R – Não, tudo era importado, os equipamentos. Só, assim, alguns reparos conseguiam fazer já nas oficinas, mas o equipamento em si, ele tem que ser comprado.

P/1 – Para fazer a manutenção vocês tinham também um depósito, um armazém perto dessas oficinas e perto das localidades nas estações?

R – Nas oficinas. Porque a oficina, por exemplo, Werneck é um pátio grande, existiam as oficinas e, por exemplo, próximo tem um grande galpão que são os almoxarifados. Nas próprias oficinas, já tinham alguns depósitos, de alguns equipamentos, mas a maior parte era guardada nos almoxarifados. Todas as oficinas tinham os seus almoxarifados.

P/1 – E se vocês precisavam de algum equipamento vocês...

R – Fazia um pedido, exatamente. Ia pra lá e eles encaminhavam.

P/1 – E tinha uma supervisão para ver se esse material que tava sendo solicitado era...

R – Necessário? Tinha sim. Partindo, digamos, da seção, supervisor, supervisor para o supervisor geral e, depois, os gerentes, engenheiros da oficina.

P/1 – Tinha muito reaproveitamento de materiais ou quando eles percebiam que um material estava danificado eles já pediam para trocar?

R – Tinha. Na época, eles aproveitavam muito, porque já era escasso. Alguns já tinham falta mesmo, a ponto de começar a, de repente, uma locomotiva ficar encostada porque iria precisar tirar algumas peças dela para colocar em outras melhores.

P/1 – Algumas já começaram a ficar como fornecedoras de equipamentos para outras?

R – É. O pessoal chamava de “processo de canibalismo”; começava a destruir, ia comendo uma para que as outras pudessem funcionar.

P/1 – E você ficou quanto tempo em Werneck?

R – Werneck, eu fiquei até, praticamente, a extinção da Rede que foi em 1997. E, mesmo depois que houve a sucessora, a Transnordestina Logística S/A, eu ainda permaneci lá.

P/1 – Você foi pra lá mais ou menos em 1987 é isso?

R – 1987, 1988.

P/1 – Aí, você ficou?

R – Até o final da Rede Ferroviária. Em 1997, extinguiu a Rede, assumiu a concessionária e, em 2000, eles fecharam a oficina definitivamente.

P/1 – Esse processo da privatização, quando que vocês começaram a perceber, enquanto funcionários, que isso já estava acontecendo? Como é que foi esse processo de privatização, como é que vocês sentiram, enquanto funcionários?

R – Olhe, já no final de 1988, 1989, o pessoal começava a perceber, tanto pela situação que a empresa passava como pelo posicionamento, a nível de governo. E quando aconteceu do Collor de Mello assumir a presidência, iniciou o processo, que chamava de desestabilização e, a partir daí, a empresa começou realmente uma grande decadência.

P/1 – Faltavam recursos?

R – Faltavam recursos. Chegou, em alguns momentos, até do pessoal dividir o pagamento do próprio salário. Isso o pessoal sentia muito. Tudo isso acontecendo para justamente levar à privatização. Então, é como se isso justificasse que tinha que ser privatizado.

P/1 – E quando acabaram com os trens de passageiro, qual foi o impacto inclusive no seu próprio trabalho com isso?

R – Quando o pessoal extinguiu os trens de passageiros de média e longa distância, que eram exclusivos da Rede Ferroviária, houve uma grande repercussão, inclusive de alguns municípios que, realmente, até politicamente, os próprios prefeitos, vereadores fizeram movimento junto com o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Nordeste (Sindfer-PE). Fizeram vários movimentos, mas era um processo que se mostrou irreversível, mesmo com a ação política, com as denúncias de que isso ia ser muito danoso aos próprios municípios e a própria empresa, mas não teve, não foi reversível. Então, eles continuaram com esse processo, extinguiram os trens de média e longa distância. Antes de 1983, se criou a CBTU, que hoje chama Metrô, mas é a CBTU, Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Então, a CBTU se transformou numa subsidiária da Rede e assumiu os trens de passageiros urbanos. Em 1983, a CBTU se separou definitivamente da Rede Ferroviária, transformou-se numa empresa autônoma, responsável pelos trens de passageiros. Então, a partir daí, a Rede já não tinha responsabilidade nenhuma com os trens de passageiros que passaram a ser da CBTU. Só os de média e longa distância, que ainda ficaram com a Rede e, mesmo assim, eles encerraram o transporte com esses trens.

P/1 – Esse encerramento dos trens de transporte de passageiro foi ligado basicamente a quê? Qual foi a estratégia para se acabar com isso, havia muitos acidentes? Por que acabaram?

R – A informação que eles colocaram como justificativa é que estava sendo antieconômico, não estava sendo viável financeiramente, então por isso que eles... Porque estava se tornando uma manutenção cara e o retorno financeiro não estava sendo o suficiente para não ter prejuízo. E o governo, como estava em contenção e tudo mais, usou pelo menos essa justificativa para encerrar os transportes.

P/1 – E me diz uma coisa da profissão, da sua atuação na Rede, o que era mais complexo fazer? Era o sistema de freio das locomotivas ou dos vagões ou dos carros de passageiro?

R – Da locomotiva.

P/1 – Por quê?

R – Porque a locomotiva, como eu disse, por ser o comando principal, tinha, realmente, uma responsabilidade maior. Havia equipamentos a mais do que tinha no vagão e do que tinha no carro de passageiro. Com o carro de passageiro, o cuidado tinha que ser também grande em virtude de estar transportando pessoas, então, o pessoal frisava muito que precisava estar cem por cento, precisava que tudo funcionasse corretamente, mas em termos de complexidade, a locomotiva é bem mais.

P/1 – E o que desgastava mais, era o comando de freios do vagão de carga ou do carro de passageiros?

R – Do vagão, do vagão.

P/1 – Por quê?

R – Porque o sistema de freio do vagão como ele tinha as próprias tamancas, ou sapatas de freios, eram diferentes, a qualidade era menor. Muitas vezes, se utilizava de um material que era uma pedra, que eles usavam como sapata de freio nos vagões, porque eram mais baratas. Já no de passageiros, não podia utilizar porque a qualidade, como era inferior... Precisava dar uma qualidade melhor, então já usava as tamancas, as sapatas de freio, já de material sintético; então esses desgastavam bem menos, porém, em contrapartida, os rodeiros de vagão também eram consumidos, tinham mais problemas de manutenção por conta dessa sapata que não era de qualidade melhor.

P/1 – E o peso tinha alguma coisa a ver com isso também, com a tonelagem que os vagões transportavam?

R – O peso não era o que definia essa qualidade. Ele tinha os cuidados que o processo de freios do vagão... Como os carros de passageiros, em termos de toneladas, com as pessoas, não chegavam a vinte e cinco, trinta toneladas. Os vagões carregados chegavam a quarenta, sessenta e oitenta toneladas. Mas a qualidade do freio, era assim: do vagão eram mais baratas, as sapatas; no passageiro, você tinha que botar uma qualidade melhor e as sapatas eram mais caras. Então, a diferença era pela situação de ser passageiro e não era pela situação do peso, porque as próprias sapatas de pedras também atendem bem, apenas pela qualidade de serem inferior, elas danificavam mais os rodeiros, mas o pessoal, a nível financeiro, achava melhor investir nos vagões desse tipo e deixar no carro dos passageiros a outra que era bem mais cara.

P/1 – Me diz uma coisa Sérgio, quando houve a privatização o que aconteceu com os funcionários? Eles se aposentaram, foram demitidos, como é que foi a história?

R – Quando começou o processo de desestatização, a Rede foi dividida por regiões. Então, a Nordeste foi a última. Outras regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste foram primeiro. No processo, foi uma correria muito grande para se aposentar. Muitos se aposentaram, até se prejudicando porque, na época, você poderia se aposentar, por exemplo, com trinta anos, mas você perderia um percentual do salário, se você se aposentasse com trinta e cinco teria o salário integral, mas muita gente correu e se aposentou com trinta, trinta e um anos, já com medo da questão da privatização. O que, na verdade, se comprovou quando houve a privatização. Porque, na maioria, em todas as concessionárias, quando aconteceu o processo de privatização, eles demitiram em massa o pessoal e aqui não foi diferente. Em dezembro de 1997, encerrou a Rede. Em janeiro de 1998, a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) assumiu com mil e seiscentos funcionários. Em fevereiro, ela já demitiu oitocentos e poucos funcionários, quer dizer, quase a metade dos funcionários que existiam na malha toda: Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte. Então, era um desespero grande, porque você tinha alguns funcionários com vinte e cinco anos, vinte anos. Você tinha funcionários na via permanente, trabalhador de linha, que devido ao trabalho muito forçado, tinha alguns problemas de saúde, a idade avançada. Então, a maioria dessas pessoas, ao serem demitidas, não conseguiu arrumar outro emprego. Foi muito ruim, foi muito difícil para a família ferroviária, a privatização, nesse aspecto também.

P/1 – E o que aconteceu com você pessoalmente?

R – Olhe, comigo... Como a maioria, a gente ficou muito lamentando e procuramos uma reação. Então, existiu o Sindicato dos Ferroviários que sempre procurava juntar todos os trabalhadores para se colocar contra esse processo de privatização e nós estávamos juntos. Então, 99% dos ferroviários eram contra o processo, independente de ele ainda não ter acontecido e a questão das demissões, mas porque se previa que em acontecendo a privatização, com certeza, não iria se ter uma grande melhoria do próprio sistema, das oficinas, dos prédios e equipamentos. A gente não vislumbrava que isso fosse acontecer, o que, infelizmente, terminou constatando ser uma realidade. Então, o que nós fizemos foi tentar lutar contra o processo, mas fomos vencidos. Poucos ficaram. Eu fui um dos que continua até hoje na ferrovia. Nós temos, eu creio que em Pernambuco, cento e quarenta trabalhadores ao todo, desses cento e quarenta, eu creio uns sessenta são oriundos da Rede mesmo.

P/1 – E você continua trabalhando na manutenção de freios?

R – Continuo trabalhando na manutenção de freios.

P/1 – Você me disse que em Werneck, quando a CFN assumiu ela ainda continuou com a oficina.

R – Exato.

P/1 – Por quanto tempo?

R – Até 2000. Em 2000, ela fechou.

P/1 – E por que ela encerrou a oficina?

R – Porque o que ela colocou é que não precisava de outra área de manutenção como Werneck e estava fechando e demitindo praticamente todos os trabalhadores da oficina. Alguns que ficaram eram de alguma outra área ou da via permanente ou do almoxarifado. Foram poucos e os poucos que restaram de Werneck, ela transferiu para Cinco Pontas.

P/1 – Então, hoje você está alocado em Cinco Pontas?

R – Eu estou alocado em Cinco Pontas.

P/1 – E hoje qual é o seu trabalho lá?

R – Hoje, eu estou fazendo parte do Sindicato dos Ferroviários, da diretoria. Então, como eu estou na diretoria do sindicato que tem três diretores que estão cedidos ao sindicato, eu estou fazendo parte de um desses diretores. Então, hoje, eu não estou efetivamente na oficina.

P/1 – E quando é que você assumiu a diretoria do sindicato?

R – Olhe, em 1991, houve uma eleição que eu participei. Eu fiquei como um dos membros suplentes, aí encerrou o mandato, passei um tempo e, quando foi em 1997, eu voltei à diretoria do sindicato. Nessa época, eu voltei como secretário. Em 2000, porque é a cada três anos, encerrou o mandato e eu fiquei apenas de base nas oficinas. Em 2006, retornei como secretário geral, encerrou em 2009, mas eu permaneci, continuo sendo diretor.

P/1 – Quando você está alocado no sindicato você não trabalha na CFN?

R – Não, apenas três diretores são liberados, por acordo coletivo, para fazer os trabalhos do sindicato, tanto da empresa, como as atividades do próprio sindicato. Dentro desses três, eu sou um deles. Tem um presidente, que é o Luis Claudio Gomes Barbosa e eu sou o secretário geral.

P/1 – Nos períodos que você não estava eleito dentro do sindicato, você continuou trabalhando em Cinco Pontas?

R – Exato.

P/1 – E você continuava fazendo a manutenção?

R – Continuava fazendo a manutenção normal.

P/1 – E o que, que mudou na manutenção do que era feito na Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e o que é feito hoje com a CFN?

R – Olhe, assim, reduziu muito o trabalho porque aqui, em Pernambuco, praticamente, você não está tendo transporte ferroviário de carga. Então, hoje, dentro da região Nordeste, o centro que está com uma demanda maior tem sido Fortaleza, Piauí e Maranhão. Tanto é que aqui em Pernambuco, por exemplo, nós temos alguns maquinistas que viajam e vão para esses estados para fazer trabalhos lá, porque aqui está muito parado. A grande expectativa nossa é a questão da Linha Sul que eles estão começando a reorganizar, a fazer a manutenção dela para voltar a correr trens, que desde 2002 estava parada. Então, quando voltar, nós vamos começar a ter um transporte maior e a Transnordestina.

P/1 – É a remodelação dessas linhas que você está dizendo, isso está ligado ao Porto de Suape?

R – Exato.

P/1 – Que tudo que chegar nesse porto será transportado?

R – Exatamente.

P/1 – Quando acaba a RFFSA você foi demitido? Você não podia se aposentar, você não tinha tempo de casa?

R – Quando foi extinta a RFFSA, todos os trabalhadores passaram para a concessionária.

P/1 – Aí você não chegou a ser demitido?

R – Não cheguei a ser demitido.

P/1 – Se você quisesse se aposentar você não tinha tempo de casa?

R – Não tinha tempo.

P/1 – E você tinha quanto tempo de trabalho?

R – Na época, em 1997, eu tinha catorze anos.

P/1 – Como é a relação do Sindicato com a Associação dos Ferroviários Aposentados do Nordeste (AFAN)?

R – Hoje, eu considero boa. Inclusive, o próprio presidente da associação, é Marcos Antonio de Souza Reis, atualmente, e além da amizade, a relação pelo menos é excelente.

P/1 – Mas deixa eu te perguntar, o sindicato ajuda a associação, numa questão das lutas que vocês fazem para questão do ferroviário da ativa? Isso traz algum benefício para os ferroviários que estão aposentados?

R – Sim, com certeza. Porque o ferroviário tem uma lei, que é chamada de lei da complementação. Então, todo aposentado ferroviário tem o reajuste que o funcionário da ativa tem. O benefício salarial que vem para o ativo, o aposentado tem em virtude da lei de complementação, para os ferroviários que entraram até 1991. A gente considera todos da época da Rede, porque depois disso ninguém mais entrou.

P/1 – Você nos colocou que, a partir de 1988, mais ou menos, já começou um processo que levava a crer no processo de privatização. Foram feitos alguns incentivos para que as pessoas se aposentassem?

R – Na realidade, a própria empresa, a partir de 1995, a Rede Ferroviária, colocou alguns incentivos à demissão voluntária. Não era necessariamente para se aposentar. Eles chamavam de pedido de demissão voluntária, PDV. Então, isso daí foi estabelecido. Não era para o pessoal se aposentar, mas, normalmente, a maioria que foi para o PDV, é que tinha tempo de aposentar, porém uma parte foi mesmo sem tempo achando que, de repente, ia fazer alguma coisa lá fora, ia abrir um negócio, ia fazer alguma outra coisa. Alguns fizeram e deram certo, outros não.

P/1 – E me diz uma coisa, você é casado?

R – Casado.

P/1 – Você conheceu a sua esposa aonde? Que ano que vocês casaram?

R – Bem, a minha esposa eu a conheci quando eu estudava, estava fazendo um curso de informática e ela também. Foi em 1983, antes de eu entrar na Rede Ferroviária.

P/1 – Ah, foi antes de você entrar? Você estava fazendo o curso ainda, você tinha acabado de fazer o curso de formação, né?

R – É. Eu estava fazendo um curso de informática e ela também. Aí nos conhecemos lá, nos tornamos amigos, comecei até a frequentar a casa dela, conheci a mãe, a avó... A intimidade foi aumentando, a gente viu o relacionamento e a gente começou a namorar.

P/1 – Como é que é o nome dela?

R – Luciene.

P/1 – E vocês se casaram quando?

R – Nós casamos em 1988.

P/1 – E vocês têm filhos?

R – Temos dois. Um casal. O rapaz é o Hugo Leonardo, que está fazendo CPOR. Fez CPOR e agora está no estágio, lá no quartel do Quarto Batalhão de Comunicações (4ºB-COM), em Tejipló. E Débora Beatriz, que é Bia, que tem dezesseis anos.

P/1 – E ela está estudando?

R – Está no terceiro ano, está estudando agora e vai fazer vestibular pra Medicina. O rapaz está fazendo Engenharia Civil.

P/1 – E você contava as histórias do seu avô e as suas histórias pra eles também quando criança, não?

R – Conto, ainda hoje. Às vezes, minha menina fala: “Está bom painho.” (risos) “Venha cá, isso aqui é história da ferrovia...” Eu gosto de falar.

P/1 – Se você fosse olhar para o seu processo profissional, houve mudanças muito significativas na sua profissão, quando se fala RFFSA e quando se fala de CFN ou mesmo Transnordestina?

R – É. Ocorreram sim. O processo, hoje, por exemplo, não existe mais o Centro de Formação, ele foi fechado. Inclusive, inaugurou, recentemente, como uma escola técnica estadual, o que é bom, mas estava fechado. A CFN quando faz uma contratação não é concurso, é alguém que ou é indicado por alguém da empresa ou de fora, que de repente vem e é contratado. Normalmente, essa pessoa, se ele não for um ex-ferroviário, entra para aprender ainda, porque o sistema ferroviário é algo específico, que se você não tem uma experiência anterior, você entra para aprender nas oficinas. Então, só na área administrativa que, ainda, o pessoal chega e consegue desenvolver melhor e, mesmo assim, tem algumas coisas bem específicas da ferrovia que a pessoa tem que aprender.

P/1 – Tipo o que, por exemplo?

R – Por exemplo, o funcionário entra na administração de Recursos Humanos, então ele vai fazer o apontamento dos maquinistas. O apontamento dos maquinistas é algo assim, meio doido, porque não é um cartão de ponto, é uma caderneta onde os próprios maquinistas anotam e eles

trabalham em turnos ininterruptos e você tem, muitas vezes, um momento que eles estão de sobreaviso. Sobreaviso, ele vai ficar em casa aguardando algum contato da empresa, se aparecer algum serviço. E o sobreaviso, para você apontar a quantidade de horas, 24 horas referem-se a 8 horas trabalhadas, é um cálculo. Aí, de repente, ele está de prontidão. Prontidão, ele vai ficar nas dependências da empresa e a relação, por exemplo, da hora é que dois terços equivalem a uma hora. Quando ele vai fazer o cálculo, tem que ser uma coisa diferenciada. Isso é uma coisa específica. Quando você vai para a legislação, a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), ela explica, mas é de ferroviário e, normalmente, lá fora não se usa. Então, para alguém que vem de fora, isso tem que ser mostrado, tem que aprender. Isso é um dos pontos, existem outros também

P/1 – O que você mais aprendeu no seu trabalho?

R – O que eu mais aprendi? Uma coisa além da profissão, muito interessante, eu aprendi a conduzir uma locomotiva, mesmo não sendo maquinista. Essa questão do socorro é algo interessante e, muitas vezes, perigoso, mas é interessante porque não é normal de você encontrar em outro trabalho. Você ir pra certos lugares e ter esses acidentes e você começar a trabalhar junto com o pessoal e pensar em como fazer para poder ir retirando esses equipamentos, para poder recolocar na linha ali para o trânsito fluir normal, é uma coisa muito interessante de você ver e ir aprendendo. E dentro da ferrovia, por incrível que pareça, às vezes, a questão do companheirismo foi algo muito bom que a gente sente, quer seja na oficina, quer seja maquinista, quer seja o pessoal manobrador. Quando você chega, você sente o companheirismo, sabe? Parece que são realmente uma grande família, os ferroviários. Hoje, isso está menor pela própria situação, mas no tempo da Rede era muito assim. Muitas vezes, o ferroviário tinha algum problema, como aconteceram em determinados lugares, enchente e tal, os ferroviários se mobilizavam, todo o mundo, para ajudar aquele companheiro. Alguém da família de um ferroviário precisava de doação de sangue, ali mesmo o pessoal corria atrás e dali mesmo o pessoal já levava. Coisas assim, bem interessantes que devem acontecer também, lógico, com outros, mas lá a gente sente que realmente o pessoal fazia com vontade, com empenho. Então, o companheirismo muito grande que o ferroviário tinha.

P/1 – Você disse que aprendeu a dirigir uma locomotiva, não sei se é esse o termo correto, mas quem te ensinou?

R – Na oficina, em Werneck, quando você fazia alguma manutenção e você precisava testar, nem sempre tinha um maquinista à disposição. Então, tinham alguns funcionários lá que eram preparados para guiar, para pilotar, comandar a locomotiva e, normalmente, os outros também começavam, vinham, ensinavam. Então, na oficina, eu aprendi, comecei ali, naqueles pequenos trechos, a correr com a locomotiva, andar, dar ré, velocidade e, a partir daí, você também já ajudava a testar os freios, entendeu? Nunca fiz uma corrida puxando vagões, porque isso é uma coisa específica para um maquinista, mas de levar a máquina, trazer e testar, a gente, nas oficinas, aprendia.

P/1 – E por que que você entrou para as atividades do Sindicato, Sérgio?

R – Olhe, eu entrei no movimento sindical, primeiro, numa situação muito de você tentar ajudar, aquele sentimento de fazer justiça, não a justiça a qualquer modo, mas, às vezes, de desigualdade, de problemas, uma perseguição que alguém estava sofrendo e você está vendo e quer ajudar. Então, isso já começava a mexer. Depois, lá dentro iniciou um processo, em 1984, eu entrei em 1983, e, já em 1984, teve um processo de renovar a direção do Sindicato dos Ferroviários e tinha um debate muito grande. O ferroviário é assim, gosta muito de política, debater, tanto é que Jaboaão, que foi um centro ferroviário que chegou a ter quase dois mil trabalhadores na oficina, era chamado de “Moscouzinho” porque tinha muito debate político. Muitos ferroviários se envolviam mesmo nessa parte e esse debate existia com todos lá. Então, o pessoal discutia, debatia, estava mostrando a necessidade de mudar, porque quem estava lá já não estava atendendo tudinho. Eu não entrei para esse embate, nessa época, mas já comecei a ouvir, discutir e quando chegamos em 1988, 1989, alguns amigos começaram a convidar: “Olha, vamos vir, vamos participar de uma reunião?” Em 1991, eu fui convidado e disse: “Vamos participar da própria diretoria.” A partir daí, a gente começou a atuar também dentro da direção.

P/1 – Você me falou também que um dos seus irmãos também foi ferroviário, ele fez o curso e chegou a trabalhar?

R – Não. Um dos sonhos dele era ser policial. Já pensou?! Quando teve o concurso da Rede, justamente nesse ano, ele tinha feito o concurso para a Polícia Civil e estava aguardando ser chamado. Aí, ele fez a opção por ir para Polícia Civil.

P/1 – Mas ele terminou de fazer o curso de formação?

R – Ele fez

P/1 – E aí qual foi a especialização que ele tinha feito?

R – Ele fez de mecânica também, só que ele não foi mecânico de freios, foi mecânico de motor.

P/1 – Eu vou pedir para você fazer um exercício de abstração aqui, se hoje fossemos retomar a Rede Ferroviária, o que precisaria ser feito? Tanto em relação às vias, quanto a relação aos transportes de cargas, o que você acha que seria necessário fazer para que a Rede Ferroviária voltasse a funcionar?

R – Hoje? Hoje, precisaria de uma grande reestruturação porque praticamente tudo da Rede, toda aquela estrutura enquanto empresa foi desmontada mesmo, foi extinta, então, precisaria reestruturar. É lógico que não seria da dimensão que foi a Rede Ferroviária, mas o principal seria, a nível governamental, discutir a política de transporte do país. Hoje, mais do que nunca, a gente percebe que o transporte ferroviário está precisando ser discutido, porque já existem grandes gargalos em setores que a demanda é grande para o transporte e não existe o transporte. Então, aqui, nós precisaríamos estruturá-la enquanto empresa e, depois, partir para a manutenção dos trechos porque a maioria das linhas, dos

trechos, eles estão desativados. A Linha Sul, como estão refazendo agora, vai ser ativada, mas a Linha Norte e a Linha Centro praticamente estão desativadas. Tem a Transnordestina, é importante que realmente se construa, mas que a perspectiva é de quatro, cinco, seis anos ainda para ela funcionar. Então, a nível de um retorno de Rede Ferroviária, acho que precisaria isso: ter bem definida a política de transporte no próprio país, no Estado e, reestruturar a empresa, voltar a tê-la com a estrutura mais moderna, para daí, ela gerir o transporte. Infelizmente, hoje, com a concessionária isso não ocorre bem. Aqui em Pernambuco, pelo menos, deixa muito a desejar. Uma empresa ferroviária que a gente vê por aí, 140 trabalhadores no estado todo. Então, é difícil você imaginar que vá ter um transporte ferroviário que atenda a demanda no estado. Só com a vinda mesmo da via Transnordestina que a gente vai voltar a ter um transporte forte aqui.

P/1 – A Transnordestina, de que trecho a que trecho que ela vai fazer e qual o objetivo dela, é transportar o quê?

R – Ela vai, dizendo invertido, Porto Suape até Salgueiro. Salgueiro para Missão Velha que é Ceará e de lá ela segue para Piauí, Maranhão. Ligando o porto de Pecém, que é no Ceará, ao Porto de Suape. Os principais transportes dela serão os grãos, cereais que vão ser escoados do Norte do Maranhão e do Norte do Piauí. Então, vão descer tanto para Pecém quanto para Suape. E aqui, em Pernambuco, tem o Gesso Araripe, que clama, há anos e anos, pelo transporte ferroviário para poder baratear, para trazê-lo até exportar. Isso seria o principal e, com isso, você faz a ligação do Nordeste com o Sul, Sudeste. É assim, algo que já deveria ter acontecido, mas ainda não aconteceu, ainda está sendo construído.

P/1 – Agora deixa eu perguntar, nenhum desses trechos que existiam nesses troncos poderiam ser aproveitados pela Transnordestina?

R – Olhe, alguns poderiam.

P/1 – Qual, por exemplo?

R – Da Linha Centro, pelo menos, de Recife até Caruaru, seria um trecho que seria tranquilamente aproveitado e que traria para as cidades que o trem vai passar, uma expectativa muito boa de você ter o transporte ferroviário, mas, infelizmente, o traçado da Transnordestina foi todo remodelado. Ele está vindo todo por fora das cidades, nenhuma parte da cidade ele pega, pega todo por fora. As linhas que hoje nós temos, Linha Centro, que é a principal que é o trecho que vem a Transnordestina, não pega nenhuma do antigo trecho da Rede Ferroviária.

P/1 – E, na sua visão, por que não foi feito isso?

R – Assim, do capital, a gente fala do capital, de pensar a questão econômica, é que, por fora, o pessoal entende que é mais viável financeiramente. Praticamente, o traçado é uma reta, ele está sendo feito numa bitola maior, mais larga do que a comum. A comum é 1m e ele deve estar feito em um 1m60cm, tipo bitola de metrô. Para fazer no trecho que era da Rede Ferroviária, talvez, o gasto fosse maior porque você teria algumas desapropriações a serem feitas, mesmo você já tendo a linha normal, isso do ponto de vista altamente econômico. Mas a gente pensa nessa ferrovia não só na questão de escoar o transporte ou importação, a gente pensa também no desenvolvimento regional e ela passando por dentro das cidades, como era anteriormente a própria Rede Ferroviária, voltaria muitas dessas cidades a ter um crescimento, a ter um desenvolvimento. Alguns municípios em Pernambuco vieram a existir porque a ferrovia passou por eles. Depois é que se formaram municípios e vários locais deixaram de existir quando parou o trem.

P/1 – Quais, por exemplo?

R – Nós temos aqui, seguindo a Linha Centro, por exemplo, um pequeno vilarejo que o trem passava bem próximo e que ele existia. Ficava entre Bonança e mais para frente é Vitória de Santo Antão, e o trem passava bem próximo dele, em 1986, 1987, 1988. Foi um dos momentos em que, pelo menos, eu andava muito nesse trecho e a gente via, realmente, a movimentação. Quando em 1989, 1990, 1991, começou a diminuir e 1995, que a gente chegou a passar lá, já não existia uma só família no local, que antes, chegava a mais de mil pessoas. É algo, assim, que a gente fica estarelecido, mas que em virtude não passar os trens, deixou de passar passageiro e, depois, o próprio trem de carga. Quando nós voltamos a passar lá, uma vez, foi de carro, rodovia, só tinha uma família morando porque o restante, realmente, começou a ir para outro município, porque lá encerrou, acabou, a vida, não tinha mais o que se fazer.

P/1 – Sérgio, o que significou para você ter trabalhado na ferrovia?

R – Para mim, foi algo extraordinário que eu voltaria a fazer tudo de novo se precisasse. Como eu disse, começou a criar uma paixão porque eu ouvia as histórias, depois o SENAI e, realmente, se transformou num grande amor que eu tenho na minha vida. Então, hoje, conversar, discutir ferrovia, tentar planejar, tentar fazer com que retome, que volte qualquer tipo que seja de transporte ferroviário, é você pensar em um país a se desenvolver, em um país a melhorar a situação do seu povo. É isso que vem na minha cabeça e que eu coloco e guardo no coração.

P/1 – Para você, qual é a importância de um trabalho como esse de registrar a memória da Rede Ferroviária?

R – Quando vocês ligaram, eu já achei interessante. Como eu disse, acho que qualquer trabalho que fale, que divulgue a ferrovia, quer seja do passado, do presente ou do futuro, eu já acho extraordinário. Mas depois que eu cheguei aqui, que eu fui vendo melhor o trabalho, que realmente é um grande trabalho que vai trazer o registro, essa memória que nós perdemos muito com a privatização. Muitos acervos, inclusive, nós perdemos, da ferrovia. É algo que a gente tem que comemorar, bater palmas e valorizar porque tenho certeza que vai ser algo extraordinário, não só para o ferroviário, mas para a própria população em si que vai ter mais conhecimento, que vai conseguir entender melhor o que foi a ferrovia, o que é e o que tem que ser.

P/1 – E, Sérgio, a gente deixou de perguntar alguma coisa? Você gostaria de comentar algo que a gente não perguntou?

R – Não, assim, a cabeça está tão assim... Agora, eu não lembro não. Se eu lembrar em casa, eu ligo correndo pra vocês.

P/1 – Bom, para finalizar, o que, que você achou de ter participado dessa entrevista?

R – Ah, eu só tenho a agradecer, realmente. Que Deus possa abençoar o trabalho de vocês e que, realmente, seja, assim, um grande sucesso. Quando eu digo grande sucesso é que vai valer à pena as pessoas, depois, terem em mãos esse trabalho que vocês estão fazendo, a divulgação. E a gente vai também fazer a divulgação dele, vamos querer realmente com que todo ferroviário conheça e a população que não é ferroviária também.

P/1 – Sérgio, eu queria agradecer a sua participação em nome do Museu da Pessoa e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), muito obrigado.

R – Eu é que agradeço.