

# Saindo dos trilhos: tramas e traumas do trabalho ferroviário em Reriutaba-CE (1980-1997)

*Jaciara Azevedo Rodrigues*

Universidade Estadual do Ceará

Fortaleza - Ceará - Brasil

jaciara.azevedo@aluno.uece.br

---

**Resumo:** O presente artigo propõe a análise do mundo do trabalho dos ferroviários no Ceará focando nos sujeitos residentes na cidade de Reriutaba, especificamente da categoria de via permanente, encarregada pela manutenção e conservação da linha férrea. Nesse sentido, buscou-se trazer à luz as narrativas e recordações dos trabalhadores, visando a compreensão do projeto identitário que esses indivíduos almejavam construir. Nesse trabalho, considerou-se silêncio e esquecimento como elementos de análise das suas narrativas ao tratarem de penalidades. Logo, a principal metodologia foi a História Oral, dialogada com o cruzamento de documentos escritos, sendo um deles as fichas funcionais que tratam de toda a trajetória de trabalho desde o ingresso até o desligamento do serviço. Portanto, demonstrou-se que, para além do saudosismo e orgulho de terem sido ferroviários, houve conflitos no cotidiano.

**Palavras-chave:** Memórias. Ferroviários. Identidade. Punições.

---

## Introdução

A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, pela consolidação de 18 ferrovias regionais, promovendo o devido controle do transporte ferroviário no Brasil, com o estado cearense se inserindo nessa organização administrativa. No Ceará, essa rede atendia às malhas da linha norte e sul. Hoje, alguns trechos estão desativados e uma pequena parte opera apenas com o trem de carga. De acordo com os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres, a RFFSA foi incluída no Plano Nacional de Desestatização em 1992, pelo decreto n. 473/92, da lei n. 8.031/90, almejando estimular o investimento da iniciativa privada nesse deficitário setor de transporte. Concluiu-se que a melhor forma para resolver as deficiências da empresa seria a outorga, feita pela União, da concessão do serviço de transporte de carga e do uso dos equipamentos da RFFSA para concessionárias privadas, o que ocorreu em setembro de 1996.

Em nossa pesquisa, um grupo formado por sete ferroviários que prestaram serviço especificamente à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), residentes na cidade de Reriutaba, localizada na região Noroeste do Estado do Ceará, narrou suas

experiências na via permanente<sup>1</sup> entre suas décadas de trabalho, anos finais da RFFSA. É notório que “a história da ferrovia no Ceará vem, desde sua origem, passando por um ciclo de estradas de ferro ora em propriedades estatais ora em propriedades privadas” (LIMA; PEREIRA, 2007, p. 149). Com isso, a análise dessa produção se centraliza na administração da RFFSA.

Os sujeitos participantes da pesquisa, moradores do interior cearense, retratam que sua infância foi eminentemente na agricultura, destacando que seus pais eram analfabetos. Logo, eram acostumados com a dinâmica exaustiva do trabalho braçal. O senhor Paiva relata que com sete anos de idade começou a ir para a lavoura com seu pai, portanto, ele põe ênfase: “Nasci e me criei no pesado” (PAIVA, 04 ago. 2022). Essa afirmação indica que o ferroviário cresceu em um ambiente desafiador, tendo que lidar com adversidades desde o início de sua vida e durante seu desenvolvimento.

A categoria de trabalhadores pertencentes à via permanente tinha como incumbência principal a execução das atividades de manutenção e conservação da linha férrea, visando assegurar a viabilidade do percurso do trem com a devida segurança. Conforme conceituado por Vieira (2010), o artífice de via permanente desempenhava suas atribuições laborais diretamente na via férrea, engajando-se em tarefas braçais que compreendiam o assentamento de trilhos e dormentes, além do manuseio de materiais pesados, valendo-se da força física própria.

Nesse contexto, o propósito deste trabalho reside na tarefa de colher reminiscências, conforme preconizado por Thompson (2006), por meio da investigação das narrativas e memórias dos ferroviários vinculados à via permanente. Estes, ao realizarem suas atividades de maneira predominantemente braçal, demonstravam uma notável resiliência ao enfrentarem as adversidades naturais, pois eram obrigados a comparecer ao serviço independentemente das condições climáticas desfavoráveis.

Além disso, esses sujeitos carregavam consigo as marcas físicas do labor árduo que desempenhavam, ressaltando-se a primazia da produtividade em suas atribuições. Dessa maneira, é possível situar esses trabalhadores no contexto de um dos segmentos mais árdios e desafiadores da ferrovia, cujas contribuições se revelaram imprescindíveis para o pleno funcionamento e manutenção da infraestrutura ferroviária.

---

<sup>1</sup> Conforme o glossário de termos ferroviários produzido pelo Departamento Nacional de Transportes, via permanente abrange toda a linha férrea, os edifícios, as linhas telegráficas, etc. (p. 65).

Como é notório, Reriutaba foi um dos lugares instituídos como ponto estratégico para a instalação dos trilhos no Ceará. Conforme apontado por Frota (1989)<sup>2</sup>, a estação foi erguida antes mesmo da edificação da igreja matriz do local. Ou seja, a estação foi inaugurada em 1 de dezembro de 1893 e a licença para a edificação do templo religioso data de 5 de setembro de 1910. Com isso, percebe-se o quanto a construção da estação ferroviária no referido local influenciou não somente nos aspectos econômicos, mas também nas práticas sociais dos indivíduos.

Conforme o *site* oficial do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)<sup>3</sup>, Reriutaba se localiza na microrregião de Ipu, mesorregião do Noroeste Cearense e na região norte do Ceará. A cidade fica a aproximadamente 300 quilômetros da capital de Fortaleza. Ademais, Reriutaba se destaca na região por conta da instalação da ferrovia, como também suas carnaubeiras que, além de formarem a paisagem do local, são matéria-prima da principal atividade econômica nos dias atuais.

Visando uma melhor compreensão, vale ressaltar que o trabalho de manutenção ferroviária realizado pelo grupo de trabalhadores residentes em Reriutaba não se limitava somente àquela localidade, pois também eram requisitados para realizar tarefas em outras cidades vizinhas, dependendo da demanda. Guimarães (2011) comenta do lado errôneo de considerar essa micro-história como uma entidade distinta e separada, fenômeno único, como um conjunto cultural com periodização própria. Assim, faz-se pertinente realizar contextualizações relevantes ao explorar a história local, a fim de promover a compreensão de nosso entorno numa perspectiva mais abrangente, especialmente ao considerarmos cidades com ligações ferroviárias que fisicamente conectam diversas localidades vizinhas.

Desse modo, o trabalho desses sujeitos da turma de Reriutaba não se restringia a essa cidade, pois estavam propensos a problemas de descarrilhamento em outras cidades, as quais necessitavam de reforço. Com isso, muitos trabalhadores adquiriram a experiência de conhecer melhor o território cearense. Assim, o local é mais que o recorte de uma unidade, marca o conjunto de experiências sentidas de modo individual e coletiva, que se desenvolvem em relação de complementaridade, favorecendo o diálogo entre passado, presente e futuro (GONÇALVES, 2007).

---

<sup>2</sup> Silvana Ximenes Gomes Frota é jornalista formada pela Universidade Federal do Ceará (UFC) em 1976. Repórter com atuação nos jornais *O Povo* e *Tribuna do Ceará* em Fortaleza e Sobral. Nasceu em Reriutaba, é filha de Edson Bezerra Gomes, um dos prefeitos da cidade de Reriutaba.

<sup>3</sup> Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce/riutaba.html>

Esse artigo, compromete-se em demonstrar de forma nítida alguns modos de conflitos que envolveram o trabalho ferroviário, como a ocorrência de punições. Dessa maneira, deve-se adaptar-se à psicologia de quem estamos entrevistando, respeitá-la e estar disposto a tomar pacientemente a conversa, suscitar a recordação através de um questionamento discreto, orientá-lo sem precipitação, e “repetir a mesma pergunta de diferentes maneiras para tentar vencer resistências” (BONAZZI, 2017, p. 234). Porém, em certos casos, essa resistência que irá imperar deve ser levada em consideração. Por conseguinte, instigando à discussão de como o silêncio atua como mecanismo capaz de influenciar na escrita das histórias desses trabalhadores.

Diante disso, conforme Pollak (1992), é possível refletir acerca da formação da identidade como elemento importante do sentimento de continuidade e coerência de um indivíduo. Sobre isso, Candau (2018) afirma que a memória é formada de lembranças, como também de esquecimentos. Isso significa que no momento que oculta uma parte das suas memórias de trabalho, o ferroviário não está deixando de produzi-la, e sim criando-a da maneira como almeja ser lembrada. Com isso, se algum ferroviário optou por mostrar apenas um cenário de elogios e promoção, implica na identidade que o constitui hoje.

Os elogios e promoção assim como as penalidades serão acessados através da metodologia de História oral. Ademais, serão investigados alguns documentos oficiais, como o boletim funcional contendo a trajetória de trabalho de cada um desses sujeitos. Seguindo opções metodológicas, optou-se, nessa produção por preservar a identidade de cada participante. Isso se deve à temática sensível que estamos abordando. Logo, serão mencionados apenas sobrenomes.

### **Elogios e promoção: a construção da identidade ferroviária**

É notório que a obtenção de um emprego na RFFSA coaduna-se com o projeto de melhoria de vida ou de ascensão social que permeou o grupo de trabalhadores estudado. Para a maioria dos entrevistados, a Rede Ferroviária constituiu, por ter sido de âmbito federal, a culminação de sucessivas experiências profissionais. Com isso, o senhor Rodrigues lamenta: “Onde eu era rico e não sabia” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). Ao mencionar essa afirmação, o referido ferroviário transmite de modo simplório que, apesar do trabalho pesado, a remuneração era significativa para sua família.

Por conseguinte, esses ferroviários não possuíam tamanha consciência do que esse trabalho acarretava, focando eminentemente na retribuição financeira para a sobrevivência e qualidade de vida de sua família. Essas empresas grandes, como foi a RFFSA, para os trabalhadores, constituem sinônimo de “salários mais altos” e melhores possibilidades profissionais.

Leôncio Martins Rodrigues foi um dos mais profícuos pesquisadores da área da Sociologia do Trabalho no Brasil. Trabalhou sobre os operários de uma automobilística, retratando que esses tipos de operários, muitas vezes sem estudo, que normalmente entram em uma empresa grande, possuem vontade de crescimento. Assim, pode-se traçar um paralelo com a RFFSA, a partir do momento que essa rede recebeu vários operários e ofereceu a oportunidade de crescimento dentro da empresa. O autor afirma que é também nas grandes companhias que o operário acredita encontrar maiores probabilidades de elevar-se na hierarquia profissional (RODRIGUES, 2009)

Logo, um dos aspectos que tornava o trabalho ferroviário atrativo nas pequenas cidades cearenses era a possibilidade de promoção, sobretudo para aqueles que iniciavam no cargo de conservador de via permanente. Conforme o senhor Araújo, a RFFSA oportunizava a seus funcionários elevar o nível. Além disso, consta nos boletins pessoais, que esse nível era dado por “antiguidade ou merecimento.”<sup>4</sup>

Desse modo, pode-se afirmar que as promoções recebidas envolvem as memórias do trabalho na ferrovia. Sendo assim, através do processo de afloramento de lembranças (THOMSON, 1997), foi possível acessar esses momentos de promoção na trajetória dos ferroviários. Nesse sentido, Candau (2018) revela a importância da memória na construção da identidade, ressaltando que:

Sem memória, o sujeito se esvazia, vive unicamente o momento presente, perde suas capacidades conceituais e cognitivas. Sua identidade desaparece. Não produz mais do que um sucedâneo de pensamento, um pensamento sem duração, sem lembrança de sua gênese que é a condição necessária à consciência e ao conhecimento de si (CANDAU, 2018, p. 59-60).

Conforme afirma o autor, muitas vezes, o conhecimento de si é encontrado quando as memórias vêm à tona. É importante notar que, ao rememorar os elogios e promoções, é possível construir uma identidade do ferroviário. Pollak (1992) também pensa dessa forma ao afirmar que a memória é um elemento constitutivo do sentimento

---

<sup>4</sup> Ficha funcional de trabalhadores ferroviários disponibilizadas em ordem alfabética na sala de arquivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, contendo o número de matrícula de cada trabalhador, tal como informações mais pontuais de sua trajetória de trabalho.

de identidade, tanto coletiva quanto individual, porém complementa que é considerada um fator imprescindível no sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si.

Tendo isso em vista, o senhor Paiva resolveu repassar uma trajetória repleta de promoções na tentativa de permanecer harmonioso com a imagem que construiu do seu tempo de serviço. Todavia, pode-se refletir, ao tratar de punições, se a sua identidade se constituirá de modo coerente a um bom funcionário. Com essa reflexão, pode-se dialogar com Ferreira (1997) ao pontuar que “a construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade e de credibilidade, e que estabelece por meio da negociação direta com os outros.” (FERREIRA, 1997, p. 158).

Tornou-se perceptível, a partir da vivência com a História Oral, que muitas vezes o ferroviário se sentiu mais confortável em dissertar sobre seus elogios no trabalho do que a dimensão de penalidades. Ademais, esses narradores conseguem relatar situações de terceiros, sem se reportar a si. Destarte, pode-se pensar com Portelli (2016), ao pontuar que as afirmações: “Eu não tenho nada pra falar” ou “O que você quer que eu diga?”, são inícios de fala comuns dos entrevistados ao nos aproximarmos deles (PORTELLI, 2016). A partir do risco de ouvir uma dessas respostas durante o trabalho de campo, havia uma constante preocupação em relação à receptividade e a possibilidade de encontrar resistência por parte dos participantes da pesquisa.

Apesar dessa frase não ter vindo logo no início da conversa, como o autor pontua, ao tratar sobre as infrações, a afirmativa “não tenho nada para falar” predominou. Como pesquisadora, a inquietação de saber o que estava para além do orgulho ferroviário veio, e ao adentrar em suas fichas profissionais foi possível chegar ao preenchimento da lacuna que foi deixada durante as entrevistas.

Nessa perspectiva, quando esses indivíduos decidem não remeter às punições, também estão se constituindo como trabalhador. Ademais, como já mencionado, ao tratar das promoções, os ferroviários também estão formando um projeto de identidade. Segue abaixo uma parte da ficha funcional do senhor Lopes, no início da década de 1990, com o objetivo de demonstrar que havia uma melhor remuneração através do merecimento ou da antiguidade.

COMISSÕES - SERVIÇOS ESPECIAIS - DIVERSOS	
HISTÓRICO	
ANO	
91	MELHORADO por antiguidade, a partir de 01.07.91, para o nível 213 de PO.1281, Art.V. Permanente, conf. RSR 280/SR.11/91, de 25.08.91. (EDR)
91	Em 01.12.91, alterado o nível para 214 decorrente da Cláusula Oitava do Ac. Aditivo ao Dissídio Coletivo de Trab/91 firmado entre a RFFSA e a FNTF e conf. CARTA 198/SUREH/91, de 11.11.91 e TELEX 114/GESIAP/91, de 11.12.91. (EDR)
92	MELHORADO, por merecimento, a partir de 01.01.92, para o nível 215 de PO.1281, Art.V. Permanente, conf. RSR 195/SR11/92, de 03.07.92. (EDR)
93	MELHORADO, por merecimento, a partir de 01.01.93, para o nível 216 de PO.1281-Art.V. Permanente, conf. RSR 162/SR.11/93, de 15.07.93. (EDR)

**Figura 1:** Histórico de promoções do senhor Lopes (1991-1993)

Fonte: Boletim funcional do senhor Lopes disponível no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

De acordo com esse recorte da ficha, o senhor Lopes recebeu dois anos seguidos uma melhora de nível por merecimento. Isso contribuiu para tornar sua narrativa com teor orgulhoso tendo em mente que realizava um bom trabalho na empresa. De acordo com o senhor Paiva, supervisor da turma de Reriutaba durante muitas décadas, o merecimento envolvia uma série de boas condutas exercidas pelo trabalhador, como honestidade, ausência de faltas não justificadas e produtividade, aspectos que constituem como cada um se reconhece como tal. Contudo, apesar da alteração nos níveis, “1991: 213; ainda em 1991: 214; 1992: 215 e 1993: 216”<sup>5</sup>, o cargo permaneceu o mesmo durante seus 30 anos a serviço da RFFSA.

Em análise dessas fichas em série, o nível máximo que o artífice de via poderia alcançar foi 217. Foi o último nível que foi dado para os conservadores de linha até a privatização da empresa. Conforme o senhor Araújo relata: “Para pegar o nível de merecimento tinha que passar um bom tempo sem pedir licença, esse era um dos critérios” (ARAÚJO, 27 jan. 2022). Tendo isso em vista, é revelado que nem todos os ferroviários recebiam o aumento de nível por merecimento. Como o senhor Rocha revela:

Pegava o nível conforme sua capacidade dentro do seu trabalho. Cada categoria tinha seus níveis. Trabalhador de via mudando o dormente, que era do 216, 217, o salário era mais alto um pouco pelo seu empenho. Não adiantava trabalhar na via permanente mudando dormente e eu também mudando dormente, mas se eu produzi mais, entonce um mestre de linha chegava para o engenheiro e dizia: “aquele trabalhador ali é mais produtivo”. Entonce, eu pegaria o nível e ele não pegaria, mesmo ter se empregado no mesmo dia e

<sup>5</sup> Disponível na ficha funcional do senhor Lopes

trabalhando na mesma função, os níveis eram diferentes (ROCHA, 14 jul. 2022).<sup>6</sup>

Essa prática de ajustar os níveis salariais de acordo com a produtividade e desempenho individual dentro de uma categoria específica é comum em muitas organizações. Isso incentiva os funcionários a aumentarem sua eficiência e contribuição para a empresa. É uma forma de reconhecimento do esforço e desempenho, além de garantir uma remuneração mais justa e alinhada com a produtividade individual. No entanto, é importante garantir que esses sistemas sejam transparentes e justos, para evitar qualquer sensação de injustiça ou favoritismo.

Já o senhor Paiva foi um ferroviário que ingressou no cargo de conservador da linha, porém, ao tratar sobre suas promoções com mudanças de cargos para chefia, relembra de modo saudosista e grato como seu trabalho trouxe uma melhoria de vida na forma de educar seus filhos. Assim, para isso ser garantido, havia um esforço por parte dos ferroviários, como o senhor Paiva conta:

**Jaciara:** O senhor gostava do seu trabalho na ferrovia?

**Senhor Paiva:** Gostava... [suspiros] só tinha ele. Acordar às vezes quatro horas da manhã para resolver problemas de descarrilhamento de trem não era fácil. Tinha vezes que eu era chamado no meio da noite para atender alguma virada de trem. Aí então, tinha que parar tudo que eu estava fazendo para ir (PAIVA, 04 ago. 2022).

A pergunta que foi feita parece tão óbvia, entretanto, por trás do visível, é possível o historiador encontrar detalhes inesperados nas respostas. Nesse sentido, para além do óbvio havia um sujeito que ficava com o semblante cansado por algum tempo por não dormir direito; um sujeito que passava de 15 dias sem ver a família para cobrir a manutenção de algum trecho fora da sua cidade. A vida do ferroviário exigia essa abdicção.<sup>7</sup> Quando o senhor Paiva enfatiza “só tinha ele”, é muito problemático e nos gera diversas inquietações, sobretudo que o ferroviário expressou a finalização dessa frase em um tom mais baixo que a expressão “Gostava”. A partir desse caso, foi possível visualizar a reação do entrevistado que não é possível transpor para a transcrição de forma efetiva.

Outra dificuldade que estava por trás das promoções era no período dos invernos rigorosos, considerado um obstáculo para manter a linha férrea em boas condições,

---

<sup>6</sup> Nessa fala do senhor Nonato, apesar do processo de textualização realizado, foi decidido preservar o “entonce” desse trabalhador. Significa “então”.

<sup>7</sup> A autora se apropria dessas afirmações tendo em vista a escuta dos relatos dos ferroviários entrevistados nessa pesquisa da mesma função: conservadores de via permanente. Muitos desses aspectos descritos se repetem em várias falas de diferentes entrevistados.



necessitando que esses trabalhadores atuassem constantemente na manutenção. Desse modo, esses ferroviários, sobretudo no período de inverno, trabalhavam até mais porque as chuvas faziam com que os trilhos não ficassem disponíveis para tráfego. Desta maneira, pode-se inferir que os invernos a partir do ingresso na ferrovia era algo que fazia com que trabalhassem mais, enquanto esse período no seu tempo de agricultor era o mais aguardado para garantir o sustento da família.

Como já mencionado, ao adentrar em sua trajetória ferroviária, os sujeitos de estudo revelam um pouco do cenário de como era sua vida antes de se tornar ferroviário. A dependência de chuva para garantir a agricultura foi uma máxima em suas falas. Como afirma o senhor Araújo, ao ser questionado sobre sua vida antes de ingressar na RFFSA, utilizando-se de um estilo melancólico, fixando o olhar para quem o entrevistava: “A gente vivia como pobre mesmo” (ARAÚJO, 27 jan. 2022). Apesar desse contexto penoso, ao conseguirem o trabalho na ferrovia, os trabalhadores revelam uma melhoria de vida, uma vez que esse trabalho de nível federal era algo relevante na cidade, embora a função seja considerada pesada, mas era pertencente a uma rede federal.

A busca por uma perspectiva de vida melhor está intimamente ligada à dedicação para garantir uma remuneração mais vantajosa pelo trabalho realizado e condições de vida superiores dentro do contexto operário (RODRIGUES, 2009). Essa reflexão retrata como muitos operários visualizam a possibilidade de melhoria em suas vidas como algo intimamente ligado à capacidade de ganhar um salário melhor e obter condições laborais mais favoráveis. Isso pode incluir a busca por salários mais altos, horários mais justos, benefícios sociais e condições de trabalho mais seguras. À vista disso, incluído nos objetivos desse artigo, cabe contar das penalidades sofridas nesse trabalho.

### **“Essa parte para contar eu não tenho”: punições e suspensões no trabalho ferroviário**

Ao tratar de punições, o senhor Soares enfatiza: “Essa parte para contar eu não tenho” (SOARES, 10 jun. 2023). No entanto, com o auxílio das fichas de trabalho, torna-se evidente que a omissão nesse aspecto foi intencional em algumas ocasiões. Além das promoções, pode-se afirmar a ocorrência de rebeldias que resultavam em punição e suspensão. Diante disso, deve-se encarar o cotidiano desses trabalhadores como elemento dinâmico movido por meio de alterações ao longo da história (MATOS, 1998). De tal forma que esse cenário também foi marcado pelas faltas e penalidades que foram

registradas em suas fichas de trabalho. Uma das razões de penalidades eram as faltas não justificadas.

Dessa maneira, a frequência de faltas não justificadas pode ser considerada tática contra o sistema imposto (CERTEAU, 1994). O responsável na turma dos trabalhadores pelo controle de faltas era o apontador<sup>8</sup>. O senhor Ferreira assumiu essa função em virtude de possuir estudo um pouco mais avançado que os demais. Em conversa com ele, é descrita a sua função dentro da turma:

A minha responsabilidade era eu pegar a produção e colocar a frequência dos trabalhadores, olhava no meio daquela turma se estava faltando algum. Então eu esperava o mestre de linha dizer: “hoje o fulano não veio, ele falou com você?” e então me respondia: ‘não, mas vamos esperar até final da tarde para ver se vem justificar com atestado, se não já sabe...’ já a produção era a turma geral, mas também era observado a produção de cada um (FERREIRA, 10 mai. 2023).

Diante do que o senhor Ferreira destaca, é crucial focarmos nos dois elementos que foram enfaticamente sublinhados pelo supervisor: a alta produtividade desejada pelos superiores dos trabalhadores da linha e o controle da frequência. Esses dois aspectos eram responsabilidade do supervisor. Essa função era desempenhada por alguém da equipe, conforme determinação do engenheiro, que tinha a responsabilidade de identificar entre os membros da equipe quem possuía um nível de instrução adequado para assumir essa função.

Além disso, ao acumularem-se essas faltas, resultavam em suspensão. Assim, o senhor Arruda, engenheiro aposentado que por alguns anos liderou a equipe da via permanente, menciona: “Na época tinha a fase de advertência oral devido questões que fêrissem o estatuto da empresa” (ARRUDA, 20 nov. 2022). Tudo isso em busca de em primeiro lugar ser considerado o diálogo.

Caso determinado comportamento ou atitude fossem repetidos pela mesma pessoa, seja pelo mesmo motivo ou por qualquer outro, o engenheiro aplicava uma advertência por escrito. Prosseguindo, o senhor Arruda acrescenta: “E depois, numa eventual repetição, abríamos um processo administrativo envolvendo a participação do sindicato em busca de promover uma repreensão mais severa e isso poderia ocasionar suspensões ou até mesmo a demissão” (ARRUDA, 20 nov. 2022).

---

<sup>8</sup> Essa função era cargo de confiança. De acordo com o glossário ferroviário, apontador é o colaborador encarregado das anotações de campo relativas ao registro das horas trabalhadas, produção do pessoal em serviço e material aplicado. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/glossarioterminosferroviarios.pdf>. Acesso em 20 janeiro 2024.

Nesse sentido, o engenheiro entrevistado alega que possuía autonomia para demitir, contudo, afirma: “Isso era possível de acordo com os advogados, contanto que fosse respeitando os processos legais.” Esses processos<sup>9</sup> envolviam passar por todas essas etapas de alertar o trabalhador a fim de colocá-lo nos trilhos.

Como já mencionado, todas as decisões de penalidades do supervisor da equipe deveriam ser submetidas à supervisão do engenheiro responsável pela área específica. Dessa forma, o engenheiro estava autorizado a aplicar suspensões, as quais poderiam resultar em descontos nas férias ou no salário. Segundo o senhor Paiva, o engenheiro poderia impor até 19 dias de suspensão, sendo vedado ultrapassar esse período, pois isso poderia acarretar uma possível demissão. Com isso,

As penalidades possuíam alguns níveis, desde uma simples advertência sendo registrada na ficha profissional do trabalhador, passando pelas de caráter mais grave, de advertência, de repreensão, de suspensão e, por fim, de demissão do serviço público. Ambos os níveis buscavam coibir os casos de negligência na execução dos serviços, no descuido da conservação dos equipamentos ferroviários, na insubordinação perante os seus superiores, na apresentação ao trabalho com sintomas de embriaguez, consumo de bebidas alcoólicas e a prática de jogos de azar nas dependências da empresa, além das agressões físicas (MOURA, 2007, p. 63).

Esses tipos de atos expressam um cotidiano marcado por relações tensas entre uma administração disciplinadora e um quadro de operários que nem sempre interpretavam essas regras de forma semelhante, atribuindo outros sentidos a essas (MOURA, 2007). Esses significados representam uma resistência constante à disciplina a que esses trabalhadores eram submetidos.

Como o senhor Araújo menciona: “Eu nunca peguei essas coisas não, porque tudo que mandavam eu fazer, eu fazia” (ARAÚJO, 27 jan. 2022). Nesse fragmento, observa-se a relação de mandonismo ligada diretamente à consequência de penalidades. Ademais, o aspecto da submissão se faz presente no trabalho ferroviário.

Ao rememorar o tempo de trabalho desses sujeitos, é importante reconhecer a relação entre memória e esquecimento. É fundamental compreender que o esquecimento faz parte da vida de cada ferroviário aposentado. Aspectos fisiológicos, como a idade, contribuem para esse esquecimento, assim como a possibilidade de esquecimento

---

<sup>9</sup> Esses processos envolvem ter passado por todos as etapas citadas no parágrafo anterior, significando que primeiramente quando ocorria alguma infração do regimento interno da RFFSA, uma primeira forma de alerta se dava através do diálogo, caso persistisse, a repreensão seria registrada em sua ficha de conduta. E quando se repetia o caso era levado para ser discutido com o sindicato, buscando promover uma suspensão ou até demitir. Tratando-se dos sujeitos desse estudo, nenhum deles chegou a ser demitido.

voluntário devido à natureza potencialmente traumática de certas lembranças. Nessa perspectiva, tais memórias tendem a se tornar subterrâneas, simbolizando o silêncio em relação ao passado. Além disso, essas memórias subterrâneas delimitam uma fronteira entre o que pode ser dito e o que não pode, entre o confessional e o inconfessável (POLLAK, 1989).

Apesar das histórias que esses sujeitos relembram não seja o passado inteiramente reconstituído, pode-se afirmar que “trazem aspectos desse passado e os moldam para que se ajustem às identidades e aspirações atuais” (THOMSON, 1997, p. 261). Assim, é possível pontuar que nossa identidade molda nossas reminiscências e,

[...] Ao narrar uma história, identificamos o que pensamos que éramos no passado, quem pensamos que somos no presente e o que gostaríamos de ser. As histórias que relembramos não são representações exatas de nosso passado, mas trazem aspectos desse passado e os moldam para que se ajustem às nossas identidades e aspirações atuais. Assim, podemos dizer que nossa identidade molda nossas reminiscências; quem acreditamos que somos no momento e o queremos ser afetam o que julgamos ter sido (THOMSON, 1997, p. 261).

O autor ainda define reminiscência como “passados importantes que compomos para dar um sentido mais satisfatório à nossa vida, à medida que o tempo passa, e para que exista maior consonância entre identidades passadas e presentes” (THOMSON, 1997, p. 57). Tendo em vista a experiência com as entrevistas, foi perceptível o esquecimento voluntário dos ferroviários quando se tratava de penalidades. Assim, Pollak (1992) disserta que memória é seleção. Logo, o autor analisa a memória como uma imagem que um indivíduo adquire ao longo da vida referente a ele mesmo, e como é levada para os outros. Nessa perspectiva, é notório em suas narrativas que permitem relatar apenas o que está dentro do perfil de um trabalhador de boa conduta.

O senhor Araújo até revela: “Já fui chamado atenção com palavras, mas meus pontos nunca foram cortados. Essa parte é uma que não tô alebrado” (ARAÚJO, 27 jan. 2022). O advérbio de negação “nunca” predominou na tentativa de trazer à tona detalhes das razões de penalidades. Um dos aspectos notórios foi que ao se reportar a si utilizaram essa palavra, mas, no momento dos colegas, lembravam. Conforme esse pensamento, é importante considerar que a memória apreende de acordo com sua ambição, fazendo com que o esquecimento opere primeiramente na abordagem cognitiva.

Logo, “a maneira pela qual os grupos e indivíduos fazem frente à perda nos informa sempre sobre o jogo da memória e da identidade no interior da sociedade considerada, em particular quando se trata de heranças do passado” (CANDAUI, 2018, p. 189). Por essa razão, partindo da premissa de que não é possível tudo ser guardado, é

despertado em nós um sentimento de dispersão, de esfacelamento daquilo que é impossível captar em sua totalidade.

Por conseguinte, Portelli (1997) defende que é na seleção e na ordem dos acontecimentos que se pode perceber os significados atribuídos à história narrada. Esta característica é um dos aspectos que “faz a história oral ser diferente”, pois revela mais sobre os significados do que sobre os eventos. Assim, percebe-se uma seleção nas histórias ao adentrar em suas memórias, puxando mais para suas promoções do que para os momentos de punição sofridos no trabalho.

Dessa maneira, ao ocultar as lembranças acerca das punições, foi feita uma seleção da história que se queria produzir. O silêncio promovido no tocante às punições também é capaz de fornecer significações do período de trabalho dos ferroviários. Esse foi o caso do senhor Mendes, que, ao adentrar em suas vivências do trabalho, decidiu ocultar uma parte de suas lembranças, que, segundo ele, são traumáticas. Isso fica evidenciado na sua expressão de indiferença ao ser questionado sobre as penalidades aplicadas ao longo de sua trajetória na RFFSA. Diante disso, a história oral permite captar as sensações, gestos e articulações dos modos de ser do sujeito, atuando como subsídio para melhor compreender o que está sendo narrado.

Rossi (2010) discute acerca do entrelaçamento de memória e esquecimento, afirmando que essa relação é muito profunda. Portelli (2016) corrobora ao afirmar que a oposição entre memória e esquecimento é falsa, uma vez que o esquecimento é parte necessária da memória. Muitas vezes, a memória traumática não se envolve no esquecimento e faz parte das lembranças do dia a dia, como é o caso do senhor Rodrigues.

Uma frase que o senhor Rodrigues não hesitou de revelar: “Meu apontador cortou um ponto meu sem precisão” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). A expressão “sem precisão” do referido ferroviário aposentado pode ser considerada subjetiva, pois para ambos lados houve uma visão diferente. Ainda continua: “Às vezes quando vejo ele na rua, eu ainda lembro... A gente percebe o quanto os traumas permanecem” (RODRIGUES, 09 mai. 2023). Diante disso, pode-se pensar com Portelli (2016) ao desenvolver o conceito de memória perturbadora, considerando aquelas lembranças que são ocultadas no ato de narrar o que se lembra. Pode-se perceber, então, que o senhor Rodrigues considera alguns momentos de seu trabalho constituindo uma memória perturbadora.

Uma das razões para esses pontos serem cortados é por embriaguez, que se fazia presente no cotidiano desses sujeitos, como é o caso de um dos senhores entrevistados.

O referido ferroviário atendeu prontamente em ceder a entrevista. Durante duas horas de conversa sobre seu tempo de trabalho, exaltou muita competência e compromisso com o serviço, mostrando elogios e promoções recebidos pela empresa. Nesse sentido, foi possível construir uma identidade conforme o que estava sendo contado naquele momento. Entretanto, em sua ficha consta penalidades sofridas por embriaguez: “Suspenso por 03 (três) dias no período de 28 a 30.01.91”<sup>10</sup>

A partir disso, pode-se lançar luz sobre a rememoração de algo que foi ocultado ao longo de toda a entrevista por esse senhor. É perceptível que não somente a bebida ocasionava as penalidades, mas também perda de oportunidades. Outro entrevistado, o senhor Ferreira, não hesitou em contar uma experiência que teve devido ao alcoolismo. Ele revela que foi fazer uma prova em Fortaleza, almejando alcançar a carreira de maquinista, assim foi aprovado na primeira fase de prova. Entretanto, na noite anterior da segunda fase, que seria a entrevista, foi beber com uns amigos. Assim, lembra:

Eu ao invés de eu ir pro dormitório, dormir para estar bem para a segunda etapa no dia seguinte, eu fui pros bares com meus colegas que nem tinham sido aprovados para a segunda etapa [...] nós éramos 21 candidatos para 20 vagas. Eu acabei perdendo. Depois tive que aguentar as brincadeiras da turma comigo (FERREIRA, 10 mai. 2023).

Analisando essa fala, pode-se refletir que as possibilidades de ascensão são restringidas pelo sistema e pelas limitações dos próprios indivíduos, limitações de ordem profissional e educacional, entre outras, e das quais os trabalhadores estão conscientes. Por outro lado, as aspirações de ascensão social, na medida em que não são atendidas, tendem a tornar-se centro de frustração e descontentamento (RODRIGUES, 2009, p. 34). Tendo em vista a experiência traumática do senhor Ferreira, a ascensão também poderia ser limitada pelo fator do alcoolismo. Era um aspecto que ele tinha em mente que não poderia infligir. Com isso, hoje, ao rememorar, carrega remorsos de um tempo que não volta mais.

No senso comum do imaginário das cidades por onde esses ferroviários pernoitaram, muitas vezes, o alcoolismo é apontado como algo inerente de sua cultura, faz parte do ser ferroviário. Porém, devemos lembrar aqueles que não ingeriam bebida alcoólica, porque achavam que isso gerava rebeldia no trabalho. Assim, o senhor Araújo afirma nunca ter enveredado por esse caminho, sentindo-se confortável em relembrar situações de terceiros:

---

<sup>10</sup> Histórico de penalidades de um dos ferroviários data do ano 1991. Por se tratar de uma questão sensível, optou-se pela não identificação do sujeito.

**Jaciara:** O senhor lembra de algum caso de colega seu que levou alguma representação por causa de bebida?

**Senhor Araújo:** Tinha muitos. Tinha deles que iam segunda-feira para o serviço e o mestre de linha mandava irem para casa, ainda bêbados. Então dizia: “Vá para casa porque no serviço você só dá problema.” Porque fica mexendo com um com outro e às vezes as pessoas estão trabalhando, com o sangue quente e é arriscado acontecer alguma coisa. Aí o caba voltava, o que podia fazer? E aquele dali já levava o vermelho já (ARAÚJO, 27 jan. 2022).

Nesse trecho, percebe-se um ferroviário tratando de rebeldia reportando-se a terceiros. A expressão “dá problema” é como se fosse os chefes maiores prevenindo de possíveis situações desconfortáveis que esses sujeitos poderiam ocasionar nesse estado. A expressão “sangue quente” denuncia as condições as quais eram submetidos, fazendo parte do ofício do trabalhador da linha. Pois, conforme Portelli (2016) afirma, a memória, na realidade, não é apenas um depósito passivo de informações, mas sim um processo constante de elaboração e reconstrução de significados. De tal forma que as narrativas vão sempre sendo reconstruídas a depender do contexto em que estão sendo produzidas e lembradas.

### Considerações finais

Portanto, pode-se reiterar que nossa identidade molda as memórias, auxiliando no processo de construção da imagem de quem se acredita ser naquele momento, e o que se pretende tornar. Consequentemente, afeta a composição de uma identidade já construída em um determinado passado. Embora estejam suprimidas das memórias, nas fichas de trabalho estão reunidos a maior parte desses atos. Assim, ao tratar do conceito de memória, deve-se pensar nas tensões que não permaneceram estáticas no cenário social, ou seja, pensar a memória é não considerar a permanência de práticas no cotidiano.

Nesse sentido, Matos (2002) já alertava a quem se “atrever” a enveredar pelos estudos do cotidiano que este é um campo minado de incertezas, repleto de controvérsias e de ambiguidades; caminho inóspito para quem procura marcos teóricos fixos e muito definidos. Logo, tratar de subjetividades é abandonar as permanências nos relatos e visualizar um leque de análises.

---

**OFF THE RAILS: STORIES AND TRAUMAS OF RAILWAY WORK IN RERIUTABA-CE (1980-1997)**

**Abstract:** This article proposes an analysis of the world of work of railway workers in Ceará, focusing on subjects residing in the city of Reriutaba, specifically in the permanent category, responsible for the maintenance and conservation of the railway line. In this sense, we sought to highlight the narratives and memories of the workers, aiming to understand the identity project that these individuals aimed to develop. In this work, silence and forgetfulness were considered as elements of analysis of their narratives when mentioning penalties. Therefore, the main methodology was Oral History, dialogued with the crossing of written documents, one of them being the railway workers work sheets that contain the trajectory from entry to exit from the service. Therefore, it was demonstrated that, in addition to the nostalgia of having been a railway worker, there were conflicts in everyday life.

**Keywords:** Memories. Railway workers. Identity. Punishments.

---

---

**FUERA DE LOS RIELES: HISTORIAS Y TRAUMAS DE LA OBRA FERROVIARIA EN RERIUTABA-CE (1980-1997)**

**Resumen:** Este artículo propone un análisis del mundo del trabajo de los trabajadores ferroviarios en Ceará, centrándose en sujetos residentes en la ciudad de Reriutaba, específicamente en la categoría permanente, responsables del mantenimiento y conservación de la línea ferroviaria. En este sentido, buscamos sacar a la luz las narrativas y memorias de los trabajadores, con el objetivo de comprender el proyecto identitario que estos individuos pretendían construir. De esta manera, los relatos y recuerdos salieron a la luz con el objetivo de analizar el proyecto identitario que estos sujetos querían construir. En este trabajo, el silencio y el olvido fueron considerados como elementos de análisis de sus narrativas al abordar las penas. Por lo tanto, la metodología principal fue la Historia Oral, dialogada con el cruce de documentos escritos, siendo uno de ellos los registros funcionales de los trabajadores ferroviarios que abarcan toda la trayectoria laboral desde el ingreso hasta el cese del servicio. Así, quedó demostrado que, además de la nostalgia y el orgullo de haber sido trabajador ferroviario, existían conflictos en la vida cotidiana.

**Palabras clave:** Recuerdos. Trabajadores ferroviarios. Identidade. Castigos.

---

**Referências**

- ARAÚJO, 80 anos, trabalhador de via permanente, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 27 jan. 2022.
- ARRUDA, 65 anos, Engenheiro de via permanente aposentado pela RFFSA, Fortaleza, Ceará, 20 de nov. 2022.
- BONAZZI, Chantal de tourtier. Arquivos: propostas metodológicas. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. (Org.) **Usos & abusos da história oral**. 1996. p. 233-246.
- CANDAU, Joel. **Memória e identidade**. São Paulo: Editora Contexto, 2018.
- CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.



FERREIRA, 62 anos, trabalhador de via permanente, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 10 mai. 2023.

FERREIRA, Marieta de Moraes. **História oral, comemorações e ética**. FGV, 1997.

FROTA, Silvana Ximenes Gomes. **De Santa Cruz a Reriutaba**. Fortaleza: Imperial do Ceará, 1989.

GONÇALVES, Márcia de Almeida. História Local: o reconhecimento da identidade pelo caminho da insignificância. In: MONTEIRO, Ana Maria (et al.). In: **Ensino de História: sujeitos, saberes e práticas**. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2007.

GUIMARÃES, Selva. **Didática e prática de Ensino de História**. 12º edição. Campinas: Papirus Editora, 2011.

LIMA, Francisco de Assis de; PEREIRA, José Hamilton. **Estrada de ferro no Ceará**. Fortaleza: expressão Gráfica e editora Ltda., 2007.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e Cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, São Paulo; EDUSC, 2002.

MENDES, 73 anos, trabalhador de via permanente, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 20 out. 2022.

MOURA, Fabrício Renner de. **Avante, vamos para a luta: cotidiano e militância dos trabalhadores ferroviários da cidade de Cruz Alta (1958-1964)**. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2007.

PAIVA, 86 anos, Supervisor de via permanente aposentado da RFFSA, Reriutaba, Ceará, 04 de ago. 2022.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro. v.5, n.10, p. 200-215, 1992.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Estudos Históricos**. RJ, v. 2, n. 3, p. 03-15, 1989.

PORTELLI, Alessandro. **História Oral como arte da escuta**. São Paulo: Letra e Voz, 2016.

PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na história oral. **Projeto História**. São Paulo. (15) abril, 1997.

ROCHA, 80 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 14 jul. 2022.

RODRIGUES, 68 anos, trabalhador de via permanente, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 09 mai. 2023.

RODRIGUES, Leôncio Martins. **Industrialização e atitudes operárias: estudo de um grupo de trabalhadores**, Rio de Janeiro, 2009.

ROSSI, Paolo. **O passado, a memória, o esquecimento: Seis ensaios da história das ideias**. Tradução Nilson Moulin, São Paulo: Editora UNESP, 2010.

SOARES, 70 anos, trabalhador de via permanente da RFFSA, Reriutaba, Ceará. Entrevista concedida à autora, 10 de junho. 2023.

THOMPSON, Alistair. Reconstituo a memória: questões sobre a relação entre história oral e as memórias. **Projeto História**, v. 15, 1997.

THOMPSON, Alistair. Os debates sobre memória e história: alguns aspectos internacionais. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes. (Org.) **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. p. 65-91.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba (1916-1960)**. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

---

#### SOBRE O AUTOR

**Jaciara Azevedo Rodrigues** é mestranda em História, Culturas e Espacialidades pela Universidade Estadual do Ceará (UECE); bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

---

Recebido em 27/11/2023

Aceito em 17/06/2024