

## Memória, linguagem e transporte público: “Batistinha”, líder ferroviário até 1964.

ANTÔNIO AUGUSTO MOREIRA DE FARIA <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) - Faculdade de Letras.  
Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 – Campus Pampulha, tel (31)3409-5123;  
Belo Horizonte – MG – Brasil  
[aamf@ufmg.br](mailto:aamf@ufmg.br) .

DIMAS ALBERTO GAZOLLA PALHARES <sup>2</sup>

<sup>2</sup> Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) – Escola de Engenharia  
Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnia.  
Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 – Campus Pampulha, Bl 3, 3º andar, s/ 2027, tel. (31)3409-1771  
Belo Horizonte – MG – Brasil  
[dagap@cce.ufmg.br](mailto:dagap@cce.ufmg.br)

**Síntese:** A memória do transporte público passa pela memória de seus trabalhadores. Compreender a trajetória do ferroviário “Batistinha” (Demisthoclides Baptista), que em 1964 era sindicalista e deputado federal, ajuda a compreender as mudanças na política brasileira de transporte público sobre trilhos, nos períodos anterior e posterior a 1964.

**Palavras-chaves:** Transporte público sobre trilhos; Ferrovias; Ferroviários; Memória do transporte ferroviário; 1964.

### 1. Introdução

A memória do transporte público, como de qualquer atividade humana, passa pela memória de seus trabalhadores. Por isto, a presente comunicação técnica tem dois objetivos, a serem perseguidos tendo como ponto de partida a “história oral” (Pessanha & Gomes, 1994), na modalidade ‘história de vida’, do ferroviário Demisthoclides Baptista (1928-1993), conhecido como “Batistinha”, que em 1964 era presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Estrada de Ferro Leopoldina (RJ, MG e ES), pela segunda vez; membro do Comando Geral dos Trabalhadores, CGT; e deputado federal pelo Estado do Rio de Janeiro (Figueiredo, coord., 1994; de Paula, 2000).

O primeiro objetivo da comunicação técnica é compreender um sistema ferroviário público como parte de uma política de transporte de cargas e principalmente de passageiros, em diversas dimensões articuladas entre si: suburbana, intermunicipal e interestadual. O segundo objetivo é compreender a mudança na matriz de transportes brasileira a partir de 1964, com o desenvolvimento da hipertrofia rodoviária.

Buscando atingir os dois objetivos, o presente trabalho aplica o conjunto teórico e metodológico conhecido como Análise do Discurso (Faria, 2005 e 2015) à entrevista-depoimento, na modalidade de história oral denominada história de vida, concedida por Batistinha ao Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, publicada pelo Centro de Memória Ferroviária daquele sindicato (Figueiredo, coord., 1994).

A análise da história de vida procura identificar articulações entre personagens (como os trabalhadores, principalmente ferroviários, e o restante da população, principalmente os usuários do transporte público ferroviário), temas (como as atividades ferroviárias; os salários; as greves e outros movimentos reivindicatórios; a participação sindical; a participação política), localização espacial (como a região suburbana do Rio de Janeiro e outras regiões servidas pelo transporte público da Estrada de Ferro Leopoldina, onde trabalhava Batistinha: ES, MG e RJ) e localização temporal (até o golpe de 1964, e a partir de então) no discurso daquele líder de trabalhadores. E apresenta como resultados algumas das principais características do sindicalista: como se tornou ferroviário; como desenvolveu liderança; como se relacionou com os companheiros ferroviários e os demais trabalhadores; que lhe aconteceu a partir do golpe político e militar de 1964; e que consequências tudo isto traz para a atualidade, inclusive para compreender a evolução da matriz de transportes brasileira.

Se alguns dos aspectos encontrados são relativamente previsíveis, porque diretamente relacionados à conjuntura histórica brasileira entre 1945 e 1964, outros aspectos são menos previsíveis e até surpreendentes. Um exemplo é a percepção do sindicalista acerca da hipertrofia rodoviária que já ameaçava a matriz de transportes brasileira e se acentuaria a partir de 1964. Outro exemplo refere-se às mudanças na cultura profissional ferroviária entre a geração de Batistinha e a atual geração de trabalhadores (metro)ferroviários. Um terceiro exemplo é a importância da cultura letrada na trajetória pessoal e política de Batistinha, que na juventude foi líder estudantil e quando adulto, já sindicalista, se formou advogado.

## **2. Da iniciação ao desenvolvimento ferroviário, sindical e político de Batistinha**

Analisar uma história de vida inclui identificar relações entre os personagens, os temas, a localização espacial e a localização temporal (Faria, 2015). Quanto aos personagens, os principais são obviamente os ferroviários, no presente caso, embora haja também outros trabalhadores, como será visto adiante, e haja ainda os usuários do transporte público sobre trilhos.

Quanto aos temas, alguns são relativamente previsíveis, como as atividades de trabalho, os salários, as greves e outros movimentos reivindicatórios; mas há também temas menos previsíveis, como a percepção e leitura das políticas públicas de transportes, como a liderança tanto sindical quanto política e, sobretudo, cultural.

A localização espacial abrange no caso a região suburbana do Rio de Janeiro e outras regiões servidas pelo transporte público ferroviário da antiga E.F. Leopoldina, onde trabalhava o entrevistado: sul do Espírito Santo, Minas Gerais (Zona da Mata) e interior central e leste do Estado do Rio de Janeiro.

Quanto à localização temporal, esta se desdobra dois períodos: o que vai até o golpe de Estado ocorrido em março/abril de 1964 e o período iniciado com o golpe. E é a partir destas duas temporalidades que será reproduzida, parcialmente, e discutida a história de vida narrada pelo próprio líder ferroviário e publicada com o título *Batistinha, o combatente dos trilhos* (Figueiredo, coord., 1994).

### **2.1. Antes do golpe: até março de 1964**

O presente trabalho começa por destacar um tema pouco previsível para um ferroviário do pré-1964: cultura letrada, inclusive na dimensão educacional, bem superior à média dos trabalhadores brasileiros de então. A atividade como caixeiro de armazém ferroviário na sua terra natal, Cachoeiro do Itapemirim (ES), não impediu Batistinha de estudar e chegar a concluir curso superior, tornando-se algo raro na época e ainda nos dias atuais - um ferroviário advogado:

(1) “(...) foram eles [ferroviários, colegas de trabalho que se opunham a uma diretoria sindical “pelega”] que me indicaram para presidir uma chapa para o sindicato. Eu (...) era estudante ainda, tinha vinte e poucos anos, mas já estava fazendo vestibular para Direito na Universidade do Espírito Santo. Tanto que fiz vestibular já no sindicato, em 1954.” (Figueiredo, 1994, p. 21; sem grifos no original desta citação e das próximas)

O desenvolvimento cultural do jovem ferroviário havia começado na infância e passado pela adolescência, estimulado por personagens da sua própria família:

(2) “(...) o velho [o pai] tinha em relação a cultura, ele que não pôde estudar, um apreço muito grande. Dava um valor muito grande ao colégio. Lá em casa podia faltar dinheiro para o pão, agora, para o lápis, não.” (id., p. 20)

(3) “(...) meu irmão Deusdeth (...) me orientou muito. Indicava os livros que eu devia ler, (...). Sempre tive muita fome de leitura. Lia tudo que me caía na mão: os romancistas soviéticos e os primeiros romancistas russos, como Dostoiévski (...). também li O Capital, de Marx, numa tradução muito ruim. (...) Li o Jorge Amado, (...) li o Graciliano Ramos, o José Lins do Rego (...). também Raquel de Queiroz, com O Quinze. Líamos Euclides da Cunha, muito importante até hoje.” (id., p. 21)

Após concluir o curso de Direito e se tornar advogado, Batistinha não deixou de ser ferroviário. Apenas mudou de trabalho na E.F. Leopoldina, para uma ocupação e um horário que lhe permitiram compatibilizar a atividade de advogado com a atuação sindical:

(4) “A ferrovia sempre teve quadro de carreira (...). E (...) todo empregado que se formasse num curso superior tinha preferência para recrutamento, desde que a empresa precisasse daquele serviço (...). Eles [dirigentes da empresa] jamais esperavam, porque naquela época era muito difícil estudar, que um cara vindo lá da base pudesse vir a ter diploma universitário. Nunca tinha ocorrido aquilo na empresa, e principalmente sendo um cara como eu, caixeiro de armazém. Aí me formo advogado e eles não puderam, não tiveram como recuar de me dar o cargo. (...) havia um Departamento de Assistência ao Ferroviário (...). E o DAF tinha um serviço jurídico para prestar assistência a viúvas e em problemas criminais. Fui lotado no DAF. Minha trajetória foi essa, de caixeiro a advogado. (...) Dava meio-expediente de manhã, porque naquele tempo o ferroviário de escritório só trabalhava seis horas. (...) Eu cumpria meu horário de manhã no DAF, chegava cedo, umas 7 ou 8 horas.” (id., p. 29)

Nas relações entre cultura e trabalho, torna-se pertinente registrar como Batistinha concatenou sua iniciação na ferrovia e o prosseguimento dos estudos:

(5) “Meu pai era auxiliar de estação, um salário baixíssimo, e naquela época era baixo mesmo, porque a empresa era propriedade privada dos ingleses, se chamava Leopoldina Railway. (...) Eu entrei na empresa em 1942, como aprendiz, mais ou menos com 15 ou 16 anos. (...) Na empresa fui trabalhar no armazém (...), despachava mercadorias (...) trabalhava das 8 às 17 h. Almoçava em casa – era uma hora de almoço – e depois das cinco horas corria, tomava um banho e ia para o colégio. Meu tempo era muito curto.” (id., p. 19-21)

(6) “A cidade [Cachoeiro do Itapemirim] tinha poucas opções de emprego: ou você trabalhava no comércio, ou na ferrovia, ou numa fábrica de tecidos, que havia próxima à linha do trem. Então, geralmente o ferroviário casava com a moça da fábrica. (...) Eu, por exemplo, tenho duas irmãs casadas com ferroviários, e elas trabalhavam na fábrica de tecidos. E também eu acabei casando com uma moça desta fábrica.” (id., p. 20)

A iniciação de Batistinha no trabalho ferroviário coincidiu com a iniciação sindical, pois seu pai, também ferroviário, participava de atividades sindicais a que levava o filho:

(7) “Aos domingos ia com meu pai assistir às sessões do Centro Operário e assistia também ao movimento sindical. Eu acompanhava papai nas assembleias e reuniões do sindicato: lá

[Cachoeiro] tem uma delegacia sindical, e acompanhávamos as coisas bem de perto. (...)” (Figueiredo, 1994, p. 20)

(8) “As diretorias do sindicato eram pelegas, mas havia um trabalho de base muito grande, e as bases gostavam das assembleias, onde geralmente se criavam comissões (...). Para cada reivindicação, a título de ajudar a diretoria do sindicato, se criava uma comissão, que checava os direitos e criava condições que contribuíssem para a deflagração da greve. (...) para vocês terem uma ideia, logo após a Constituição de 1946 foram os ferroviários a fazerem a primeira greve. Em 1948, mais outra. Essa greve de 1948 teve uma importância muito grande, porque ela visava estatizar a empresa, tirar do domínio dos ingleses.” (id., p. 22)

(9) “De uns 20 mil ferroviários, 17 mil eram sindicalizados.” (id., p. 28)

E parte da trajetória entre a iniciação ferroviária e a liderança sindical é assim narrada por Batistinha:

(1’) “(...) foram eles [ferroviários que em 1954 se opunham às ‘diretorias pelegas’] que me indicaram para presidir uma chapa para o sindicato. Eu (...) era estudante ainda, tinha vinte e poucos anos, mas já estava fazendo vestibular para Direito na Universidade do Espírito Santo. Tanto que fiz vestibular já no sindicato, em 1954 Foi a primeira vez que se fez uma chapa sindical vinda do interior. Eu vinha representando Cachoeiro [do Itapemirim] e toda aquela região até Vitória; outro companheiro por Macaé [RJ], e Jacy Barbetto representando Campos.”

(10) “Nas oficinas havia mais mentalidade operária. (...) A base operária de qualquer ferrovia é mesmo as oficinas. O pessoal da via permanente era geralmente recrutado no campo. Já o pessoal da estação e do escritório trabalhava de gravata (...)” (id., p. 34)

(11) Coaraci Martins de Oliveira, que era comunista e de Macaé, (...) foi transferido para Cachoeiro. Ele era artífice e lá me conheceu. Depois, no Rio [de Janeiro], o Coaraci participou de uma reunião do Partido Comunista para discutir o problema da composição da chapa. Ele disse que tinha uma indicação para presidente. Queriam saber se o indicado era do Partido. Ele falou que não, que era uma pessoa de Cachoeiro, da confiança dele, e que me indicava para presidente. (...) foi a primeira vez que a cabeça da chapa veio do interior, porque o maior colégio eleitoral era no Rio, em Barão de Mauá [estação inicial da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, onde também se localizava a sede da ferrovia], no escritório da empresa. Então, geralmente os candidatos, ou pelo menos o cabeça, vinham daí.” (id., p. 22)

Entre os temas sindicais relacionados ao da liderança, encontra-se necessariamente o das reivindicações, como nos trechos seguintes:

(12) “Quando cheguei [ao Rio, como presidente do sindicato] estava sendo criada uma comissão em defesa do salário mínimo de 2400 cruzeiros e para realizar o Primeiro de Maio. (...) Fui presidente da comissão de festejos [do Dia do Trabalho] e da luta pelo aumento do salário mínimo, que conquistamos.” (id., p. 24)

(13) “Um mês após a morte de Getúlio [Vargas] (...) paramos na ferrovia, lutando pelo salário mínimo de 2400 cruzeiros (...) e pelo adicional por tempo de serviço.” (id., ib.)

Além de reajuste salarial, outro tema frequente nos movimentos reivindicatórios era o atraso de pagamento:

(14) “Eram greves reivindicatórias contra o atraso de pagamento. Costumava haver muito atraso. (...) la atrasando muito o pagamento, e um dos nossos compromissos da campanha eleitoral era exigir o pagamento em dia.” (id., p. 32)

O tema da greve, como nos trechos (9), (14) e (15) leva ao das retaliações da empresa, inclusive punições:

(13') "Demissões em massa, e aqueles [ferroviários] que tinham estabilidade foram transferidos de seus locais de trabalho, todos. (...) Após a greve [de 1954], me mandaram para São Geraldo, uma pequena cidade de Minas (...) Foi castigo mesmo." (id., p. 24-25)

Cabe assinalar que até 1964 os trabalhadores brasileiros, quando completavam dez anos ininterruptos de trabalho na mesma empresa, conquistavam direito à estabilidade. O fim desse direito foi uma das primeiras mudanças trabalhistas após 1964.

Ainda com relação a reivindicações sindicais, inclusive greves, que no caso afetavam o transporte público ferroviário de passageiros, o sindicalista relata o seguinte:

(15) "Toda greve nossa saía um boletim, Suburbano amigo era o título. Sempre achei o seguinte: 80% da greve é opinião pública. Você tem que estar com ela a seu favor, de acordo com você, o resto é organização."

Cabe assinalar que o trecho acima deixa nítida, mesmo implícita, a prioridade sindical referente ao subconjunto suburbano de um personagem coletivo que ainda não havia surgido na narrativa: o usuário do transporte público ferroviário. A importância dos passageiros suburbanos, no conjunto dos passageiros transportados pelos trens da E.F. Leopoldina, decorre do fato de que:

"O tráfego suburbano produziu e moldou diversos bairros no Rio de Janeiro. A linha (hoje incorporada à Supervia...) tinha a extensão do centro do Rio (Barão de Mauá) (...) até Duque de Caxias, com 19,176 km., compreendendo as seguintes estações: Barão de Mauá, Triagem, Manguinhos, Bonsucesso, Ramos, Pedro Ernesto, Penha, Penha Circular, Braz de Pina, Cordovil, Lucas, Vigário Geral e Duque de Caxias. Em 1960, eram transportados em média 80 mil passageiros, em 130 trens diários, nos dois sentidos." (de Paula, 2000, p. 64)

Além dos passageiros dos trens suburbanos, havia os passageiros dos demais trens afetados por greves, como deixa implícito outro trecho da narrativa:

(16) "No dia marcado [para uma greve] cheguei a Barão de Mauá ao meio-dia, exatamente o horário em que saía um trem para Campos [norte do RJ]. Cheguei e disse ao maquinista que estávamos em greve e o trem não podia sair. O companheiro atendeu prontamente." (Figueiredo, coord., p. 31)

Dentre os temas menos previsíveis, encontram-se também os relacionados a percepção e leitura das políticas públicas de transporte, nas quais personagens como os ferroviários e os passageiros tornam-se progressivamente afetados pela priorização rodoviária de governos brasileiros estimulados pela influência estadunidense. Segundo relata o sindicalista:

(17) "Nessa época [Governo Dutra, 1946-51] os americanos já estavam desalojando os ingleses, ocupando o espaço que era deles aqui. E qual a forma que os americanos começaram a usar? Foram as rodovias. Faziam empréstimos ao governo brasileiro, (...) era para o Brasil comprar toda a linha, desde o petróleo bruto, os caminhões, os tratores (...). Então acabaram com as ferrovias, que foram abandonadas em detrimento das rodovias." (id., p. 24)

(18) "Hoje você vê a Central, a Leopoldina, com um material rodante muito antigo, porque não houve um esforço realmente sério em aparelhar o sistema ferroviário." (id., p. 24)

Percebendo que "os americanos já estavam desalojando os ingleses", o líder ferroviário percebe tanto a mudança na hegemonia econômica neocolonial sobre o Brasil quanto suas consequências para a política de transportes, de tal mudança. De fato, a hegemonia britânica na economia brasileira proporcionou a tecnologia do vapor nos transportes, tanto sobre os trilhos quanto sobre as águas. No caso do transporte público sobre trilhos, a hegemonia britânica chegou a iniciar a substituição da energia térmica pela energia elétrica. E a hegemonização econômica do Brasil pelos Estados Unidos

proporcionou a hegemonia tecnológica do petróleo e de seus derivados, tanto no próprio transporte sobre trilhos quanto, principalmente, no transporte sobre pneus.

Por outro lado, Batistinha não chega a apresentar como tema de sua narrativa aquele que foi um dos principais temas, senão o principal, na mudança hegemônica em direção ao transporte sobre pneus: o financiamento rodoviário a fundo perdido, a partir do imposto sobre combustíveis e lubrificantes.

Tal financiamento foi iniciado no governo Washington Luís, entre 1926 e 1930 (Vargas, 1994; Lima Neto *et al.*, 2001). Naquele governo, chegou ao poder “o lobby a favor do rodoviarismo”, segundo Lima Neto *et al.* (2001, p. 177). Passou a ser priorizada “a dinâmica de construção de rodovias com recursos públicos” (id., ib.) provenientes do “Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais, baseado num imposto sobre a importação de gasolina” (Vargas, 1994, p. 143).

O Fundo proporcionou recursos financeiros para a política segundo a qual “governar é abrir estradas” (Lima Neto *et al.*, 2001, p. 178). E lançou as bases para o que ocorreria “no futuro, quando as redes hídrica e férrea, sob a pressão competitiva dos meios rodoviários, começavam a se debilitar em termos comerciais (...) Era prenúncio de uma progressiva dependência nacional da rodovia (...)” (id., p. 181).

Anos depois, em 1945, houve a “criação do Fundo Rodoviário Nacional, resultante de impostos sobre combustíveis e lubrificantes líquidos (Decreto-Lei 8463, de 27/12/1945)” (Vargas, 1994, p.151), que vigoraria até 1988, quando foi promulgada a atual Constituição Brasileira.

A rodoviarização do Brasil conecta o antes e o após 1964; mas, neste segundo momento, inclui uma desativação ferroviária que passa a fazer parte explícita de uma política de Estado, atravessando todos os governos entre 1964 e 1985: Castelo Branco (1964-1967), Costa e Silva (1967-1969), Medici (1969-1974), Geisel (1974-1979) e Figueiredo (1979-1985). Como resultado de tal política de transportes, a malha ferroviária brasileira perde quase 10 mil quilômetros de sua extensão, regredindo de 38173 km, em 1960, para 29909 km, em 1980 (de Paula, 2000, p. 67). Com isto, a

“operação de transporte rodoviário de cargas e passageiros no País consolidou seu papel, alcançando em 1984 (...) valores correspondentes aproximadamente a 60% da produção total de transporte de cargas e a de 95% do volume de passageiros.” (Lima Filho *et al.*, 2001, p. 339)

Além da política de transportes, outro tema político na trajetória de Batistinha é a transição do mandato sindical ao mandato de deputado federal, eleito em 1962:

(19) “Eu concorri pelo Estado do Rio, na época a Guanabara era separada. O Partido me indicou (...). Nunca fiz muita fé no Parlamento (...) até que um dia um rapaz me convenceu ... ‘Você vai e faz como Lênin. Lênin dizia que a gente deve usar a tribuna burguesa’.” (Figueiredo, coord., 1994, p. 43)

A opção pelo Partido Comunista é assim explicada pelo ferroviário:

(20) ““Na ferrovia (...) o Partido existia, e aquelas pessoas que você mais admirava, você ia ver e o danado era comunista. Aquela pessoa mais combativa era comunista. (...) Na ferrovia havia o Partido Comunista (...), era clandestino, mas você identificava algumas pessoas, outras não. Eles estavam sempre presentes (...).” (id., ib.)

## 2.2. A partir do golpe de 1964

A narrativa de Batistinha sobre o que lhe aconteceu a partir do golpe começa assim:

(21) “Veio o golpe e nós resistimos. Quando tudo acabou, retirei organizadamente os ferroviários da Leopoldina, usando viaturas da empresa. Requisitei, botei nosso pessoal de

motorista para levar todo mundo para Caxias [Baixada Fluminense]. Eu tinha uma base política muito grande em Caxias. Além dos ferroviários havia a Petrobrás, a FNM, e eu esperava alguma resistência no sul [do país]. Se houvesse essa resistência, tínhamos condições de fazer alguma coisa em Caxias.” (id., ib.)

Com a vitória do golpe, Batistinha teve cassados seus mandatos sindical e parlamentar, precisando ainda exilar-se no Uruguai:

(22) “Fui exilado em julho de 64. Entrei na Embaixada do Uruguai, aqui, no Rio (...). Entrei no dia em que fui cassado, 9 de abril. Foi quando saiu a relação da cassação dos mandatos e direitos políticos.” (id., ib.)

Quando voltou ao Brasil, Batistinha retomou sua atuação sindical, mas em condições desfavoráveis:

(23) “Quando voltei do Uruguai, parei em São Paulo, tendo [o ferroviário paulista Rafael] Martinelli como anfitrião. Tínhamos interesse em reorganizar o movimento sindical paulista. Essa foi a tarefa que recebi (...) do Partido. (...) Começamos um trabalho de reorganização na região do ABC. (...) Estava todo arrebitado o movimento sindical, mas a Igreja já estava dando uma boa contribuição.” (id., p. 50)

(24) “E depois no Rio mandei fazer um levantamento dos processos contra mim e consultei os advogados do Partido. Disseram que eu ia pegar uma cadeia leve, dois anos.” (id., p. 51)

Encerrado o regime político ditatorial em 1985, Batistinha volta a atuar em atividades sindicais, sobretudo na cidade do Rio de Janeiro, junto a uma nova geração de sindicalistas ferroviários:

(25) “(...) veio a eleição para o sindicato [dos ferroviários] da Central. O pessoal [uma das chapas concorrentes] foi lá para o meu escritório, ganhamos a eleição, depois veio a greve [de 1986]. O pessoal não tinha mesmo experiência e achou importante eu ajudar.” (id., p. 52)

Batistinha discorre sobre algumas relações entre sua geração ferroviária e a atual:

(26) “(...) sobre a situação atual não sou muito íntimo. (...) até 64 travávamos uma luta que eu achava fácil. Porque era filho de ferroviário que tinha feito greve. Era neto de ferroviário que também tinha feito greve. Hoje acho interessante, pois essa juventude não teve essa herança. Foram recrutados na rua para a ferrovia, sem ter essa tradição.” (id., p. 54)

Um exemplo de diferenças entre as duas gerações ferroviárias pode ser encontrada em recente reportagem jornalística:

(27) “A equipe da Revista Ferroviária acompanhou o turno de uma maquinista da Linha 8-Diamante para conhecer um pouco da rotina da condução de passageiros. (...) Para nos conduzir neste percurso, a CPTM indicou Laís Alves Santos, uma jovem de 22 anos, que há dois integra a equipe de maquinistas da companhia. (...) Laís (...) dos 15 aos 17 anos (...) fazia o curso técnico de elétrica (...). Aos 20 anos, prestou concurso para maquinista (...). Aprovada, fez todos os testes necessários, e depois de dois meses de aulas teóricas enfrentou mais dois meses de prática na cabine, sempre acompanhada de um monitor (...). Desde então, Laís só opera trens nesta linha.” (Betting, 2014, p. 46-7)

A jovem Laís Santos, “uma das 68 mulheres que se aventuram nesse universo” (id., p. 46), não é a única ferroviária personagem da Revista Ferroviária. Outra maquinista é também destacada na reportagem: “(...) Elisabeth Quintiniano da Silva, supervisora de tração, que entrou na CPTM na primeira turma de maquinistas mulheres da companhia.” (id., p. 50)

Uma iniciação no trabalho ferroviário como a narrada por Batistinha, de pais para filhos em sucessivas gerações de ferroviários exclusivamente masculinas, é muito diferente da cultura profissional ferroviária atual, com suas possibilidades de ingresso nesse tipo de trabalho. Além da presença feminina – inclusive em cargo de supervisão, como se vê no caso da segunda personagem feminina ferroviária – há uma escolaridade técnica de nível médio no caso da primeira personagem feminina, e a exigência de concurso público como requisito para ingresso na ferrovia.

Por outro lado, ainda quanto às relações entre diferentes gerações de trabalhadores no transporte público sobre trilhos, não escapa a Batistinha a importância da memória sindical:

(28) “Acho isso [levantamento da memória sindical] um avanço. Vocês deviam até ter encontrado esse material no sindicato, mas a ditadura não permitiu. Eu mesmo, por exemplo, tenho interesse em saber como foi a greve de 1934. Papai falava nela (...). As greves de 46 e 48 eu sei o motivo, já era ferroviário nessa época. Mas a de 34 não sei nada.” (Figueiredo, coord., p. 54)

### 3. Conclusões

A narrativa memorialística do ferroviário Batistinha permite que o leitor conheça vários fatos na história do transporte público sobre trilhos no Brasil, sobretudo em parte da região sudeste. Além disto, a comparação entre a conjuntura atual e a vivenciada por Batistinha possibilita, no caso da ferrovia, o desenvolvimento de uma compreensão comparativa, onde destaques de aspectos relevantes para o estudo dos transportes públicos no Brasil podem ser percebidos e melhor esclarecidos, ao serem identificados na sua narrativa, tais como:

- a contraposição de modelos de gestão ferroviária: privada britânica x pública estatal;
- a mudança nas relações de trabalho no transporte ferroviário, implicando perdas na qualidade de serviço;
- a hegemonia econômica neocolonial britânica x a hegemonia econômica norte-americana;
- as concorrências cronológicas históricas para a alteração da matriz modal de transporte brasileira;
- a influência dos fundos nacionais especiais para financiamento do transporte rodoviário no Brasil;

Esta compreensão comparativa, com o acréscimo de outros estudos, poderá ser expandida para as demais áreas do transporte público.

Relacionando esta comunicação técnica com outros estudos acerca de cultura profissional e cultura sindical (p. ex. Faria, 1996, 2005 e 2015), é possível concluir também que a cultura letrada, um dos traços distintivos entre líderes e liderados no sindicalismo nacional até 1964, tende a se enfraquecer ou mesmo desaparecer, na medida em que avança a escolaridade da população brasileira, como foi visto no caso da jovem maquinista da CPTM.

Assim, torna-se pertinente desenvolver pesquisas sistemáticas sobre a memória dos trabalhadores, entre eles os metroferroviários, no transporte público. Neste sentido, o presente estudo soma-se a outros, como os de P.C. Inácio (2003) sobre trabalhadores “turmeiros” de via permanente ferroviária; de U.C.R. Oliveira (2006) sobre maquinistas da Estrada de Ferro Vitória a Minas; e de D.A. de Paula (2000), que, pesquisando a antiga E.F. Leopoldina no que se refere à desativação de muitas das suas linhas, também se deparou com a memória de Batistinha e de outros sindicalistas ferroviários.



O desenvolvimento de tais estudos cabe evidentemente às organizações dos próprios trabalhadores nos transportes públicos; mas não apenas a elas, pois a temática diz respeito também às instituições de ensino e pesquisa no campo dos transportes e de sua memória. Afinal, as perspectivas das organizações sindicais dos trabalhadores são diferentes, mas não necessariamente antagônicas, em relação às perspectivas de ensino e pesquisa institucionais. Um passo em comum pode ser a organização de uma rede de pesquisas sobre a memória dos trabalhadores nos transportes públicos.

### Referências bibliográficas

BETTING, D. Toque feminino na CPTM. In: **Revista ferroviária**, dezembro 2013/janeiro 2014. p. 46-51.

FARIA, A.A.M. Cristianismo e marxismo em dois discursos sobre trabalhadores. In: MAGALHÃES, I. (org.) **As múltiplas faces da linguagem**. Brasília, Ed. UnB, 1996. p. 401-411.

\_\_\_\_\_. Aspectos linguísticos de discursos ficcionais sobre trabalhadores: os casos de *Germinal* e *Morro Velho*. In: MELLO, R. (org.) **Análise do discurso e literatura**. Belo Horizonte: Núcleo de Análise do Discurso (Faculdade de Letras, UFMG), 2005 p. 255-277.

\_\_\_\_\_. FARIA, A.A.M. Análise de discursos sobre, e de, trabalhadores. In: FARIA, A.A.M.; GONÇALVES, D.S.; SOARES, M.J.H. (orgs.) **Linguagem, trabalho, educação e cultura - estudos**. Belo Horizonte: Viva Voz (edições eletrônicas da Faculdade de Letras da UFMG), 2015 (no prelo). p. 123-155.

FIGUEIREDO, B. (coord.) **Batistinha, o combatente dos trilhos**. Rio de Janeiro: Arquivo de Memória Operária IFCS/UFRJ & Centro de Memória Ferroviária do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, 1994. 61 p.

INÁCIO, P.C. **Trabalho, ferrovia e memória: a experiência de turmeiro no trabalho ferroviário**. Uberlândia, MG: Universidade Federal de Uberlândia (dissertação de mestrado em História), 2003, 128 p.

LIMA NETO, O. (coord.); BRASILEIRO, A.; SANTOS, J.J.G.; SENNA, J.M.; ORRICO FILHO, R.D. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Recife: Ed. UFPE; Brasília, DF: GEIPOT/Ministério dos Transportes. 2001, 513 p.

OLIVEIRA, U.C.R. **Representações sociais de uma ferrovia: maquinistas da Estrada de Ferro Vitória a Minas**. Vitória: UFES (dissertação de mestrado em Administração), 2006. 186 p.

de PAULA, D.A. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina**. Niterói: Universidade Federal Fluminense (tese de doutorado em História), 2000. 229 p.

PESSANHA, E.G.F.; GOMES, S.L.R. Batistinha: sindicalismo do Rio de Janeiro. In: FIGUEIREDO, B. (coord.) **Batistinha, o combatente dos trilhos**. Rio de Janeiro: Arquivo de Memória Operária IFCS/UFRJ & Centro de Memória Ferroviária do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, 1994. p. 17.

VARGAS, M. Construção de estradas. In: MOTOYAMA, S. (org.) **Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica**. São Paulo: Ed. UNESP & Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994. p. 137-156.