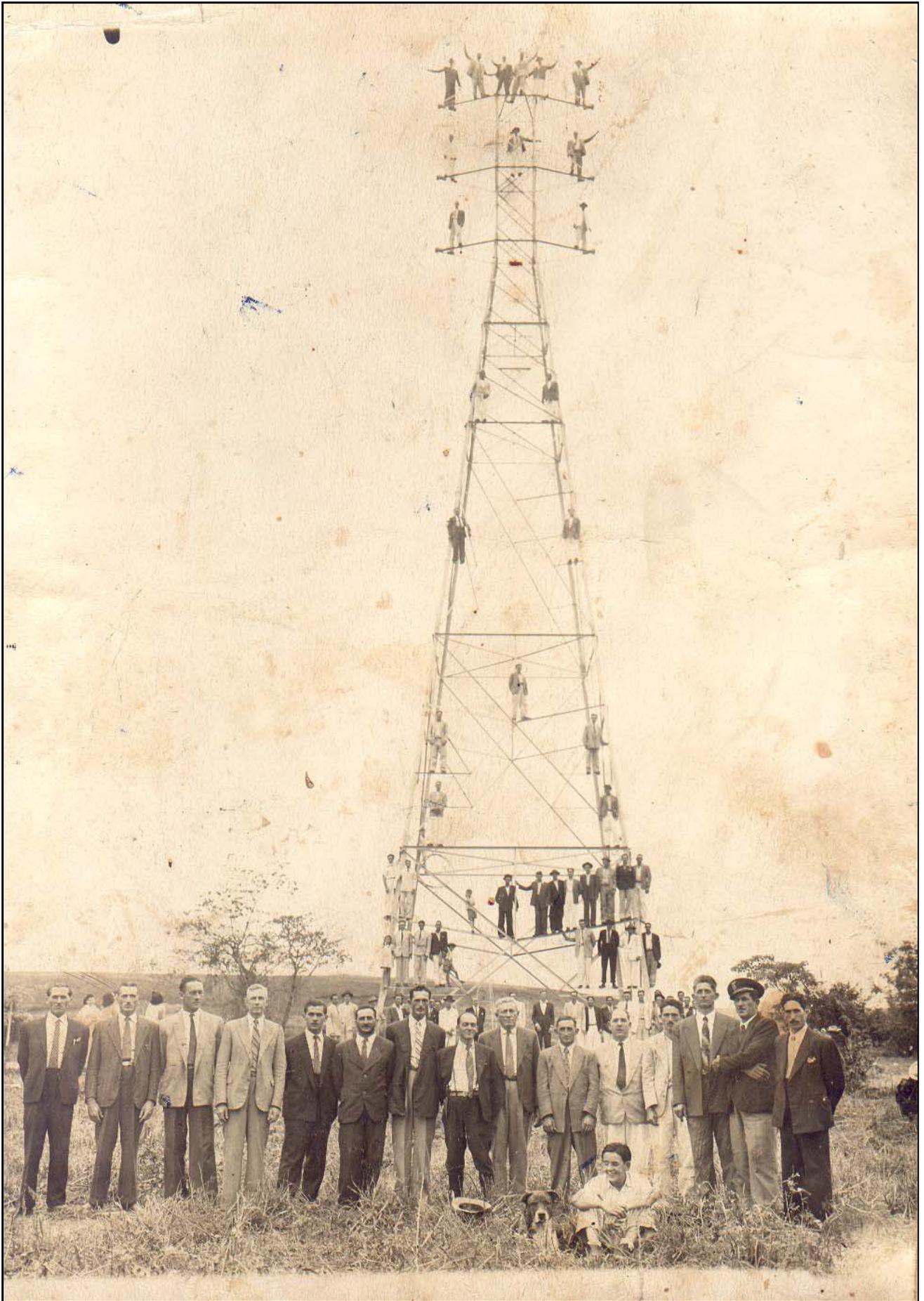


Disciplina da Paulista: “a gente aprendeu muito disciplina, foi bom prá nós”





A imagem registrada em 1945 fala da inauguração de uma torre de transmissão de energia da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. O evento marcou o primeiro passo dos trabalhos de eletrificação da linha de Jaú à Bauru e reuniu nas imediações da cidade de Pederneiras engenheiros, mulheres, crianças, curiosos e os operários responsáveis pela empreitada.

Nos primeiro e segundo planos uma criança com um cachorro e, depois, os chefes identificados pela postura séria.

No terceiro plano, ainda no chão, 23 pessoas quase escondidas atrás do primeiro agrupamento. Na base metálica da torre 3 crianças e 17 homens. Outros operários se organizaram nas laterais e no centro da torre. Sobre todos, seis homens acenam com os braços para chamarem a atenção, se diferenciarem e serem vistos. Entre esses, um homem todo de preto à esquerda faz sinal em direção ao chão, na direção em que se encontram três mulheres, sendo duas com os pescoços inclinados para cima. Em um dia de festa, os trabalhadores distribuíram-se na estrutura do cone metálico. Em um dia de festa, o trabalho foi colocado de lado e o sorriso do garoto com seu cachorro ao lado de um chapéu fitado por um homem baixo e calvo desconstruíram uma suposta formalidade do fotógrafo.

Na fotografia construída ao revés da hierarquia da empresa, em que os corajosos vão para o topo e os chefes ficam no chão, em que os olhos direcionam-se não para o centro do poder, mas para os aventureiros do trabalho, o acontecimento dá lugar ao detalhe, ao mínimo e à coisa em si. Afinal, o que há de importante na inauguração de uma torre sem cabos de energia elétrica? Qual o significado prático disso? Mas há 60 anos atrás uma imagem dessas tinha especial significado, sobretudo, para esses homens postados acima da hierarquia da empresa, olhando lá de cima, acostumados a ver os engenheiros mandões dando ordens. A pose que rompe a opressão e transforma a formalidade em piada, faz esquecer o fato da eletrificação da estrada de ferro, uma das últimas demonstrações da eficiência da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que nasceu com a economia do café e morreu com a mesma.

A fotografia registrou um acontecimento da história ferroviária no Estado de São Paulo, em que os trabalhadores estão visíveis, porém distantes. No topo da torre estão os homens que apertaram os parafusos daquela estrutura metálica e de outras mais. Há quem diga que foi uma ilusão o trabalho exercido no passado, uma vez que as torres não têm a mesma utilidade de antes. Hoje não tem mais trens elétricos, hoje não tem mais eletricidade correndo pelos fios das estradas de ferro, restam apenas as ruínas das construções ferroviárias que serviam a região onde a fotografia foi registrada. A história das estradas de ferro conta como os trilhos foram penetrando no interior de São Paulo e alcançando as cidades, mas não contam como eram as condições de vida e trabalho na ferrovia.

Em 1945, os ferroviários da Companhia encarregados de cuidar da rede elétrica residiam nas casas operárias da Companhia, mas não podiam oferecer luz a suas famílias. A luz só iluminava o espaço da casa de ferramentas, anexa à residência. O ferroviário tinha a função de cuidar da eletricidade, que não lhe era útil a não ser para servi-la e ganhar um salário com isso, ou quando se transformava em usuário dos trens elétricos de passageiros.

Porque a estrada de ferro tem mais importância que o trabalhador? Por que ele consente a essa ordem de coisas? Se buscarmos descobrir sob quais condições as estradas de ferro progrediram no Estado de São Paulo, poderemos chegar a conclusão de como se organizou o trabalho nas empresas e das causas associadas a inexistência de melhorias na vida dos trabalhadores, iguais as existentes nas linhas férreas e nas estações das companhias.



“Essa aqui já é num ramal de Piracicaba, num trem de passageiro. Esse aqui, também estou dirigindo. Estava preparando ela prá fazê um trem de passageiro que saia de Piracicaba às duas e meia. Está parecendo só um pedaço dela. Esse aqui sou eu, esse aqui é um foguista, esse aqui é um outro foguista que estava lá. Esse aqui não é empregado.”

“Estava preparando a máquina. Preparando ele, tem que azeitar, tudo prá ter o movimento da máquina” (...)

“Essa eu tirei como maquinista” (...) “É a máquina mais cumprida que tinha. Eu trabalhei nessa máquina de foguista. Olha o tamanho. Aqui é praticamente duas máquina. O Sr. está vendo o movimento aqui, as rodas, as braçagem, aqui é o cilindro e tem esse movimento todo. Quer dizer que é praticamente duas máquina”

(...) “Aqui você tá vendo um tubo aqui. Esse tubo é que alimenta a caldeira, que água passa pra ir prá caldeira”.

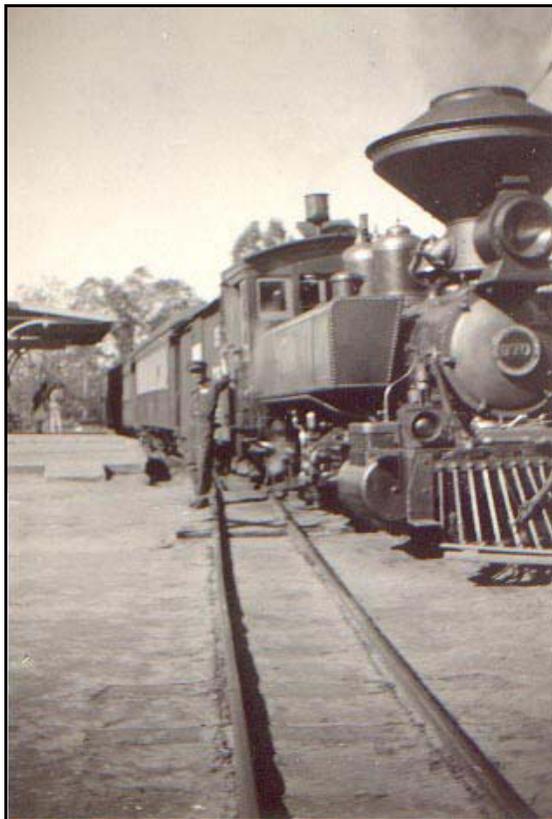


“Essa aqui, é uma das locomotiva menor que existe, que existia na Paulista.

Aqui é um ramal que sai de Santa Gertrudes, de Descalvados. Já ouviu falá da cidade de Descalvados? É um ramalzinho de sessenta centímetro, sessenta heim!?

A Mogyana é um metro, aí é sessenta. Olha, esse aqui sou eu e esse é o foguista.

Olha o tamanho da locomotiva. Aqui tinha um horto grande da Companhia, muito eucalipto plantado. Aqui, nesse lugar já está de São Carlos e sai de Descalvados”.



“Já essa locomotiva já puxa um pouco mais de carga, puxa noventa toneladas. Quatro vagão de açúcar, também sessenta centímetro. Quatro vagão de açúcar, um carro de passageiro e um vagão de bagagem, olha aí. Esse aqui sou também, estou na estação de Vassununga. Esse ramal sai de Porto Ferreira prá chegá em Vassununga. Aqui tinha usina de açúcar e transportava muito açúcar”.



“Essa aqui é uma locomotiva de carga, tá parada no depósito de Piracicaba, quatrocentos e trinta toneladas.”
Sr. Ruas: “Esse nego subiu em cima do lampião pô”.
Sr. Barreira: “Estava sem vapor essa máquina.”



"Essa aqui é uma locomotiva a diesel. Uma das primeira diesel que veio. Está na estação de Nova Odessa. Estava engatado num trem prá sai. Esse aqui sou... Está vendo ali? Um ali? Sou eu, eu que estava fazendo esse trem, ia para Piracicaba. Seiscentos e cinqüenta tonelada essa diesel aqui puxava".



"Esse aqui foi lá na estação, no ramal de Palmeiras, em Sta. Cruz das Palmeiras, lá na bardeação. Aqui, nessa estação aqui, de um lado era a Paulista, de outro lado era a Mogyana. Estação Santa Verediana" (...) "Então, quando eu entrei na ferrovia, a turma que morava em Ribeirão Preto, eles vinham no trem da Mogyana e baldeava pra Paulista, que a Paulista era muito mais rápido do que a Mogyana"
 (...) "Essa estação aqui, a turma vinha pela Mogyana, de Ribeirão, lotado. Iam pessoas de Santa Cruz da Palmeiras, que dá uns quinze quilômetro, eles ia de carro pá pegá lugar. Tinha gente que saia de pé, lá, prá vim prá São Paulo, pá Campinas". Sr. Antonio Mafra (na frente da locomotiva).



“Essa aqui já é elétrica, olha. Jundiaí, aí já é na estação de Jundiaí. Essa é a locomotiva elétrica. Esse é o ajudante, aquele ali sou eu, esse é o feitor de manobra. Aí, essa locomotiva aqui puxava mil toneladas de carga” (...) “Olha outra locomotiva grandona. É trem de passageiro! Essas máquina era boa. Essas máquina eu trabalhava muito lá para o lado de Bauru”.

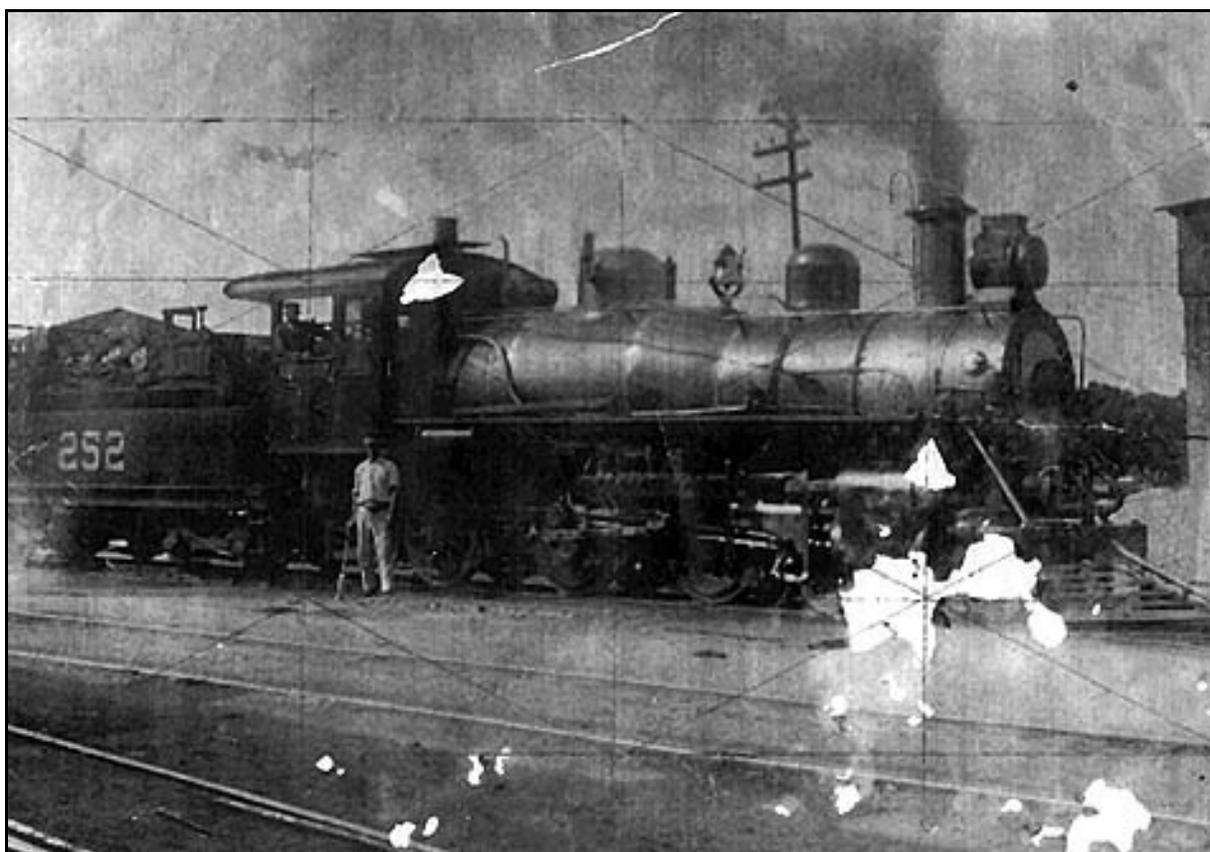
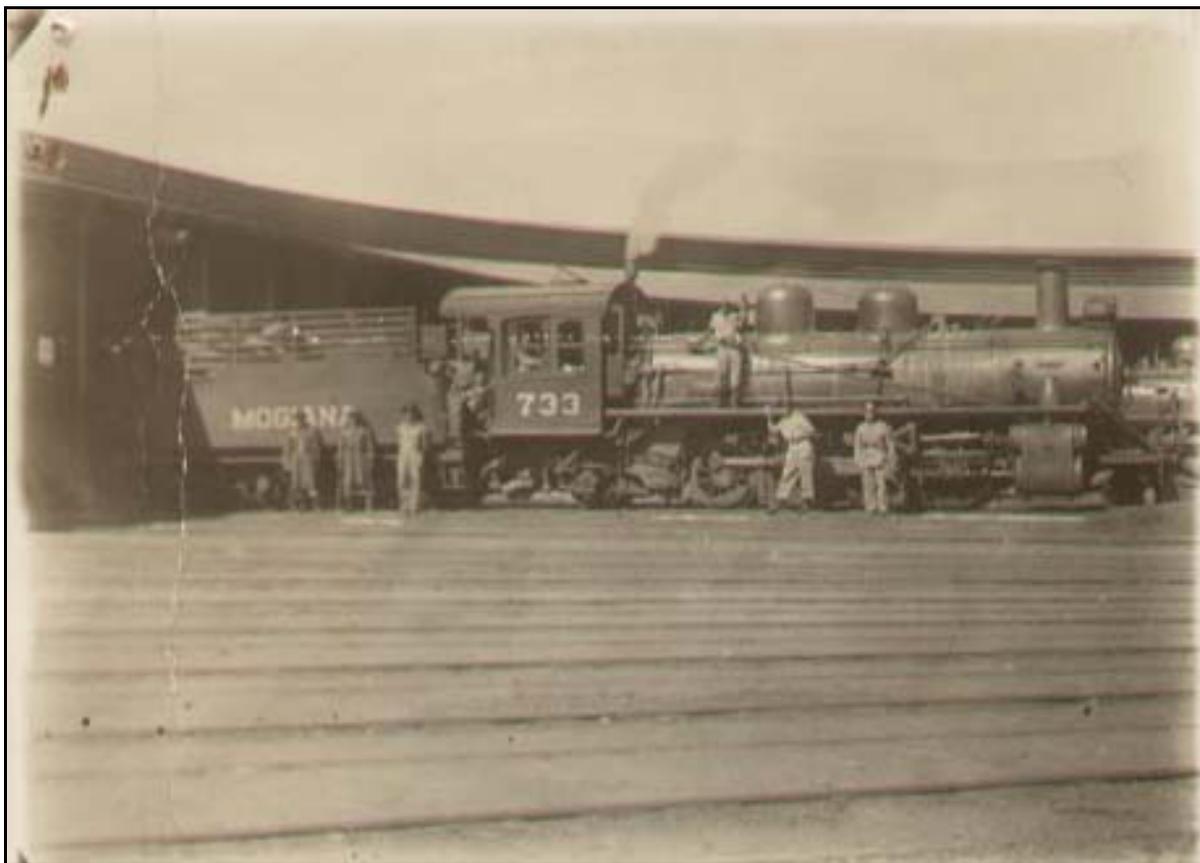


O maquinista José Fonseca e seu ajudante Oswaldo Gotardi, a direita, fotografados na volta ao trabalho, após greve. O Estado de São Paulo, 18 de abril de 1959.

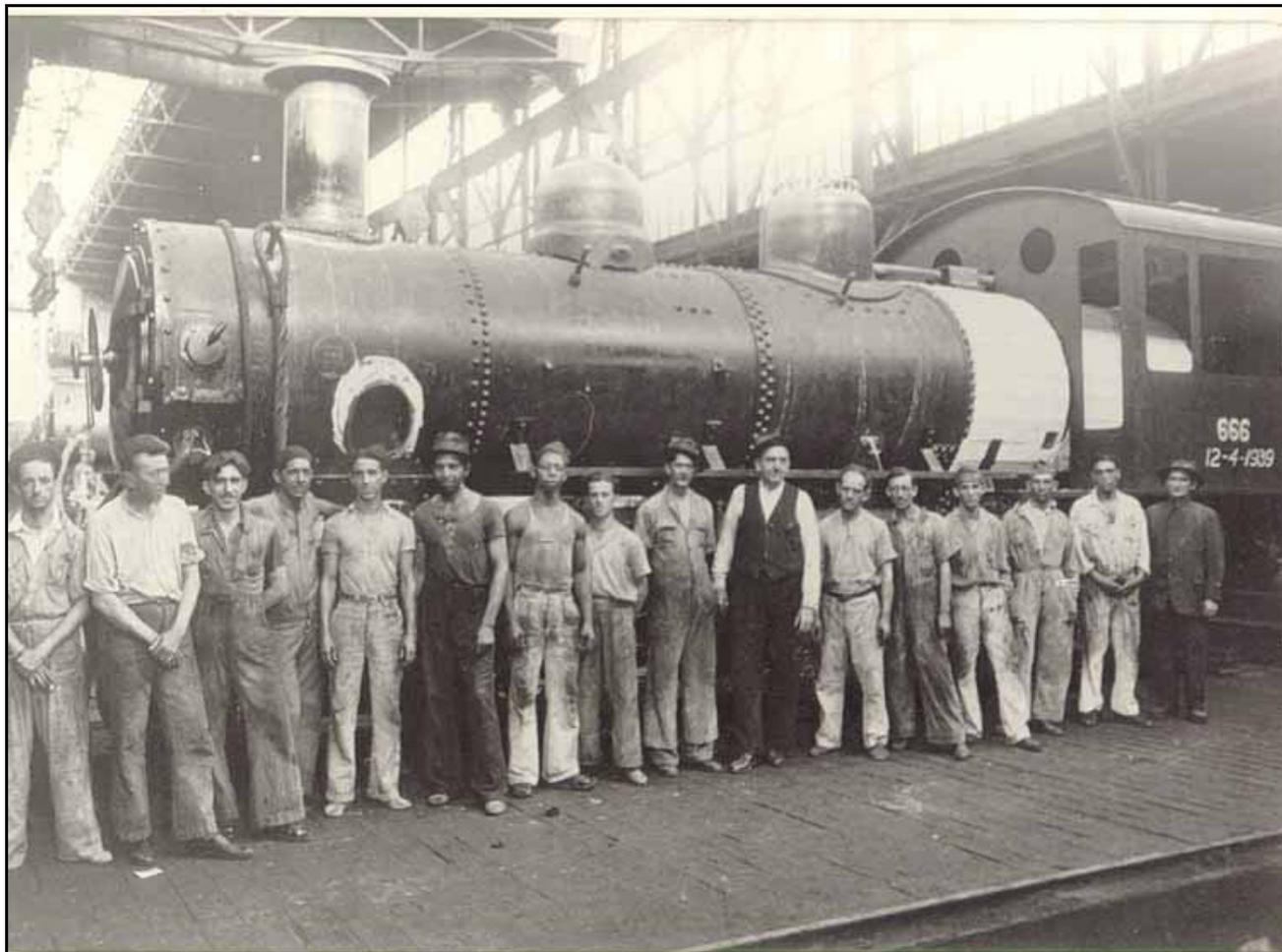


Verso: "Lembrança da Greve Geral da Companhia Paulista realizada a 0 hora do dia 11 de março de 1960 - Dois Córregos, 15 de março de 1960. Os trens parados são os noturnos com destino a São Paulo (N-J-6 - ch.0,13, p.0,26 - N-J-8 - ch. 1,46, p. 1,48)". Fotografia que pertenceu ao maquinista José Benedicto Aparecido Zambello.





“650: trabalhei cinco anos com aquela máquina. Eu estimava ela que nem eu estimava minha família. É, a gente pega amor. Trabalhava com amor. Tinha a Mogyana aí.” José Ruas Filho, 89, Maquinista da Mogyana.



“Era uma oficina completa, só que os torno era de 1900. As máquina ali era de 1900. Tinha uns três ou quatro, deixa eu vê: tinha três torno de rodas de eixo, tinha quatro torno grande, grande prá negócio de bucha, né!? E tinha torno pequeno prá tornera, apito, essas coisa miúda. Essas três máquina que fizero lá, fui eu que fiz os apito dela, das três máquina fiz os três apito.”

“Até quando acabo de fazê as máquina, tiramo as três máquina, aí veio uns engenhero de estrada de ferro, engenhero falava, uns dos engenhero, nós tava tudo ali, os engenhero era tudo coisa, né!?”

Tava tudo ali, a tôa ali, num trabalhava, né!? Ganhamo um dia sem trabalhá, esses engenhero viero e falô pró chefe da oficina, pró chefe lá da locomoção e otros engenhero na seção de torno, quando chego na seção de torno eles olharo assim, falô: -‘Cadê os torno daí? Num é isso daí!’ Eles falaro: - ‘isso não é torno! Isso é carroça!’ Tudo velho, né!? -‘Ceis num tem tornero aqui!’ - ‘Como é que nois num temo, olha as locomotiva que nois fizêmo.’ - ‘Ceis num tem tornero, vocês tem artista aqui! Trabalhá em maquina velha assim é sê artista!’”

“Porque o torno velho num corta paralelo, corta cheio de curva e p’o sujeito fazê uma axial, axial é aqueles pistão, né, precisava í com o compasso e depois limá e calibre prá por ali pra ficá paralelo, e era duro fazê aquilo” (...)

(...) “664, 665 e 666 foi as três locomotivas que nois fizemo aí. Eu fiz os três apito, a peça que faz mais barulho na máquina” (Risos).

Sr. Waldemar de Carvalho (o homem negro de camisa regata, postado no centro do grupo).



Grupo de estudantes da turma de mecânica posando com uma locomotiva reformada nas oficinas da Mogyana, que se vê logo atrás.

Década de 1930. O Sr. Joaquim Rabelo está postado entre os dois garotos agachados.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO



Retrato autenticado com o carimbo da estrada

Nome Irma

Parentesco esposa

Nascido a 4-6-1917

Carteira emitida em 25-4-939

CARTEIRA DE IDENTIDADE
do empregado ou pessoa de sua familia

EMPREGADO

Nome Mario Santos
Barreira

Cargo Foguista
1a. Divisao

[Signature]
Director Inspector Geral

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO



Retrato autenticado com o carimbo da estrada

Nome —

Parentesco —

Nascido a 4-5-1918

Carteira emitida em 24-4-46

CARTEIRA DE IDENTIDADE
do empregado ou pessoa de sua familia

EMPREGADO

Nome Jose Benedicto
Apparelo Zambello

Cargo Foguista
II Divisao

[Signature]
Director Inspector Geral

COMPANHIA MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO

CARTEIRA DE IDENTIDADE

- do -

EMPREGADO OU PESSOA DE SUA FAMILIA

PESSOAS DA FAMILIA



RETRATO AUTENTICADO
Com o Carimbo da Estrada

NOME *José Costa Mattoso*

CARGO *chefe estação*

DIVISÃO *Trafego*

MATRICULA *B-164*

NOME *José Geraldo*

PARENTESCO *filho*

NASCIDO A *6-12-926*

CARTEIRA EMITIDA EM *3-1-941*

INSPECTOR GERAL

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

CARTEIRA DE IDENTIDADE

— DO —

Empregado ou Pessoa de sua Família

PESSOA DA FAMILIA



RETRATO AUTENTICADO
Com o Carimbo da Estrada

NOME *José Geraldo R. Mattoso*

CARGO *Ch. telegrafista*

DIVISÃO *Trafego*

MATRÍCULA

NOME

PARENTESCO

NASCIDO A

CARTEIRA EMITIDA EM *3-1-44*

INSPEÇÃO GERAL

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

REtrato, autenticado com o cartão da estrada

EMPREGADO

Nome João Barreto

Cargo Portador Transp. III Div

Director Inspector Geral

Nome Odilon

Parentesco Filho

Nascido a 20-1-1932

Carteira emitida em 25-1-1939

Carteiras individuais de identificação de funcionário, esposa e filhos de ferroviários, que desde cedo eram incorporados à vida ferroviária.

