



**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA AFRO-
BRASILEIRA – UNILAB
INSTITUTO DE HUMANIDADES E LETRAS
BACHARELADO INTERDISCIPLINAR EM HUMANIDADES**

SÉRGIO RICARDO WIRTZBIKI DE ALENCAR

**O INVISÍVEL MUNDO DO ADOECIMENTO PELO TRABALHO: O CASO DOS
METROFERROVIÁRIOS NO CEARÁ**

REDENÇÃO

2016

SÉRGIO RICARDO WIRTZBIKI DE ALENCAR

O INVISÍVEL MUNDO DO ADOECIMENTO PELO TRABALHO: O CASO DOS
METROFERROVIÁRIOS NO CEARÁ

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Bacharelado em Humanidades da Universidade da Integração da Lusofonia Afro-brasileira, como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Humanidades.

Orientador: Prof. Dr. Roberto Kennedy Gomes Franco

REDENÇÃO

2016

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro- Brasileira
Direção de Sistema Integrado de Bibliotecas da UNILAB (DSIBIUNI)
Biblioteca Setorial Campus Liberdade
Catálogo na fonte

Bibliotecário: Gleydson Rodrigues Santos – CRB-3 / 1219

A353i Alencar, Sérgio Ricardo Wirtzbiki de.

O invisível mundo do adoecimento pelo trabalho: o caso dos metroferroviários no Ceará. / Sérgio Ricardo Wirtzbiki de Alencar. – Redenção, 2016.

50 f.; 30 cm.

Monografia do curso do Bacharelado em Humanidades do Instituto de Humanidade e Letras da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira – UNILAB.

Orientador (a): Prof. Dr. Roberto Kennedy Gomes Franco

Inclui figuras e referências.

1. Acidente de trabalho. 2. Adoecimento no trabalho. 3. Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – METROFOR. 4. Adoecimento funcional. I. Título.

CDD 363.11

SÉRGIO RICARDO WIRTZBIKI DE ALENCAR

O INVISÍVEL MUNDO DO ADOECIMENTO PELO TRABALHO: O CASO DOS
METROFERROVIÁRIOS NO CEARÁ

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao curso de Bacharelado em
Humanidades da Universidade da Integração
da Lusofonia Afro-brasileira, como pré-
requisito para obtenção do título de Bacharel
em Humanidades.

Aprovada em 09/05/2016

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Roberto Kennedy Gomes Franco
UNILAB

Prof. Dr. Loureço da Conceição Cardoso
UNILAB

Prof. Dr. Antônio Vieira da Silva Filho
UNILAB

AGRADECIMENTOS

A Deus, aquele que nos fortalece.

A minha mãe, Silvia Wirtzbiki, que nunca desistiu e sempre acreditou nos filhos até o seu último momento.

A Tia Sandra e ao Tio Hélio, o suporte de todas as horas, minha segunda mãe.

Aos meus irmãos Paula Renata, André, Fabrício e ao DUDA, irmão que me faz tanta falta.

A minha família, construída ao longo dos últimos 35 anos, Cristina (esposa), Karinna, Gabrielle e Gerhard (filhos), sem eles não teria sido tão bonito.

A Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, casa de amigos e irmãos africanos.

Ao professor Roberto Kennedy, por ter acreditado e me ensinado que os limites podem ser ultrapassados, pois o mundo de todas as formas possíveis, é real.

Aos professores Antônio Vieira, Ramon Capelli e à professora Jaqueline Pólvora, que naqueles momentos de mais angústia me ofertaram palavras de carinho e perseverança.

A todos os professores que tiveram paciência e acreditaram que uma chance possibilita novas oportunidades na vida de um homem.

Aos parceiros metroferroviários que muitas vezes dobraram serviço para que eu pudesse terminar minha jornada: Barbosa, Claudemir, Nilton, Rogério, Paulo César, Ricardo, Xavier, Seledônio e a todos os que de alguma forma se envolveram para a realização deste sonho.

Ao amigo Antônio José e sua esposa Elizabete, que me ajudaram de forma muito especial para o término do presente trabalho.

Especial agradecimento aos Amigos da Via Permanente: sem eles não seria possível esta conquista.

Obrigado a todos!

Os homens fazem a sua própria história, mas não o fazem como querem... a tradição de todas as gerações mortas oprime como um pesadelo o cérebro dos vivos.

(Karl Marx)

RESUMO

Este estudo analisou de que forma os trabalhadores ferroviários da via permanente no Estado do Ceará, adoecidos em decorrência de acidentes do trabalho, enfrentaram subjetivamente as transformações advindas do adoecimento funcional. Trabalhadores ferroviários, que até o momento das mudanças laborais exerciam a atividade de artífice de via permanente, hoje exercem outras funções na Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – METROFOR. Utilizou-se neste estudo o método da oralidade, através do resgate das memórias socialmente compartilhadas destes indivíduos e ainda apoiou-se no materialismo histórico-dialético buscando, neste campo, a compreensão das formas e os meios de produção social destes indivíduos. O estudo ora apresentado tem uma abordagem qualitativa na busca de captar todas as contradições, que foi o objetivo deste trabalho. A análise se realizou através das informações prestadas em entrevistas a um grupo de trabalhadores adoecidos e mudados de função. O ambiente de análise se constituiu dos locais onde hoje a maioria destes trabalhadores adoecidos e mudados de função desenvolvem outras atividades fora da realidade vivida no passado. Grande parte da história da ferrovia se realizou pelas mãos destes trabalhadores, sendo necessário entender os limites e possibilidades, depois de adoecidos e reabilitados, em uma nova realidade social.

Palavras-chave: Adoecimento. Ferrovia. Via Permanente. Sociabilidade.

ABSTRACT

This study evaluated how the railway workers of the railroad in the state of Ceará, sickened because of occupational accidents, subjectively faced changes resulting from the functional illness. Railway workers, that by the time of labor changes exercised workers activity of the railroad, now have other functions in Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – METROFOR. The method used in this study was orality, through the recover of socially shared memories of these individuals and also supported in the historical and dialectical materialism, seeking in this field to understand the ways and means of those individuals' social production. The study presented now has a qualitative approach aiming to capture all the contradictions, which was the objective of this work. The analysis was performed using the information provided in interviews with a group of diseased workers who changed function. The analysis environment consisted of where today most of these workers sickened and who had changed function develop other activities outside the reality experienced in the past. Much of the history of the railroad was held by the hands of these workers, therefore it is necessary to understand the limits and possibilities after sickened and rehabilitated in a new social reality.

Keywords: Illness. Railway. Railroad. Sociability.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Foto 1 -	Trabalhadores na implantação da ferrovia realizando a colocação de trilhos na base da força bruta.....	35
Foto 2 -	Trabalhadores na construção da ferrovia Madeira – Mamoré.....	37
Foto 3 -	Construção do Metrô do Cariri.....	40
Gráfico 1 -	Distribuição de acidentes do trabalho segundo as grandes regiões – 2014.....	22

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Quantidade de Acidentes do Trabalho no Brasil.....	21
Tabela 2 - Óbitos decorrentes de acidentes do trabalho, por região - ano 2014...	22
Tabela 3 - Distribuição de pessoas com 18 anos idade ou mais, estimadas na PNS que referiram ter sofrido acidente de trabalho nos últimos 12 meses e número de acidentes de trabalho registrados na Previdência Social, segundo sexo, em 2013.....	27
Tabela 4 - Distribuição de pessoas com 18 anos de idade ou mais, estimadas na PNS que referiram ter sofrido acidente de trabalho nos últimos 12 meses e número de acidentes de trabalho registrados na Previdência Social, segundo faixa etária, em 2013.....	28

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEPS	Anuário Estatístico da Previdência Social
AMV	aparelho de mudança via
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CF	Constituição Federal
CFN	Companhia Ferroviária do Nordeste
CIPA	Comissão Interna de Prevenção de Acidentes
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
DOP	Diretoria de Operação e Manutenção do Metrofor
FUNDACENTRO	Fundação Jorge Duprat e Figueiredo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
LER-DORT	LER - lesão por esforço repetitivo e DORT - distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho.
METROFOR	Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos
NR	Norma Regulamentadora
OMS	Organização Mundial da Saúde
PNS	Pesquisa Nacional de Saúde do IBGE
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SAT	Seguro Acidente do Trabalho
SESMT	Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
2	O ADOECIMENTO PELO TRABALHO NO BRASIL NAS ESTATÍSTICA OFICIAIS.....	19
3	HISTÓRICO DAS FERROVIAS E SUA RELAÇÃO COM O CAPITALISMO.....	29
4	MEMÓRIAS DO CORPO EM ADOECIMENTO NO MUNDO DO TRABALHO DOS METROFERROVIÁRIOS.....	41
5	CONCLUSÃO.....	55
	REFERENCIAS.....	59
	ANEXOS.....	62
	ANEXO A - Glossário dos termos ferroviários.....	63

1 INTRODUÇÃO

Este estudo norteia-se pela compreensão real de como o mundo do trabalho na sociedade capitalista é contraditório na vida dos trabalhadores ferroviários. É condição natural nas relações sociais contemporâneas a produção da existência pelo trabalho assalariado, que nos obriga à venda da força de trabalho como determinante de nossa sobrevivência. Neste modelo social vigente, realizamos tarefas que, em algum momento, poderão afetar a nossa saúde e condição de trabalho estando todos, portanto, vulneráveis ao adoecimento e suas consequências físicas e psíquicas. Desta forma, a maioria das relações sociais se baseia nas múltiplas maneiras em que o trabalho se configura. Nas diversas formas que o homem moderno dispõe para se evidenciar no mundo, subjetiva e objetivamente, é pelo trabalho assalariado que grande parte da força trabalhadora mundial encontra seu espaço e se posiciona na sociedade capitalista. (MARX e ENGELS, 2007; LEONTIEV, 2004)

Uma dessas contradições na relação capital *versus* trabalho diz respeito ao processo em que se desenvolvem os casos de reinserção dos trabalhadores metroferroviários do Estado do Ceará nas atividades das organizações após passarem por programas de readaptação funcional em virtude de adoecimento causado por acidentes do trabalho ou por doenças profissionais. Esta foi a questão principal que motivou o pesquisador a fazer esta análise, ao perceber o constante adoecimento dessa categoria profissional ao longo das últimas três décadas e as rejeições que os trabalhadores sujeitos a essas condições enfrentam no retorno às suas atividades laborais, tendo como fonte de pesquisa o caso dos trabalhadores nas atividades de via permanente metroferroviária do Estado do Ceará.

Interessante ressaltar como o sofrimento desses trabalhadores passa despercebido dos seus companheiros e como isso acarreta um sutil afastamento deles do convívio daqueles que passaram a ser seus novos colegas de trabalho, dificultando sobremaneira sua socialização nesse ambiente.

A convivência com esses trabalhadores e os relatos que estes apresentam sobre os problemas que enfrentaram e alguns ainda enfrentam, evidenciam que o adoecimento no trabalho provoca limitações que vão muito além do ambiente de

trabalho, causando reflexos negativos no relacionamento familiar e social, o que afeta sua qualidade de vida. Neste aspecto o indivíduo se conduz socialmente com alguns estigmas. Sobre isso Minayo-Gomez (2004) fala que, “o processo de adoecimento conduz, como resultado final, a configuração da identidade de trabalhador-doente”.

Esta situação mostra que se faz necessário um olhar mais atento de todos os atores envolvidos no processo resultante do adoecimento dos trabalhadores para que se possa perceber e entender todas as demandas advindas deste fato.

Apresentou-se como problema deste estudo a necessidade de mostrar quais impactos o adoecimento no trabalho causa aos trabalhadores da via permanente das empresas metroferroviárias do Estado do Ceará e, para isso, definiu-se como **objetivo geral** identificar e analisar as situações geradas pelo adoecimento no trabalho dos artífices de via permanente nas empresas metroferroviárias do Estado do Ceará e as contradições advindas deste processo de adoecimento.

Ante o acima exposto e tomando por base as reflexões de Marconi e Lakatos (1982, p. 25) sobre a adequação de um problema para a validade de um estudo, nas quais refere-se à relevância como um dos seus critérios de valor ao afirmar que “a solução do problema deve ser capaz de trazer conhecimentos novos”, consideramos que este estudo se mostra relevante ao permitir a análise dos números apresentados pelos órgãos governamentais e pelas organizações internacionais sobre o número de acidentes do trabalho em escala mundial mas, também, porque expõe os percalços sofridos pelos trabalhadores das empresas metroferroviárias do Estado do Ceará ao adoecerem em função da execução de suas atividades laborais e serem submetidos a processo de reabilitação funcional, lançando uma luz sobre um tema que nunca recebe destaque ou mesmo é citado em discussões sobre os males que o modelo capitalista de produção causa aos trabalhadores.

A escolha do adoecimento dos trabalhadores metroferroviários como objeto deste estudo foi influenciada pela convivência por quase três décadas do pesquisador com trabalhadores que passaram e passam pelo desgastante processo de reinserção nas atividades das organizações após sofrerem acidentes do trabalho, o que lhe permitiu obter relatos pormenorizados das situações vivenciadas, fato que o levou a ter o interesse despertado pelo tema e se dedicado a conhecê-lo em profundidade.

Para buscar atingir o objetivo geral proposto, traçou-se como **objetivos específicos:**

– Perceber, na subjetividade dos trabalhadores adoecidos pelo trabalho, as diversas maneiras de ser, enquanto indivíduos que passaram por um processo de mudança do seu ambiente laboral decorrente desse adoecimento.

– Verificar como os processos de adoecimentos na ferrovia interferem e transformam as relações daqueles trabalhadores, seja no aspecto profissional ou nas relações familiares.

– Procurar contribuir para uma reflexão dos atores envolvidos diretamente no processo de readaptação, dando possibilidades de novas dinâmicas no processo de recuperação dos trabalhadores adoecidos e reinserção social deles.

Necessário se fez na busca de se alcançar os objetivos deste estudo o entrelaçamento de saberes, buscando interdisciplinarmente trabalhar com os vários olhares do conhecimento científico e empírico, numa aproximação das várias disciplinas que abordam a perspectiva humana no trabalho. Para analisar um assunto tão complexo como o adoecimento pelo trabalho e suas contradições, é necessária uma relação com as demais dimensões do conhecimento científico, para Frigotto (2011),

A necessidade do trabalho interdisciplinar na produção do conhecimento não é prerrogativa apenas das ciências sociais. Todavia nelas, sem dúvida, mostra-se mais crucial, já que o alcance de uma maior objetividade (sempre relativa, porque histórica) somente se atinge pelo intercambio crítico intersubjetivo dos sujeitos que investigam um determinado objeto ou problemática.

E nesse contexto, o estudo desenvolveu-se na tentativa de compreensão do movimento transformador da história de vida destes trabalhadores, de como percebem o mundo real e suas possibilidades abstratas, para compreender como estas pessoas se percebem neste mundo após o adoecimento, e para encontrar as diversas maneiras de como os trabalhadores se constroem socialmente e resolvem seus conflitos e interesses, sendo necessário localizá-los historicamente dentro do contexto ferroviário, seja na dimensão de fazedores da história ou para entendimento da mesma.

Ainda sobre a importância do trabalho interdisciplinar na busca de compreensão das partes para o possível entendimento do todo complexo, E. P. Thompson (2001) nos fala da necessidade de interagir com outras disciplinas na busca

dos objetivos da pesquisa. Buscando alargar as possibilidades de entendimento do sujeito, e dos fatos que estão intrínsecos dentro de um determinado contexto histórico.

Possibilitou-se desta maneira que um conjunto interativo de saberes se aliassem para contribuir na consecução dos objetivos desta pesquisa.

Usamos como referencial teórico o livro O CAPITAL – CAPÍTULO V – Processo de Trabalho e Processo de Valorização, de Karl Marx, como também a sua obra, A Ideologia Alemã, para um diálogo com alguns conceitos necessários para a conclusão deste estudo, buscando-se uma compreensão real das condições em que se desenvolvem os trabalhos dos artífices de via permanente e as situações pelas quais passam os trabalhadores dessa função que adoecem e são submetidos a processos contraditórios de suas relações sociais por não terem mais condições físicas de continuarem a desempenhar suas funções iniciais.

Sobre o aspecto metodológico, este estudo tem como base uma pesquisa qualitativa, apoiado em entrevistas com os trabalhadores de via permanente. Sobre isso Deslandes (2006, p.64) pondera que: “tomadas no sentido amplo de comunicação verbal e no sentido restrito de coleta de informações sobre determinado tema científico [...] ela tem o objetivo de construir informações pertinentes para a pesquisa”.

No uso da História oral como elemento esclarecedor dos fatos históricos, nele nos apoiamos como método que busca encontrar nos relatos destes trabalhadores histórias que ficam escondidas em suas memórias e que fazem parte de suas vidas, e que muitas vezes não aparecem nos números da burocracia estatal vigente. Neste trabalho a real compreensão só pode ser percebida, se conseguirmos estar dentro do mundo destes homens, por isso tentei tornar-me parte das relações estabelecidas. Portelli (1997), recomenda que se elimine a relação de poder entre pesquisador e pesquisado, e assim pode-se transformar a pesquisa em um experimento de igualdade. Não é fácil a busca de um mundo negado, em que as relações sempre se pautam na hierarquização dos indivíduos no campo do trabalho e da empresa.

Na análise metodológica a que nos propomos, penetramos na história e nas memórias destes trabalhadores que, ao longo de uma vida entranhada pelo trabalho, nos mostraram fatos subjetivos muito importantes para esta pesquisa. Jucá (2003, p. 16) nos fala que:

A memória é considerada de acordo com a dimensão social que representa, uma realidade onde se mesclam o individual e o coletivo, possibilitando uma compreensão diferenciada daquela transmitida pela documentação tradicional. Além do mais, ela permite revelar aspectos ou espaços sociais outrora esquecidos ou relegados, fazendo brotar as lembranças daqueles que se consideravam excluídos do processo histórico.

Iremos assim perceber que o método da oralidade, se apropria da subjetividade, não esquecendo o mundo objetivo, e todas as suas possibilidades de compreensão. Ecléa Bosi (1987, p. 333), nos fala em seu livro “Memória e Sociedade”, tratando das memórias da classe trabalhadora, da importância real de buscarmos naqueles indivíduos, o passado que dá vida ao presente:

Por muito que deva a memória coletiva é o indivíduo que recorda. Ele é o memorizador e das camadas do passado a que tem acesso pode reter objetos que são, para ele, e só para ele significativos dentro de um tesouro comum.

O método possibilita dar voz a estes trabalhadores de modo que, por muitas vezes, o seu sofrimento e suas contradições não constam nos relatórios médicos, pois como Freitas (2001, p. 53) destaca:

A História Oral possibilita novas versões da História ao dar voz a múltiplos e diferentes narradores. Este tipo de projeto propicia sobretudo fazer da História uma atividade mais democrática, a cargo das próprias comunidades, já que permite produzir história a partir das próprias palavras daqueles que vivenciam e participaram de um determinado período, através de suas referências e também do seu imaginário. O método da História Oral possibilita o registro das reminiscências das memórias individuais, a reinterpretação do passado, enfim, uma história alternativa à história oficial.

Como observador das vivências e dos trabalhos realizados por estes profissionais nas últimas décadas, e tendo a possibilidade de estar perto quando da execução de suas atividades e assim de certa maneira podendo compreender a dinâmica do trabalho realizado na Via Permanente, foi possível a este pesquisador a construção dos elementos que despertaram as inquietações necessárias para realização deste trabalho.

Deste modo, o presente estudo foi estruturado apresentando os elementos introdutórios já supracitados para contextualização do trabalho desenvolvido, e os demais princípios estruturais se apresentam nos capítulos da seguinte forma:

No primeiro capítulo, fazemos uma apresentação das graves situações a que estão expostos os trabalhadores brasileiros no que concerne aos acidentes do trabalho, tomando como fonte de referência as estatísticas dos órgãos governamentais e de organizações internacionais que se ocupam dessa questão, comprovando que os problemas por que passam os trabalhadores da via permanente no Estado do Ceará são apenas um pálido reflexo do quadro catastrófico do que ocorre com os trabalhadores no Brasil e no mundo.

No segundo capítulo, procuramos desenvolver a compreensão da ferrovia, sua história e a sua colaboração para as transformações ocorridas durante a estruturação do capitalismo, reconhecendo sua importância histórica no desenvolvimento do mundo contemporâneo, sem deixar de observar as suas contradições, suas fases memoráveis, como também, o seu declínio em alguns momentos.

No terceiro capítulo, trataremos do corpo, do mundo do trabalho e do adoecimento, analisando epistemologicamente alguns conceitos para melhor compreensão deste estudo, onde faremos um diálogo pertinente com as definições teóricas de Marx e Engels, em especial na sua principal obra, O Capital, que trata em profundidade sobre o conceito de trabalho e, ainda, com outros autores em relação aos seus estudos sobre o corpo e o adoecimento.

2 O ADOECIMENTO PELO TRABALHO NO BRASIL NAS ESTATÍSTICAS OFICIAIS

Neste momento da pesquisa, após nos apropriarmos de várias informações, ficamos muito incomodados ao percebermos uma dura realidade da classe trabalhadora no Brasil: pessoas que, acometidas pelo adoecimento, silenciosamente carregam consigo marcas invisíveis, que muitas vezes passam despercebidas no mundo das relações sociais.

Indivíduos que são pressionados por um mercado de trabalho cada vez mais competitivo, onde somente aqueles que possuem a virtude da saúde e do saber podem desfrutar do que há de melhor nesta sociedade. É nosso desejo aprofundarmos uma reflexão a respeito deste assunto tão delicado.

Assim, ao analisarmos o processo de adoecimento dos trabalhadores ferroviários na função de Artífice de Via Permanente, suas possibilidades e limites, tendo em vista todas as contradições estabelecidas nas relações do trabalho com o adoecimento, necessitamos compreender que caminhos percorre este trabalhador precarizado, na construção de novas possibilidades sociais após adoecidos e estigmatizados.

Neste movimento encontramos números preocupantes de uma realidade invisível, nunca falada ou repercutida pela mídia convencional. Numerosas são as campanhas publicitárias na mídia televisiva, que tratam de diversos temas ligados à área da saúde, com recursos principalmente dos governos em suas diferentes escalas e que, em nenhum momento trata de uma questão desta relevância que envolve milhões de trabalhadores no Brasil. Deste universo de anônimos que não são vistos por estas campanhas, fazem parte milhões de brasileiros, que têm sua saúde diariamente afetada no desempenho das atividades laborais, de modo que podemos incluir efetivamente nestes casos os trabalhadores metroferroviários do Ceará e, com mais efeito, os artífices de via permanente.

Os números mostram uma realidade que beira o caos, dado a violência praticada contra um significativo número de trabalhadores que ficam entregues a um sistema perverso, que maltrata e humilha a classe trabalhadora.

Senão, vejamos as constates greves de peritos, a rigor deflagradas por falta de condições e constante estado de precarização, como exposto na matéria de um jornal de cobertura nacional:

Médicos peritos do INSS anunciam volta ao trabalho a partir do dia 25. Associação diz, porém, que será retomado **apenas o atendimento essencial**. INSS diz buscar rápida regularização do atendimento à população. Depois de quase 140 dias de greve, os médicos peritos do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) decidiram retornar ao trabalho, a partir da próxima segunda-feira (25), segundo a associação nacional da categoria. A entidade informa, no entanto, que será retomado apenas o atendimento àqueles que ainda não se submeteram à perícia médica inicial..(G1, 2016)

São estes profissionais peritos médicos que analisam as solicitações de benefícios após os acidentes de trabalho, e o retorno as atividades laborais. Fica claro desta forma, como o trabalhador após anos de produção passa efetivamente por transtornos de várias naturezas. Sobre esta situação diz Lara (2011, p. 78 – 85):

Poucos esforços foram feitos no sentido de minimizar as condições de sofrimento no trabalho; em contrapartida, muito se pensou no avanço da produtividade do capital. No âmbito das políticas sociais, o Estado, pautado no ideário neoliberal, abandonou os mecanismos de seguridade social: muitos trabalhadores adoecidos e acidentados encontram dificuldades para serem atendidos pela política pública, ou mesmo para ter o simples reconhecimento de suas condições de adoecimento como doença ocupacional.

Deixando, portanto, muitas vezes o trabalhador numa condição ainda mais precarizada, numa verdadeira contradição da sociedade capitalista, em que o indivíduo produz uma riqueza pelo trabalho e este mesmo trabalho lhe tira várias possibilidades de realizar-se por ele.

Fica patente o descaso com o assunto pela falta de atualização dos números destes acidentes, sempre feitas com um ano de atraso, isso em plena era digital, em que os números são informados em tempo real. É como se estes trabalhadores fossem máquinas à espera de consertos e os números destas baixas não precisassem ser atualizados. Iremos expor adiante alguns números preocupantes, de como os acidentes de trabalho no Brasil tragicamente afetam a classe trabalhadora. O Anuário Estatístico da Previdência Social (AEPS) – 2014, elaborado conjuntamente pela Coordenação-Geral de Estatística e Atuária da Secretaria de Políticas de Previdência Social/MTPS e pela Divisão de Informações Estratégicas – DIIE/DATAPREV, divulgado em março de

2016, nos mostra um quadro preocupante em relação à quantidade de acidentes do trabalho em nosso país:

Tabela 1 – Quantidade de acidentes do trabalho no Brasil

31.2 - Quantidade de acidentes do trabalho, por situação de registro e motivo, segundo as Grandes Regiões e Unidades da Federação - 2012/2014

(continua)

GRANDES REGIÕES E UNIDADES DA FEDERAÇÃO	Anos	QUANTIDADE DE ACIDENTES DO TRABALHO					
		Total	Com CAT Registrada				Sem CAT Registrada
			Total	Motivo			
				Típico	Trajeto	Doença do Trabalho	
BRASIL	2012	713.984	546.222	426.284	103.040	16.898	167.762
	2013	725.664	563.704	434.339	112.183	17.182	161.960
	2014	704.136	559.061	427.939	115.551	15.571	145.075

Fonte: Anuário Estatístico da Previdência Social – 2014

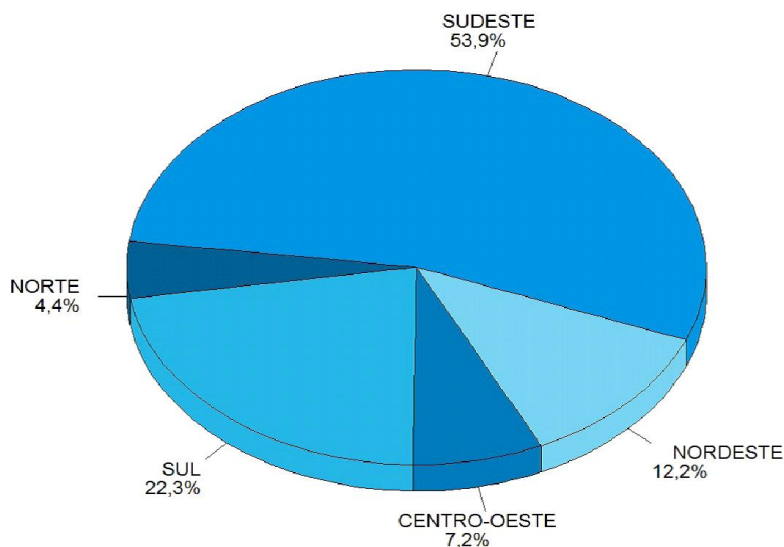
Os dados desta tabela revelam números estarrecedores, onde se mostra que, segundo dados obtidos das Comunicações de Acidentes do Trabalho (CAT) levados ao conhecimento do MTPS, nos anos de 2012 a 2014 os acidentes do trabalho no Brasil superaram a marca dos 700.000 casos por ano. Poder-se-ia dizer que de 2013 para 2014 houve uma redução de 3% no número de acidentes, mas isso, convenha-se, é um número irrisório para um país que se propõe ser uma das maiores economias mundiais.

Esses acidentes, além de causarem uma redução na força produtiva da nação, ainda impactam negativamente nos gastos previdenciários, por conta da elevação do número de benefícios acidentários concedidos, e no sistema de saúde, responsável pelo tratamento das vítimas.

Ressalte-se que esses são os números oficiais, não representando o panorama completo pois, existe ainda uma imensa maioria de brasileiros que não fazem parte das estatísticas oficiais por não estarem integrados ao sistema previdenciário federal oficial (trabalhadores informais, militares, pessoal estatutário, etc.)

e que, ao se acidentarem, ficam invisíveis nas estatísticas governamentais, isso sem falarmos nos acidentes sofridos por trabalhadores segurados para os quais não são emitidas CATs pelos empresários.

Gráfico 1 – Distribuição de acidentes do trabalho segundo as grandes regiões – 2014



Fonte: Anuário Estatístico da Previdência Social – 2014

Analisando comparativamente os dados apresentados no gráfico acima, obtidos do AEPS, com os dados sobre o PIB por região do Brasil, fornecidos pelo IBGE, em relação ao ano de 2014, vê-se uma certa uniformidade na relação participação no PIB *versus* número de acidentes do trabalho registrados, exceção feita à Região Sul, cuja participação no PIB foi da ordem de 16,2% sendo que o número de acidentes do trabalho atingiu a marca dos 22,3%.

Fica a dúvida, porém, se essa distribuição mais ou menos equitativa na correlação PIB x acidentes do trabalho é real ou decorre de subnotificações dos acidentes de trabalho em algumas regiões.

Tabela 2 – Óbitos decorrentes de acidentes do trabalho, por região - ano 2014

REGIÃO	NÚMERO DE ÓBITOS	PERCENTUAL
NORTE	173	6,21
NORDESTE	404	14,52
SUDESTE	1.303	46,82

SUL	551	19,80
CENTRO-OESTE	352	12,65
TOTAL (BRASIL)	2.783	100,00

Fonte: Anuário Estatístico da Previdência Social – 2014

A análise dos dados desta tabela forçosamente se inicia com a própria manifestação do MTPS sobre como foi feita a contagem dos óbitos de trabalhadores vítimas de acidentes do trabalho, registrada no AEPS-2014, que assim expressa:

A contagem dos óbitos, a partir do Cadastro de Benefícios, envolve algumas particularidades. A correta mensuração deve considerar os óbitos de segurados que possuíam dependentes e, portanto, geraram pensão por morte, mas também os daqueles que morreram e, por não possuírem dependentes, não geraram qualquer tipo de benefício. No primeiro caso, dados completos estão disponíveis no SUB. No segundo caso, só podem ser obtidos dados parciais, já que a rotina de captação do dado indicativo de morte decorrente de acidente do trabalho depende da comunicação do óbito por meio da CAT. (AEPS-2014, p. 546)

Os números apresentados falam por si só e mostram de forma clara a grande contradição nas relações de trabalho: trabalha-se para viver e se morre trabalhando. Quase oito trabalhadores segurados morrem por dia no Brasil, segundo o registro oficial, embora o mesmo reconheça que estes dados são parciais. Se a magnitude dos números oficiais causa espanto, o que seria dito se fossem computados em conjunto os dados dos óbitos de trabalhadores não segurados, os quais são a maioria em nosso país?

Ao comentar as estatísticas relativas ao ano de 2012, que apresentou o número de 2.731 mortes por acidente do trabalho, o Desembargador do TRT da 4ª Região (RS), Coordenador do Programa Trabalho Seguro, Dr. Raul Z. Sanvicente, assim se pronunciou:

A realidade é ainda mais grave, pois a Previdência consegue registrar apenas os casos de trabalhadores com carteira assinada, que representam 50% da população economicamente ativa. O que acontece no mercado informal, ou até mesmo com autônomos, não é contabilizado. Nas relações precarizadas de trabalho, o índice de acidentes deve ser ainda maior.

A grande quantidade de acidentes, adoecimentos e óbitos demonstra a necessidade de buscarmos, com a maior brevidade, estabelecer políticas que possam

atender a este número alarmante de trabalhadores acidentados e adoecidos no Brasil. No triênio 2012, 2013 e 2014, foram mais de dois milhões de trabalhadores envolvidos em adoecimento pelo trabalho. Indivíduos que em algum momento estarão vulneráveis às diversas formas de sofrimento, mais que isso, seus corpos serão transpassados pelas dores, agonias e limites que o adoecimento causa.

Chocam pela crueza os dados apresentados pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) a respeito da morte dos trabalhadores no mundo, exigindo séria reflexão de todos os setores envolvidos sobre essa triste realidade:

Doenças profissionais são principais causas de mortes no trabalho

GENEBRA (Notícias da OIT) – As doenças profissionais continuam sendo as principais causas das mortes relacionadas com o trabalho. Segundo estimativas da OIT, de um total de 2,34 milhões de acidentes de trabalho mortais a cada ano, somente 321.000 se devem a acidentes. Os restantes 2,02 milhões de mortes são causadas por diversos tipos de enfermidades relacionadas com o trabalho, o que equivale a uma média diária de mais de 5.500 mortes. Trata-se de um déficit inaceitável de Trabalho Decente.

A ausência de uma prevenção adequada das enfermidades profissionais tem profundos efeitos negativos não somente nos trabalhadores e suas famílias, mas também na sociedade devido ao enorme custo gerado, particularmente no que diz respeito à perda de produtividade e a sobrecarga dos sistemas de seguridade social. A prevenção é mais eficaz e tem menos custo que o tratamento e a reabilitação. Todos os países podem tomar medidas concretas agora para melhorar sua capacidade de prevenção das enfermidades profissionais ou relacionadas com o trabalho.

Como acontece todos os anos, o Programa da OIT sobre Segurança e Saúde no Trabalho e Meio Ambiente elaborou um relatório que serve para aprofundar o tema. Este ano, faz-se um apelo aos governos, organizações de empregadores e de trabalhadores para colaborar no desenvolvimento e na implantação de políticas e estratégias nacionais destinadas a prevenir as enfermidades profissionais.

Segurança e Saúde no Trabalho

2,02 milhões de pessoas morrem a cada ano devido a enfermidades relacionadas com o trabalho.

321.000 pessoas morrem a cada ano como consequência de acidentes no trabalho.

160 milhões de pessoas sofrem de doenças não letais relacionadas com o trabalho.

317 milhões de acidentes laborais não mortais ocorrem a cada ano.

Isto significa que:

A cada 15 segundos, [no mundo] um trabalhador morre de acidentes ou doenças relacionadas com o trabalho.

A cada 15 segundos, 115 trabalhadores sofrem um acidente laboral.

Os países em desenvolvimento pagam um preço especialmente alto em mortes e lesões, pois um grande número de pessoas está empregada em atividades perigosas como a agricultura, a construção civil, a pesca e a mineração.

Sobre os números da OIT, é necessária uma crítica à postura deste órgão internacional, que em nenhum momento se contrapõe ao sistema capitalista. No que se refere ao adoecimento pelo trabalho, esta observação é realizada com bastante coerência no trabalho de Franco (2013, p. 247), ao analisar as contradições da saúde dos trabalhadores HIV+, ao afirmar que:

Como vemos, infelizmente, sendo a OIT copatrocinadora do Programa Conjunto das Nações Unidas sobre HIV/Aids – UNAIDS, não observamos em momento algum ao procedermos à análise, nenhuma crítica ao mundo do trabalho mediante a radical crítica ao modelo de desenvolvimento capitalista em voga na atualidade.

Um olhar mais atento aos fatos e à manifestação da OIT, que relaciona estes acidentes em maior número aos países em desenvolvimento, expõe que são estes países onde o capital se apropria com maior ânsia da força de trabalho para a produção de seus lucros e vantagens. Não somente os trabalhadores da via permanente do Ceará, mas uma grande massa de trabalhadores está exposta diariamente ao adoecimento. Sobre esta situação diz Lara (2011).

O trabalho, no modo de produção capitalista, é determinado pelo processo de produção, no qual acidental e adoecer são resultantes de relações sociais em que o trabalhador torna-se apêndice da máquina. O trabalho que deveria gerar prazer, felicidade, na ordem do capital, causa fadiga, doenças, acidentes, sofrimentos físicos e mentais. Muitos acidentes de trabalho, quando não matam, podem deixar mutilações e dependências.

Diante dos números até aqui expostos, já seria evidente uma clara necessidade de buscarmos uma melhor compreensão do adoecimento pelo trabalho e suas contradições no mundo do capital. Estruturas complexas estão na base deste modelo que retiram do homem um dos bens primordiais para seu desenvolvimento social e profissional: a saúde.

No esclarecimento do que acima expomos, podemos citar o trabalho realizado por uma equipe de técnicos da Fundacentro/Serviço de Estatística e Epidemiologia (SSE), que consta no boletim da Fundacentro com o título Acidentes de trabalho no Brasil em 2013: comparação entre dados selecionados da Pesquisa Nacional de Saúde do IBGE (PNS) e do Anuário Estatístico da Previdência Social

(AEPS) do Ministério da Previdência Social, realizada numa parceria com o Ministério da Saúde e o IBGE.

Este trabalho mostra a real situação da classe trabalhadora no Brasil, estando incluídos neste cenário os trabalhadores metroviários do estado do Ceará. Em levantamento feito junto ao setor de recursos humanos do METROFOR, nos foram apresentados números que expressam o grande problema que as atividades ferroviárias causam aos seus trabalhadores, senão vejamos: hoje há 13 trabalhadores mudados de função e 7 (todos anteriormente eram artífices de via permanente) com restrições médicas por conta do adoecimento resultante dos acidentes do trabalho. Além desses, 11 trabalhadores foram aposentados por invalidez.

O conteúdo do trabalho define a difícil situação em que se encontram aqueles que estão desassistidos pelo sistema oficial burocrático brasileiro, o qual registra apenas os acidentes de trabalho registrados através da CAT, que definida pela Lei Geral da Previdência Social (Lei 8213 de 1991), e não pelo Ministério do Trabalho. A Previdência social ampara apenas aqueles que têm vínculo empregatício, com amparo na CLT. No sistema do Seguro de Acidente do Trabalho (SAT), a notificação deve ser feita pela empresa a que o empregado está vinculado, mas podendo outros atores fazerem esta comunicação, como o médico que o atendeu ou o sindicato de base.

Quando no Brasil falamos de algo oficial, nós relacionamos a aquilo que vem do Estado. Temos que lembrar que o mundo do trabalho está para além da forma como o estado o idealiza. Já nos falava Marx (1982) sobre toda sua complexidade. É no trabalho que se realiza o mundo social e o modo capitalista de existir, e é justamente neste mundo invisível que o Estado não percebe, ou não quer perceber, que vamos encontrar suas contradições.

No artigo elaborado pelos técnicos da Fundacentro, intitulado “Acidente de trabalho no Brasil em 2013: comparação entre dados selecionados da Pesquisa Nacional de Saúde do IBGE (PNS) e do Anuário Estatístico da Previdência Social (AEPS) do Ministério da Previdência Social”, evidencia-se que o mundo real dos acidentes de trabalho tem outra dimensão, aquela que se realiza na vida das pessoas, na vida real e social cotidiana, de indivíduos que não fazem parte das estatísticas

oficiais, daqueles que sofrem as mazelas do adoecimento sem serem vistos.

Encontramos na opinião dos pesquisadores da Fundacentro (2013, p. 2–3) referência à pouca confiabilidade nos números apresentados como oficiais, ao afirmarem que “admite-se que a informação existente sobre os acidentes ocorridos em todo território nacional é pouco confiável, seja no que concerne à quantidade ou no tocante aos aspectos qualitativos das estatísticas desses eventos”.

A invisibilidade do adoecimento pelo trabalho fica demonstrada ao analisarmos os dados das tabelas do AEPS, registro oficial das ocorrências de acidentes do trabalho, confrontando-os com os dados exibidos pela Fundacentro no seu boletim, demonstrando a discrepância dos números apresentados pelo anuário em comparação com os números do IBGE/PNS, que apresentam a ocorrência de 7 vezes mais acidentes de trabalho que os registros oficiais apontam, conforme tabela:

Tabela 3 – Distribuição de pessoas com 18 anos de idade ou mais estimadas na PNS que referiram ter sofrido acidente de trabalho nos últimos 12 meses e número de acidentes de trabalho registrados na previdência social, segundo sexo, em 2013

SEXO	PNS	%	Previdência	%	Razão
Total	4.948.000	100,00	717.911	100,00	6,89
Masculino	3.493.000	70,59	494.746	68,91	7,06
Feminino	1.455.000	29,41	223.152	31,08	6,52

Fonte: IBGE (2013), MPS (2013)

A PNS apontou quase sete vezes mais pessoas (6,89) que referiram terem sofrido acidentes de trabalho do que os dados sobre acidentes registrados pela Previdência, o que significa em termos percentuais, 589% a mais de acidentes.

Tabela 4 – Distribuição de pessoas com 18 anos ou mais de idade estimadas na PNS que referiram ter sofrido acidente de trabalho nos últimos 12 meses e número de acidentes de trabalho registrados na previdência social, segundo faixa etária, em 2013

Faixa Etária (anos)	PNS	%	Previdência	%	Razão
Total	4.948.000	100,00	717.911	100,00	6,89
18 a 29	1.676.000	33,87	248.689	34,64	6,74
30 a 39	1.417.000	28,64	220.061	30,65	6,44
40 a 59	1.572.000	31,77	234.579	32,68	6,70
60 anos ou mais	283.000	5,72	14.582	2,03	19,41

Fonte: IBGE(2013)

Os dados e análises aqui apresentados demonstram como o mundo social do trabalho no capitalismo é contraditório: na medida em que estimula a compra, o comércio, a aplicação no mundo do capital, esconde números relativos aos problemas sociais gerados pelas relações de trabalho que afetam de modo negativo uma enorme massa de trabalhadores. Ressalte-se que no momento das pesquisas da Fundacentro ainda estávamos no Brasil com índices de empregabilidade considerados altos para os níveis internacionais. Levando em conta a fase de recessão atual pela qual passa a economia, em que a informalidade alcança números elevados, colocando assim mais trabalhadores longe dos olhos do sistema oficial, temos certeza que essas discrepâncias seriam ainda maiores.

3 HISTÓRICO DAS FERROVIAS E SUA RELAÇÃO COM O CAPITALISMO

Ao longo dos últimos três séculos o mundo passou por grandes mudanças, principalmente na construção de novas possibilidades de convívio social, como também na expansão das diversas áreas do conhecimento. O homem cria e recria novas oportunidades, preocupado principalmente com a transformação de um mundo artesanal, para um mundo industrializado.

Esta transformação implica num permanente processo de apropriação da natureza para satisfazer suas necessidades e desejos, no qual o homem transforma-se em mercadoria, passa a negociar sua força de trabalho para garantir sua existência, passa a ter que se locomover para oferecer esta mão de obra. Criou-se então um modelo de exploração da natureza que produz excedentes, gerando a necessidade de levar mercadorias e pessoas cada vez mais longe e, ao mesmo tempo, encurtar distâncias. Nesse contexto, as cidades precisam estar ligadas para permitir o fornecimento com rapidez e confiabilidade de grandes volumes de matérias-primas para as fábricas e, depois, o transporte dos produtos acabados para os mercados consumidores, além de possibilitar o deslocamento da massa trabalhadora. Criam-se cidades-dormitórios, para onde grandes contingentes humanos são deslocados para descansarem, desocupando as cidades onde executam sua lida diária nas fábricas.

Neste processo de transformações em que passa nossa sociedade, procurando cada vez mais produzir técnicas para se desenvolver, surgem continuamente novos modos de produção que, ao longo da história, vêm proporcionando novas relações sociais a partir da acumulação e apropriação do que se produziu, forçando a grande massa de trabalhadores a se sujeitarem a expropriação de sua única possibilidade de existência, a força de trabalho. A esse respeito, Marx (p. 470-471) nos fala que:

Os homens não são livres árbitros de suas forças produtivas – base de toda sua história – pois toda força produtiva é uma força adquirida, produto de uma atividade anterior. Portanto, as forças produtivas são o resultado da energia prática dos homens, mas essa mesma energia está determinada pelas condições em que os homens se encontram colocados, pelas forças produtivas já adquiridas, pela forma social anterior a eles, que eles não criaram e que é produto da geração anterior. O simples fato de que cada geração posterior encontre forças produtivas adquiridas pela geração precedente, que lhe servem

de matéria-prima para a nova produção, cria na história dos homens uma conexão, cria uma história da humanidade, que é tanto mais a história da humanidade porque as forças produtivas dos homens e, por conseguinte, suas relações sociais adquiriram maior desenvolvimento.

O homem, por meio da criação das máquinas para uma nova maneira de viver, vai produzir as maiores mudanças da nossa sociedade, como também todas as suas contradições no campo das relações do homem com o meio ambiente e com o próprio homem. Uma das principais criações do homem, que veio a mudar radicalmente os paradigmas vigentes à época em relação a tempo e espaço, foi a locomotiva. Utilizando a invenção da máquina a vapor, as locomotivas passaram a ocupar papel de destaque no cenário da Revolução Industrial. As ferrovias cruzaram cidades e países, aproximando pessoas que, antes do seu advento, estavam reprimidas em suas demandas por mobilidade. As transformações criadas pelas ferrovias na história do homem são assim descritas por Drucker (2000, p. 2):

A estrada de ferro foi o elemento verdadeiramente revolucionário da revolução industrial, pois não apenas criou uma nova dimensão econômica, como também transformou rapidamente aquilo que chamaria geografia mental. Pela primeira vez na história, as pessoas tinham mobilidade real. O horizonte das pessoas comuns se ampliou, também pela primeira vez. Elas se deram conta que estava ocorrendo uma transformação fundamental na mentalidade.

Conforme Segnini (1982, p. 15), as ferrovias foram escolas na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho a qual, de acordo com os estudos de alguns pesquisadores do incipiente modelo capitalista, como Taylor, Fayol e Weber, pregavam métodos que buscavam sempre aumentar a produtividade e, conseqüentemente, o lucro. Tomando a obra de Weber para reforçar esse posicionamento, Segnini (1982, p. 12) assevera que “Lobrot, discorrendo sobre a escola burocrática, nos mostra como ela planeja para a docilidade, organizando o espaço, controlando o tempo, instaurando a vigilância e a avaliação periódica, produzindo uma coletividade ansiosa por direção”.

O papel desempenhado pelas ferrovias nos primórdios da implantação e formatação das organizações norte-americanas é destacado por Chandler (1969, p. 128 – 129), quando este autor, ao tratar da história da estratégia das empresas do país referência do sistema capitalista, divide-a em quatro fases, assim expressando:

A primeira fase [acumulação de recursos] nasceu nos anos após a guerra civil americana (1865), quando ocorreu a grande expansão de construções ferroviárias, a qual, por sua vez, criou o mercado para ferro e aço e o moderno mercado de capitais. Esse período se caracteriza pelo rápido crescimento urbano, resultado da migração rural e da imigração europeia. Por volta de 1880, qualquer empresa poderia atingir por estrada de ferro um crescente mercado urbano.

Esta afirmação é corroborada por Lima e Pereira (2007, p. 22) quando estes autores asseveram que:

O objetivo essencial da expansão ferroviária nos países capitalistas era deter o monopólio comercial pelo resto do mundo. A necessidade de um meio de transporte compatível para expandir a sua produção também levou a indústria a produzir em larga escala. (...) Assim, consistia este transporte, até meados do século XX no mais importante e difundido nos países capitalistas, cuja relevância é considerada até hoje, especialmente na Europa e Estados Unidos.

Antes do surgimento das ferrovias no mundo, os meios de transportes utilizados para deslocamento de pessoas e cargas se valia da tração animal. Desde a mais remota antiguidade até o início do século XIX, o cavalo era a força motriz do desenvolvimento. Considerando, por exemplo, a construção das pirâmides, ocorrida há cerca de 2.500 anos antes de Cristo e as guerras napoleônicas nos primeiros anos do século XIX, quando toda a movimentação de material foi feita na base da força bruta, temos um gigantesco período da história humana que foi interrompido com o advento da locomotiva.

O criador da locomotiva foi o inglês George Stephenson que, utilizando-se da máquina a vapor inventada por James Watt, pôde criar um mecanismo capaz de realizar tração. A data marcante da história das ferrovias é o dia 27 de setembro de 1825 quando a “Locomotion”, uma locomotiva construída por Stephenson, em associação com seu filho, correu entre Darlington e Stockton, na Inglaterra, num percurso de 51 quilômetros transportando 600 passageiros e 60 toneladas de carga, utilizando-se da estrada de ferro pioneira por eles construída.

Rapidamente o transporte ferroviário se popularizou em todo o mundo, tendo sido construída no Peru, no ano de 1849, a primeira ferrovia da América do Sul.

Observando a situação vivida hoje por trabalhadores ferroviários, notadamente aqueles que participam da implantação da ferrovia e da manutenção da sua malha viária, em confronto com a expansão das empresas que, segundo os autores

acima, chegaram a esse patamar graças às condições estruturais proporcionadas pelas ferrovias, vê-se uma contradição histórica: os homens que participaram do processo de estruturação das empresas, das quais muitas foram gigantes da economia mundial, são relegados a situações vexatórias quando, adoecidos, não veem respeitados os anos de esforços e sacrifícios que dedicaram à empresa.

No Brasil, a história das ferrovias está ligada à figura do empreendedor Irineu Evangelista de Sousa, Barão de Mauá. Graças aos seus esforços e iniciativa, a primeira ferrovia brasileira, batizada de Estrada de Ferro de Mauá, cuja extensão era de 14,5 km, foi inaugurada no dia 30 de abril de 1854, ligando a praia da Estrela, na Baía de Guanabara no Brasil bitolas variadas, se não impedindo, pelo menos dificultando o tráfego de mercadorias e passageiros de norte a sul através das ferrovias existentes.

Esta má estruturação da malha ferroviária é um dos fatores que determinam a tímida participação das ferrovias no cenário nacional dos transportes. A esse respeito, Carvalho (1973, p. 29) assim afirma:

Nosso sistema ferroviário foi construído em parte pela iniciativa particular, e em parte pelo próprio governo, principalmente o Federal. Cada organização seguiu a orientação de fazer os traçados o mais econômico possível, a fim de se amortizar o capital empatado. Enquanto as estradas tinham pequeno curso, não se apresentou inconveniente na adoção de tal critério. Quando, porém, as linhas férreas foram sendo prolongadas e interligadas, o inconveniente de maus traçados e da diversidade de bitolas se apresentou e as linhas de pequena capacidade de tráfego passaram a sofrer a concorrência do veículo auto-motor, que sendo anti-econômico para distâncias muito grandes, podem concorrer com elas devido ao mau traçado das ferrovias. As empresas passaram a ser deficitárias e procuraram transferir as estradas para a Administração Federal, com indenização do valor das mesmas. Deste modo, o Governo Federal teve que arcar com a responsabilidade de administrar uma série de estradas deficitárias de maus traçados e com material rodante e de tração antiquado à Raiz da Serra, em Petrópolis.

No ano de 1858, foram inauguradas a Estrada de Ferro D. Pedro II, no Rio de Janeiro, que mais tarde se chamaria Estrada de Ferro Central do Brasil, e a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, em Pernambuco e, nos anos seguintes, as estradas de ferro se disseminariam por vários estados do Brasil.

O traçado atual das ferrovias brasileiras mostra claramente que elas foram sendo implantadas sem um planejamento central que atendesse às reais necessidades de transporte do país. Desta forma, surgiram ferrovias onde havia interesse regional e

força política e econômica que viabilizasse o projeto. Isto fez com que tenhamos ferrovias desconectadas umas das outras, sem a possibilidade desta maneira, de uma integração nacional o que, com certeza, viabilizaria o transporte de pessoas e mercadorias, como acontece no resto do mundo.

Assim, em 16 de março de 1957, o Governo Federal sancionou a Lei de nº 3.115, determinando a constituição da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), uma sociedade de economia mista, com a finalidade de administrar, explorar, conservar, ampliar e melhorar o tráfego das dezoito estradas de ferro da União a ela incorporadas.

A RFFSA operou cerca de 80% do total de linhas férreas do Brasil destinadas ao transporte e passageiros e cargas, atendendo diretamente 19 Estados e se estendendo do Maranhão ao Rio Grande do Sul, tendo ocorrido sob a sua gestão, a interligação das ferrovias brasileiras com as ferrovias argentinas, uruguaias e bolivianas.

Em 22 de fevereiro de 1984, o Governo Federal, através do Decreto nº 89.396, instituiu a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), na forma de Sociedade de Economia Mista Federal, como subsidiária da RFFSA, encarregando-se da operação dos trens de passageiros urbanos.

Em 1992, o Governo Federal, aplicando os princípios da política neoliberal que advoga, dentre outras medidas, a privatização das empresas estatais, sob o argumento falacioso de que a iniciativa privada é mais competente para gerenciar as empresas, incluiu a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização.

Este processo de privatização da RFFSA iniciou em 1996, com a privatização da Malha Oeste e finalizou em 1998 com a arrematação da Malha Paulista. O leilão da Malha Nordeste, que incluía as ferrovias do Estado do Ceará, ocorreu em 18/07/1997, a qual foi arrematada pela Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), que iniciou sua operação em 01/01/1998. Esse processo resultou na liquidação da RFFSA a partir de 07/12/1999. A RFFSA foi extinta mediante a edição da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, estabelecida pelo Decreto nº 6.018, de 22/01/2007, sancionada pela Lei nº 11.483.

Todo este processo, fruto de uma política como já dita neoliberal, espoliou de forma violenta toda a estrutura ferroviária existente até aquele momento, trazendo grandes transtornos a toda a categoria e precarizando mais ainda as formas e maneiras de ser do pessoal ferroviário.

A ferrovia chega ao Ceará depois de quase cinquenta anos se tomarmos como referência a sua implantação na Inglaterra. Mesmo com este atraso, os cearenses assistem ao surgimento das estradas de ferro como propulsoras do desenvolvimento. Nasceram aqui os caminhos de ferro.

Na busca de ligar a região serrana aos portos, objetivando o escoamento da produção, tivemos duas iniciativas na perspectiva de implantação do sistema ferroviário no Ceará, que foram pioneiras.

Segundo Memória (1923), todo o empreendimento necessário para construção da primeira ferrovia em solo cearense, a Estrada de Ferro de Baturité (EFB), só foi possível graças aos esforços dos senhores Tomaz Pompeu de Sousa Brasil (Senador Pompeu), o bacharel Gonçalo Batista Vieira (Barão de Aquiraz), o coronel Joaquim da Cunha Freire (barão de Ibiapaba), o negociante inglês Henrique Brocklehurst e do engenheiro civil José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, que tinham como objetivo construir uma estrada de ferro que ligasse Fortaleza até a Vila de Pacatuba, com um ramal até Maranguape, a fim de realizar com rapidez o escoamento da produção daquela região serrana até o Porto da capital. Ao ser assinado o contrato com o Governo Provincial, porém, no dia 25 de julho de 1870, estabeleceu-se como ponto final daquela ferrovia a cidade de Baturité, com vistas à exportação do café ali produzido, pois que, naquele momento, prescindia de formas mais eficazes de transporte da produção. Assim, foi constituída a empresa para esta empreitada, tendo sido denominada de S.A Companhia Cearense da Via-férrea de Baturité, passando a estrada a ser chamada de Estrada de Ferro de Baturité.

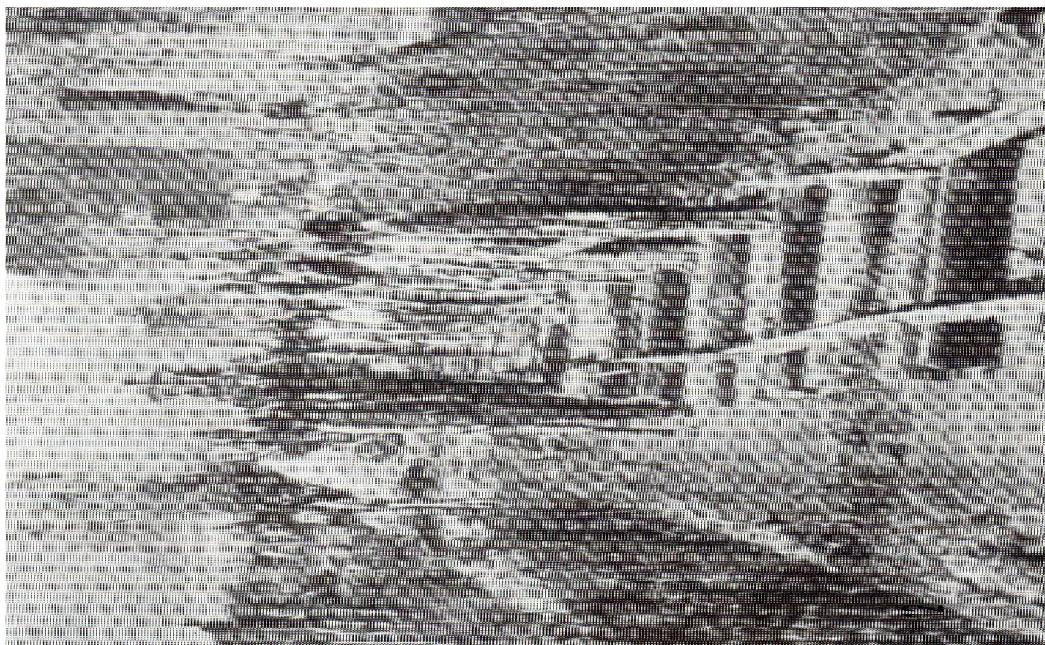
Os trabalhadores contratados para este feito só conseguiram montar as primeiras linhas em 1º de julho de 1873 e já em 14/09/1873 o primeiro trecho construído, com uma extensão de 7,2 km, entre Fortaleza e Arronches (hoje, Parangaba). Este trecho foi liberado para circulação, assim proporcionando a viagem inicial da primeira locomotiva (maria-fumaça) do Ceará: a “Fortaleza”. Há que se

registrar que a inauguração deste trecho só ocorreu em 29/11/1873. A estação central foi inaugurada em 30/11/1873, as estações de Mondubim e Maracanaú foram inauguradas em 14/01/1875 e a de Pacatuba em 09/01/1876.

No período de 1877 a 1879, o Ceará foi assolado por uma terrível seca, trazendo problemas diversos para o Estado. Dentre os muitos, o mais grave foi a perda da vida de cerca de 200.000 pessoas. Neste cenário catastrófico, as obras da EFB sofreram paralisações, tendo em vista a grande dificuldade financeira da companhia, o que impediu a execução das obras complementares da via-férrea e, conseqüentemente, a sua extensão.

Buscando formas de atender as demandas advindas do flagelo da seca e de proporcionar minimamente os meios necessários para reduzir toda uma miséria instalada no sertão cearense, além de realizar o envio de alimentos de primeira necessidade para suprir as carências advindas daquela situação de penúria dos flagelados aglomerados no litoral, o Governo Imperial, através do decreto nº 6.918, de 1º/6/1878, encampou a Companhia da EFB.

Foto 1 – Trabalhadores na implantação da ferrovia realizando a colocação de trilhos na base da força bruta



Fonte: FERREIRA, Benedito Genésio ; A Estrada de Ferro de Baturité 1870 – 1930(livro).

No mundo real, na medida em que os homens se relacionam, não podemos esquecer a permanente busca de apropriação pelos detentores dos modos de produção, daqueles desprovidos de qualquer coisa a não ser sua força de trabalho. Já nos falava sobre isso Marx (1988) e, neste momento histórico, Memória (1923, P. 44) contribui na compreensão destas relações de poder ao narrar a mensagem enviada pelo Conselheiro João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu a sua majestade o Imperador D. Pedro II:

Tirar vantagem da própria desgraça, empregando em trabalhos úteis tantos braços ociosos; estabelecer um systema de serviço que sobre assegurar a essa população meios de subsistência, alimente seu amor ao trabalho mediante razoável gratificação.

Aos trabalhos relacionados a via permanente, configura-se ontologicamente a aplicação de trabalhadores que se encontram em situação de fragilidade econômica, o que demanda na perspectiva destes trabalhadores pouca ou nenhuma especialização, o que para a implantação do capital é parte fundamental de sua estruturação. A esse respeito, Lamounier (2008) afirma que:

Os trabalhadores na construção precisavam de pouca habilidade além de “bater o prego com um martelo [...] era universalmente considerada a mais inferior e árdua forma de trabalho” (DUCKER, 1983, p. 4-5). Até o final do século XIX, as ferramentas principais utilizadas na construção de ferrovias eram a pá, picaretas e pólvora.

Ressalte-se que nos idos de 1870, assim como parte das atividades de hoje, as tarefas de limpar o caminho por onde passaria a ferrovia, retirando mato e aplainando o terreno, transporte e colocação de pedra, dormentes e trilhos era feito com base na força bruta, isto é, com o esforço único dos homens.

Procurando fazer uma aproximação real das condições destes trabalhadores ao longo da história, em qualquer que fosse o trajeto implementado, ao pesquisarmos sobre o desenvolvimento das ferrovias no Brasil, tendo como recorte as atividades dos trabalhadores da via permanente, encontramos situações que configuram, ou reiteram, o caráter desumano que muitas vezes no trabalho se apresentam.

A ferrovia Madeira Mamoré, em Rondônia, por exemplo, aparece como uma das primeiras iniciativas para a expansão ferroviária no Brasil, dentro de uma perspectiva desenvolvimentista da região norte. As primeiras tentativas de construção

acontecem em 1862 e em 1877, e foram frustradas. Somente em 1907 foi inaugurado o primeiro trecho, sendo inaugurada definitivamente em 1912.

Esta ferrovia ficou conhecida como a “ferrovia da morte” pela grande quantidade de trabalhadores de quarenta nacionalidades, adoecidos e mortos durante a sua construção, os quais, segundo números oficiais totalizam 1.552 vítimas, mas existem indicações de que esse número possa chegar à casa dos 6.000 trabalhadores que perderam suas vidas na implantação dessa ferrovia. Ela adquiriu características míticas, onde se diz que cada trabalhador morto corresponde a um dormente colocado. Sua implantação revela claramente que a precarização ou a pauperização das atividades exercidas pelos trabalhadores da via permanente naquele espaço, contribuiu de forma definitiva para entendermos as contradições atreladas às ideias de desenvolvimento.

Foto 2 – Trabalhadores na construção da ferrovia Madeira – Mamoré no trecho pantanoso de Abunã



Fonte: amantesdaferrovia.com.br; Foto – EF Madeira-Mamoré (1909-1912) por Dana B. Merrill

A respeito dessas condições vexatórias, os depoimentos tomados de homens que foram trabalhadores da via permanente não deixam dúvida de quão nocivo

é esse trabalho para a saúde dos trabalhadores. Embora haja maquinário nos dias de hoje para facilitar essas tarefas, nem sempre o mesmo pode ser empregado, conforme explica o Senhor B ao ser indagado como eram as atividades que desempenhava quando entrou para a ferrovia, em 1989:

Pesadas, bem pesadas.... Na nossa época não tinha o que tem hoje, como o munck [guindaste instalado em caminhão]. Até tinha, mas a gente não trabalhava (com ele), era o pessoal antigo. Trilho, por exemplo, a gente pegava trilho de 12 metros, trilho 45. Você sabe por que: 45 é por que era o peso de cada metro. Era 45 quilos, 12 metros vezes 45 quilos. A gente pegava em baixo daqueles aterros, pegava na mão, pegava e tinha que levar mesmo (...) Carregava dormente na mão... Carregamos e descarregamos muito caminhão, ali naquela usina do Couto Fernandes. Ali mesmo carreguei muito dormente. *(sic)*

Estas afirmações são reforçadas com o depoimento de outro ex-trabalhador da via permanente, Senhor A, adoecido e deslocado para outra atividade na empresa:

O serviço era tão pesado que eu não conseguia dormir de dor no espinhaço e tudo era braçal mesmo. (...) Esse pessoal quando eu entrei [para a ferrovia, em 1984] eles eram do tempo da ignorância. Eles não eram nem concursados. O feitor fazia com eles o que queria, assim em termos de mandar. A gente dizia que tava doente e eles não acreditava; dizia que era manha. *(sic)*

Ou ainda nas declarações do Senhor E, ex-trabalhador da via permanente igualmente adoecido pelo esforço despendido em suas atividades laborais, a respeito da duração da sua jornada de trabalho na via:

Era comum, eu tava na manutenção dos AMV. Às vezes eu tava em casa meia-noite, aí chegava o pessoal pra me pegar. Tu pensa que quando terminava [o serviço] ia pra casa? Tinha que continuar trabalhando no dia seguinte. Assim era difícil. Chuva, meu filho, era difícil: você levava cada queda. A gente botava a alavanca pra afastar o dormente e escorregava; você ia junto.... caía com alavanca e tudo. *(sic)*

Ainda dentro do contexto de miséria em que se encontrava a população sertaneja, durante o período da seca, em 1878, o Governo Imperial determinou a encampação da EFB e a construção de outra importante ferrovia cearense: a Estrada de Ferro de Sobral (EFS), cujo objetivo era ligar o porto de Camocim à cidade de Sobral e, segundo Oliveira (1994), “salvar o povo faminto, proporcionando trabalho a milhares de emigrantes”, vítimas da terrível seca que se abatia sobre o Ceará.

Em 1881, foram inauguradas as estações de Camocim e Granja e a de Sobral em dezembro de 1882, entregando-se ao público o trecho total construído, numa extensão de 128,92 quilômetros.

No ano seguinte, iniciaram-se estudos para prolongamento da EFS até a cidade de Ipú e, posteriormente a EFS rumou para alcançar os sertões do Estado do Piauí.

A exemplo da EFB, as dificuldades financeiras impediram a continuidade daquela empreitada, tendo sido determinado seu arrendamento para a iniciativa privada, a qual se mostrou impotente para cumprir as obrigações contratuais a que estava sujeita. Assim, tanto a EFB como a EFS passaram novamente para o controle estatal, agora unificadas sob a denominação de Rede de Viação Cearense.

Em 1977, o Ministério dos Transportes autorizou a Superintendência Regional da RFFSA no Ceará a paralisar totalmente a operação ferroviária do ramal Sobral – Camocim a partir do dia 1º de setembro daquele ano.

Lamentando este fato, Silva (1999) assim expressa:

Hoje, não mais existem sequer os trilhos que serviram outrora à EFS no trecho Sobral – Camocim: foram arrancados e vendidos. O que resta da história daquela importante ferrovia são os prédios de algumas estações e pontes por onde circulavam trens que transportaram, por tanto tempo, as esperanças de desenvolvimento de uma região inteira de nosso Estado.

Na modernidade das ferrovias no Ceará, temos que em 1º de janeiro de 1988, a CBTU, através da Gerência de Trens Urbanos de Fortaleza (GTU/FOR), que posteriormente, viria a ser a Superintendência de Trens Urbanos de Fortaleza (STU/FOR), assumiu a administração do transporte ferroviário de passageiros da Região Metropolitana de Fortaleza, desmembrando da RFFSA pessoal, instalações e material rodante para cumprir seus objetivos em território cearense. O quadro de pessoal oriundo da RFFSA que passou a compor o quadro de pessoal da CBTU foi transferido através de sucessão trabalhista.

Em 01/07/2002, a Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (Metrofor), uma sociedade de economia mista estadual, assumiu a operação do sistema de trens urbanos de Fortaleza, antes realizada pela CBTU-STU/FOR, sendo transferido para o Estado do Ceará todos os bens pertencentes ao ativo patrimonial da CBTU-

STU/FOR e o seu quadro de pessoal foi, novamente, transferido por processo de sucessão trabalhista, desta vez saindo da esfera do Governo Federal para o Governo do Estado do Ceará.

Dadas as condições de execução e implantação de novos trechos pela nova empresa, METROFOR, observamos que os trabalhadores ferroviários da via permanente permanecem sob as mesmas condições de precarização na execução de suas atividades, como se pode ver na construção do Metrô do Cariri, na Cidade de Juazeiro do Norte no Ceará.

Foto 3 – Construção do Metrô do Cariri



Fonte: Arquivo pessoal do Sr. Antonio Carlos(2009)

Hoje, o Metrofor praticamente aposentou as velhas locomotivas. No transporte dos passageiros estão sendo utilizados os Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), fabricados em Barbalha – Ceará, no trecho compreendido entre Fortaleza e Caucaia e, também, no Cariri e em Sobral e os Trens – Unidades Elétricas (TUE), fabricados na Itália, entre Fortaleza e Pacatuba, passando por Maracanaú.

4 MEMÓRIAS DO CORPO EM ADOECIMENTO NO MUNDO DO TRABALHO DOS METROFERROVIÁRIOS DO CEARÁ

Neste mundo de relações e mediação com o Trabalho, opera um fator fundamental para que estas ocorram: a saúde. Sem saúde, o homem nada mais é que um fardo a ser suportado nesta sociedade.

Para entendermos o processo histórico de desenvolvimento da humanidade dentro de uma perspectiva marxista, no qual o homem transforma e é permanentemente transformado, em todas as dimensões sociais em que ele está inserido. O trabalho tem o papel fundamental na construção da evolução humana. Numa relação direta entre homem e natureza, criando meios e objetos para transformá-la, dando assim sentido ao existir humano e todas as relações sociais necessárias a sua existência. Na sua principal obra, O CAPITAL – Capítulo V – Processo de Trabalho e Processo de Valorização, Marx (1988, P. 142) evidencia claramente os fundamentos do “*processo de trabalho*”, e diz que:

Antes de tudo, o trabalho é um processo de que participam o homem e a natureza, processo em que o ser humano com sua própria ação impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza. Defronta-se com a natureza como uma de suas forças. Põe em movimento as forças naturais de seu corpo, braços e pernas, cabeça e mãos, a fim de apropriar-se dos recursos da natureza, imprimindo-lhes forma útil à vida humana. Atuando assim sobre a natureza externa e modificando-a, ao mesmo tempo modifica sua própria natureza. Desenvolve as potencialidades nela adormecidas e submete ao seu domínio o jogo das forças naturais. Ele não transforma apenas o material sobre o qual opera; ele imprime ao material o projeto que tinha conscientemente em mira, o qual constitui a lei determinante do seu modo de operar e ao qual tem de subordinar sua vontade.

Deste modo o homem ao romper com seu estado de dependência da natureza, e passa a estabelecer conscientemente o movimento da História humana, e todas as suas transformações. Trabalho exercido de forma consciente, e projetado com uma finalidade, que busca objetivamente na sua ação sobre a natureza um resultado que venha a suprir suas necessidades. Neste intercâmbio com a natureza de mutuas transformações, o resultado será sempre novas possibilidades na sua existência, produzindo assim formas de realizar-se individualmente como também coletivamente. Sempre manejando os meios naturais para alcançar esses objetivos.

Neste ato transformador, em que o homem apartando do mundo natural se humaniza, composto de uma consciência, começa a produzir sua existência de forma única e exclusiva, diferenciando-se dos demais animais existentes na natureza, já que o trabalho realizado, é algo que já está pronto, fruto da sua cabeça e não de forma instintiva. Marx sobre isso fala que:

Pressupomos o trabalho sob forma exclusivamente humana. Uma aranha executa operações semelhantes à do tecelão, a abelha supera mais de um arquiteto ao construir sua colmeia. Mas o que distingue o pior arquiteto da melhor abelha é que ele figura na mente sua construção antes de transformá-la em realidade. No fim do processo do trabalho aparece um resultado que já existia antes idealmente na imaginação do trabalhador. Ele não transforma apenas o material sobre o qual opera; ele imprime ao material o projeto que tinha conscientemente em mira, o qual constitui a lei determinante do seu modo de operar e ao qual tem de subordinar sua vontade (MARX, 1988, pg. 142-143).

São estes alguns dos movimentos onto-históricos do trabalho em MARX, que nos revela a necessidade continua do homem produzir sua existência, em uma permanente busca para suprir suas necessidades básicas. Sendo portanto o trabalho, um ato unicamente humano e realizador de sua sociabilidade.

No trabalho, o homem ao alterar a natureza, acaba por alterar sua própria natureza, estabelecendo novas formas de relacionamento, com ele e com os outros indivíduos, e novas formas de sociabilidade. Daí fica claro que o trabalho é fundamental na mediação das relações entre os homens, e que são estabelecidas em qualquer instância da vida social.

Dados os primeiros passos para entender o ser humano a partir da ruptura com a natureza pelo trabalho, percebendo-se como ente consciente, que realiza de forma livre sua existência com seus objetivos reais. Vai ser portanto, nesta dinâmica que o homem realiza nas suas ações o mundo social e o individual da sua existência. O entendimento onto-histórico do trabalho e as bases destas relações estão bem inteligíveis nas obras de Marx e Engels(1988), de acordo com, Betania, Ayres, Terceiro e Ximenez, (2010). Esse desenvolvimento e construção da vida social levam o homem permanentemente a desenvolver mecanismos cada vez mais sofisticados para produção das suas necessidades, é nesse desenvolvimento das forças de produção, e

a partir destas, é que surgem na História as diversas formas de relações sociais para Marx,(1982) que nos diz:

A história nada mais é do que a sucessão de diferentes gerações, cada uma das quais explora os materiais, os capitais e as forças de produção a ela transmitidas pelas gerações anteriores; ou seja, de um lado prossegue em condições completamente diferentes a atividade precedente, enquanto, de outro lado, modifica as circunstâncias anteriores através de uma atividade totalmente diversa.

Ele observa que, ao longo da História as sociedades se desenvolveram materialmente pelo trabalho e os movimentos resultantes dele, no uso das ferramentas e objetos, transformando a natureza, estabelecendo vínculos entre si. Assim o desenvolvimento das forças produtivas de suas estruturas, e os sistemas políticos e econômicos, todos derivam das relações primárias com o trabalho. Então para Marx a História tem como pressuposto substancial o trabalho. A história para ele se realiza na práxis humana, no mundo real das relações sociais. E é na produção de sua existência, que ele se encontra com todas as suas contradições. A história dos homens se constrói no mundo real, diz Marx (1982):

Não se parte do que os homens dizem, representam ou imaginam, nem tampouco do homem predicado, pensado, representado ou imaginado, para chegar, partindo daqui, ao homem de carne e osso; parte-se do homem que realmente atua e, partindo de seu processo de vida real, se expõe também o desenvolvimento dos reflexos ideológicos e dos ecos deste processo de vida (...) Tão logo se expõe este processo ativo de vida, a história real deixa de ser uma coleção de fatos mortos, ainda abstratos, como o é para os empiristas, ou uma ação imaginária de sujeitos imagináveis como o é para os idealistas

Portanto, os movimentos históricos dos homens não são independentes, mas subordinados ao movimento real do mundo do trabalho e suas práticas, o qual se faz constituidor das normas e atividades sociais e culturais, em que o homem independentemente de sua vontade se articula de diversas formas no mundo, e assim estabelece ou demarca historicamente sua trajetória.

A História e o desenvolvimento das atividades humanas estão diretamente relacionadas ao processo do trabalho, haja vista que ao longo da sua existência, e na busca de suprir suas necessidades, o homem usa o seu corpo para produzir meios de

existir, em um movimento permanente, onde ele nega sua realidade e a partir da negação, produz uma nova realidade.

Em relação aos usos de seus corpos como objeto e, ao mesmo tempo, ferramenta na execução destas atividades, podemos refletir na definição de corpo que fala Vigarello (1981):

Sim, pois, na verdade, o corpo falado é algo unificado; de onde vem a dificuldade de responder a questão “o que é o corpo?”. O corpo é um objeto múltiplo, que pode representar dimensões bastantes diferentes da vida, tais como a sensibilidade, a expressão ou uma verdadeira mecânica ligada ao trabalho. Ele evoca numerosas imagens, sugere múltiplas possibilidades de conhecimento. Além disso, o corpo é sempre algo inabarcável. Todavia, desde que se saiba que ele não é um objeto homogêneo, é importante estudá-lo pois, em muitos casos é por meio dele que nós revelamos como o mundo é construído.

Dentro de uma perspectiva de uso destes corpos nas atividades dos trabalhadores ferroviários da via permanente, é notório o adoecimento por lesões por esforço repetitivo/doenças osteomusculares relacionadas ao trabalho (LER/DORT), doenças adquiridas nas atividades ergonomicamente pesadas, não podendo estes trabalhadores realizar de outra forma suas atividades, deixando assim, suas marcas nas vidas destes trabalhadores. Ainda dentro desta perspectiva de seus usos, Vieira (2010) nos remete a este corpo da seguinte forma:

O ser humano se faz presente no mundo e marca seu lugar na natureza, age, interage, relaciona-se e se comunica, expressa seus sentimentos, percebe tudo o que existe, compreende o que está à sua volta por meio de seu corpo. O corpo é o eixo da relação com o mundo, o lugar e o tempo nos quais a existência toma forma através da fisionomia singular de um ator. Nele reside o processo natural da vida. É também o corpo que une a subjetividade do perceber e a objetividade do exprimir. [...] O corpo é o ponto de vista do sujeito sobre o mundo, meio pelo qual a pessoa pode viver e realizar seus projetos. O ser humano é(existe) em seu corpo, e é por meio deste que “transforma as ideias em coisas”. Se o corpo é considerado símbolo da existência, é porque a realiza; o corpo é o espelho do ser de cada um. Somente por intermédio do corpo a pessoa humana se torna parte real do mundo e experimenta todas as sensações, ativas e passivas.[...]A existência humana, portanto, é corporal, assim como espiritual. O corpo não é apenas o invólucro da alma e do espírito humanos, mas parte indispensável da pessoa humana, de sua estrutura, que é espírito-corporal.

No uso do corpo para o trabalho, entendido como algo subjetivo na busca de um objetivo ou um fim e realizado para si, caracterizador de espaços sociais, onde o indivíduo assalariado se reifica pela condição do vínculo empregatício dentro da ordem capitalista, conforme Ramos, Titone e Nardi (2008), dentro desta mesma ordem, fica fácil imaginar a angústia e sofrimento daqueles que estão despossuídos do trabalho e de seus corpos nas sociedades capitalistas.

O trabalho e o corpo (trabalhador) são os fatores determinantes na construção das relações sociais, não podendo estar estes desvinculados do mundo social, constituidor de uma identidade que lhe atribui significados simbólicos e um espaço demarcado no espaço pessoal e familiar. “A escolha de uma profissão ou mesmo a empresa para exercê-la, terá significados importantes em sua trajetória como indivíduo social”. (SOUSA e FAIMA,2007)

A História vai nos revelar aspectos históricos e sociais intrínsecos no processo de adoecimentos, que fazem parte de uma construção contextualizada das transformações sociais advindas pelo adoecimento na vida dos trabalhadores da ferrovia cearense. A doença, que ao longo da história sai da perspectiva do indivíduo, se amplia na demarcação de fatos históricos, conforme sintetizam Nascimento e Silveira (2004):

Entre diferentes grupos sociais existem diferenças marcantes no sofrer ou no modo de reagir às doenças.[...] Assim como a história, a doença, como fenômeno social, também é uma construção. Concorrem para a doença diversos elementos científicos, sociais e políticos, temporal e espacialmente estudados.[...]

A vida se manifesta através da saúde e da doença, particularizadas em cada indivíduo, pois é subjetivamente que estes conceitos se concretizam, no processo de saúde – doença realiza-se de forma permanente e contraditória na vida destes indivíduos, ao tempo em que se trabalha para suprir as necessidades básicas, dentre elas a saúde, adquire-se neste mesmo movimento o adoecimento.

Para compreensão deste conceito, temos que ter como base o que foi dito em 1946 pela Organização Mundial da Saúde (OMS), logo após a segunda guerra mundial, e conforme a VIII Conferência Nacional de Saúde, realizada no Brasil em 1986, que diz:

A Organização Mundial da Saúde define a saúde como um completo bem-estar físico, social e mental e não apenas ausência de doenças, conceito esse que evoluiu, pois saúde, em sua concepção ampliada, é o resultado das condições de alimentação, moradia, educação, meio ambiente, trabalho e renda, transporte, lazer, liberdade e, principalmente, acesso aos serviços de saúde, conforme a VIII Conferência Nacional de Saúde, realizada no Brasil, em 1986.

Não encontramos na vida destes trabalhadores adoecidos nenhum destes aspectos definidos como Saúde pela OMS, que efetivamente se torna um conceito altamente contraditório no mundo organizado socialmente pelo capitalismo. No discurso apresentado pelos profissionais metroferroviários no desenvolvimento de suas atividades, e ao longo de sua vida profissional, seria possível afirmar que estes indivíduos ainda não tiveram a oportunidade de gozar deste estado.

Na História, encontramos como definição do conceito de saúde desde a antiguidade o que estabeleceu Galeno, na sua teoria das latitudes da saúde, que era dividida em estado neutro, e má saúde. Para ele estas dimensões poderiam ocorrer juntas ou isoladamente, assim nove combinações foram possíveis na antiguidade como determinantes do adoecimento, e assim usadas durante mais de mil anos no ocidente.

Ainda na antiguidade, acreditava-se na possibilidade das doenças serem ocasionadas por elementos naturais ou sobrenaturais. Neste momento histórico, a compreensão das doenças era feita através da filosofia religiosa. Na Idade Média ainda era o caráter religioso o causador das doenças. Ao final deste período, foram atribuídas diversas causas para o adoecimento.

No período renascentista, surge o modelo empirista com uma nova proposta, e dela surgem as ciências básicas, que vão buscar os motivos dos contágios e suas causalidades. O empirismo influenciou e ainda influencia a medicina moderna, na busca de um estado biológico normal, que direciona sua atenção para o corpo e a doença, exigindo assim complexos de alta tecnologia e caros sistemas de saúde.

A multicausalidade das doenças só vai aparecer na modernidade como causa do adoecimento e das doenças atribuídas ao agente etiológico, ao hospedeiro e ao meio ambiente. Entretanto, os fatores agiam separadamente. Ainda no século XX, os problemas psíquicos passam a ser considerados como causadores de doenças. Então, o homem passa a ser visto como um ser bio-psico-social, de acordo com Barata (1985).

Contemporaneamente, se estabelecem outras maneiras de pensar a saúde. Estas possibilidades encontramos no trabalho de Backesl, Rossal, Fernandes, Becker, Meirelles, Santos (2009), que se apresenta da seguinte forma:

Dessa maneira, a atenção à saúde, hoje, requer uma mudança na concepção de mundo e na forma de utilizar o conhecimento em relação às práticas de saúde, voltando o seu enfoque especialmente para a promoção da saúde. É muito mais do que uma aplicação técnica e normativa, ou seja, a promoção da saúde está relacionada à potencialização da capacidade individual e coletiva das pessoas para conduzirem suas vidas frente aos múltiplos condicionantes da saúde. Isto significa que é preciso estar atento aos acontecimentos da realidade, os quais nos mobilizam para intervir de forma mais efetiva, especialmente nos contextos vulneráveis.

Nos primeiros anos da minha atividade profissional, era comum observar quando os trabalhadores da manutenção da via permanente saíam pela manhã para o trecho ferroviário, todos em cima de um caminhão cheio de ferramentas, que era o meio utilizado para o transporte destes trabalhadores até o local onde desenvolveriam suas atividades laborais. Sobre esta situação, ao conversamos sobre as dificuldades de trabalho na via permanente, o Sr. E. me disse [...]“, *meu amigo A, fazendo o transporte de material junto com eles, o caminhão freou e os dormentes imprensaram ele, isso era constante. E no ramal do Mucuripe, que era uma caçamba...*”.

Trabalho sempre relacionado a um grande esforço físico, diariamente as turmas de trabalhadores se deslocavam para a linha norte, em direção ao município de Caucaia, e outra para a linha sul, na direção de Maracanaú, para executarem suas tarefas, quase sempre expostos a atividades de risco. O adoecimento esteve sempre presente, devido ao ambiente insalubre e de constante perigo e vulnerabilidade daquele contexto ao qual os trabalhadores estavam expostos. Podemos citar algumas práticas na execução da função de artífice de via que se define oficialmente em um documento obtido junto ao SESMT do METROFOR, no laudo pericial de insalubridade de um trabalhador do serviço de manutenção da via permanente, o qual, em síntese, se apresentada seguinte forma:

- **Código da Atividade** – 60.21-6;
- **Identificação do Funcionário** – F...
- **Descrição do ambiente de trabalho** – Trecho em via-férrea ao nível do solo, a céu aberto, composto do leito em brita com trilhos assentados sobre

dormentes de madeira, ventilação e iluminação naturais.

– **Função – Artífice de via permanente:** Executar serviços de nivelamento, alinhamento, lastreamento, correção de curvas e bitolas da via-férrea; executar sob supervisão, manutenção de aparelhos de mudanças de via (AMV); executar serviços de abertura de valetas, capina e roçadas, limpeza de valetas, drenos e bueiros, relacionados à via permanente, operar máquinas de via permanente, tais como; máquina de bater/arrancar pregos, máquina de serrar/furar trilho, manusear e aplicar materiais, tais como; trilhos, dormentes, lastro, executando quando necessário, as operações de carga e descarga; executar serviços de sinalização de linha.

Acompanhar estes trabalhadores durante suas jornadas me fez compreender parte da dinâmica social usada por eles na execução dos trabalhos da via permanente. Durante a realização deste estudo procurei trazer à luz as memórias vividas no passado por estes trabalhadores, memórias que resgatam momentos de glórias e sofrimentos, de tempos vividos e marcados na história de vida de cada um. Lembranças do tempo em que diziam ter saúde e dos grandes feitos na ferrovia, mas, também, dos trabalhos insalubres, penosos, de esforço físico com riscos à saúde. Foram momentos de boas lembranças, alegres em alguns instantes e tristes em outros, por conta das recordações das dificuldades enfrentadas no desempenho de suas atividades.

Durante a conversa, sempre indagava do que lembravam do início quando começaram a trabalhar na ferrovia e seus relatos sempre se referiam às dificuldades dos serviços e principalmente sobre os casos de adoecimento que acometiam os trabalhadores. Senti, na fala de alguns destes trabalhadores, o quanto é difícil ser um trabalhador doente, desenvolver suas atividades após retornar do adoecimento, depoimentos muitas vezes tomados de uma revolta íntima com a situação vivida. Sobre esse aspecto, assim relatou o Sr. P:

Se eu não trabalhar aí é que minha saúde vai lá pra baixo, nem dinheiro pra comprar remédio eu tenho, com esse salário, com esse salário do INSS? Pior, a pessoa tem que se obrigar a trabalhar pra se manter, sinceramente eu vou dizer pra você eu queria me aposentar e ter um salário digno pra mim dizer, agora que eu trabalhei me quebrei fiquei foi pior, continuo trabalhando doente do mesmo jeito.

Procurando perceber todo o movimento nos modos de produzirem-se socialmente pelo trabalho e como eram realmente desenvolvidas suas atividades, durante as conversas com estes trabalhadores, perguntei ao Sr. B, sobre a ronda itinerante e ele me fez a seguinte narrativa:

[O serviço da] Via permanente era tão pesada, que fazer a ronda de 25 km em cima das pedras era um descanso, era como se fosse uma folga... era um alívio quando a gente estava escalado para a ronda, pois sabia que no outro dia da ronda as costas não estavam forçadas, não ia tá pegando peso ia só andar, mas isso ainda me acarretou outros problemas. Eu tenho umas pontinhas de osso nos pés, porque a gente andava em cima das pedras em um chão irregular, a gente tinha que verificar tudo as linhas, os aterros da via, carregava ainda uma marreta, uma chave, e quatro parafusos. Usava a marreta pra bater os grampos que tivessem altos, a chave era para acochar os parafusos e se precisasse trocava os parafusos.

Era atribuição da via permanente a limpeza das valas, que muitas vezes estavam entupidas de lama e outros dejetos e tinham que ser limpas antes do período invernos. Ainda contribuía para piorar esta situação o fato de grande parte das casas ao longo da via jogarem seus esgotos e uma grande quantidade de lixo dentro da faixa de domínio, o que demandava uma grande quantidade de trabalho em condições insalubres para sua retirada, o lixo que era jogado próximo as valas que eram para a drenagem das águas no período inverno e entupia as valas. Tratando desse assunto o Sr. B ainda nos fala:

A via era pra tudo, fazer limpeza de vala num inverno forte, vixe! Uma vez pegamos aquela vala na estação do São Miguel com lama acima do joelho, tudo que tivesse tinha que desobstruir, porque se não a água invadia os trilhos e o trem não passava, nossa meta era deixar o trem passar, [...].

Ao longo dos anos participei de muitos eventos, em que estes trabalhadores se sujeitavam a jornadas ininterruptas, desgastantes, que demandavam o uso necessário dos serviços destes ferroviários. Podemos citar, dentre estes, descarrilamentos de trens, abalroamento de trens, troca de AMV's, retirada de animais mortos por atropelamento e outros infortúnios, os quais demandavam às vezes muitas horas contínuas de trabalho, pois era uma exigência a liberação das linhas ferroviárias. Tanto o esforço físico como o desgaste psicológico para execução das atividades na via permanente eram muito grandes por parte destes trabalhadores, conforme esclarece o Sr. P:

Era noites e dias trabalhando, quando tinha esses acidentes. Na verdade, pra ver os filhos tinha era Zé: quando chegava tavam dormindo e quando eu saía tavam dormindo ainda. Vamos supor, você trabalhava sua jornada normal, trabalhava o dia todinho e emendava com a noite e tinha que voltar cedo... Era

terrível, serviço pesado. Só fazia por que era o jeito. Tinha que trabalhar pra sustentar a família e educar os filhos, era trabalho escravo mesmo.

Era básico na via-férrea a troca de trilhos e dormentes com equipamentos e técnicas ultrapassadas que datavam do início do século XX. Este tipo de serviço era essencialmente braçal, em condições muitas vezes inadequadas, o que sempre contribuiu para o adoecimento destes trabalhadores, segundo palavras do Sr. B:

Tinha um serviço de urgência numa estação, se eu não me engano era em Araturi. Aí tava eu e um rapaz que tinha entrado comigo também, inclusive ele já tava com problema também, ele teve problema primeiro do que eu. Aí tivemos que mandar um macaco que chamamos de macaco de curvar trilho, ele era pra curvar trilho, quebrar trilho, era uma peça toda de ferro. Como você já viu, na Via não tem nada maneiro, e só tinha eu e ele... não tinha outra pessoa e ele não podia pegar peso, porque ele já tava com problema devido ao trabalho. (...) aí eu tive que pegar só... botei em cima de um carrinho de mão e trouxe até o trem e quando fui botar no trem aí eu senti, senti aquela dor e a dor foi esquentando as costas, aí fiquei por ali e noutro dia amanheceu bem pior. Aí eu vim no Doutor A e ele pediu um raio-X. E ele me disse: “você tem um problemzinho na coluna”, e desse problema eu passei mais de quatro anos afastado.

Um dos serviços que eu considerava mais perigosos, realizados pelo pessoal da via permanente, era a limpeza da via (remoção de mato) com material químico, dispersado no ambiente através de bombas instaladas em tanques ferroviários ou de forma manual, sendo aspergido pelos próprios trabalhadores com bombas borrifadoras. Este trabalho era feito normalmente à noite ou quando não havia circulação de trem. Sobre esta atividade, me fala com um ar de revolta o Sr. P:

O serviço era braçal... E outra coisa: a capina química, a gente saia, mas só podia sair depois das paradas do trem. Você saia em cima de trole e passava a noite todinha jogando veneno e ele vindo pra sua cara. Era a noite todinha. Aí você pergunta: porque você ia? Primeiro o salário era lá em baixo e a gente tinha que fazer hora extra pra ganhar um sustentozinho... era obrigado. Era, você era empregado e não podia dizer que não vai. Se você tivesse doente, tudo bem, mas se não tivesse tinha que ir de qualquer maneira.

Após adoecerem e não terem mais condições de continuar realizando as atividades pesadas da via permanente, estes trabalhadores simples, acostumados aos afazeres braçais e às práticas de força ao ar livre passavam a realizar afazeres administrativos, dentro de ambientes fechados, normatizados e com tecnologias estranhas às suas antigas atividades. Passam a enfrentar desafios no ambiente de trabalho, tanto para se socializar quanto para se enquadrarem nas novas atividades,

enfrentando assim todas os problemas estabelecidos pelo adoecimento na vida social. Sobre elas, o Sr B. nos conta sobre os conflitos surgidos:

Ter, tem. Quando eu tive as primeiras crises, nem todos acreditaram, fica aquela diferença, como as minhas crises eram fortes o Doutor A achou melhor afastar. E ele gostava de falar com o chefe e pedia pra botar a gente num trabalho mais maneiro, mas na via não tem nada maneiro, mas tem aqueles caras que não gostam: porque fulano tá nisso e eu não tô?

Para estes trabalhadores adoecidos, a mudança de função se torna um processo doloroso, em todos os estágios do processo de readaptação, conforme alguns relatos obtidos de trabalhadores que enfrentaram este drama. Ao discorrer sobre toda a desorganização causada por este fenômeno aos seus corpos, Le Goff (1974, p. 144) fala que *“a doença é quase sempre um elemento de desorganização e reorganização social; a esse respeito ela torna frequentemente mais visíveis as articulações essenciais do grupo, as linhas de força e as tensões que o transpassam.*

Esta situação sofrida de ter seus corpos mutilados ou limitados em decorrência das atividades relativas ao trabalho e também pelo adoecimento, fica patente nas declarações do SR. P. ao relatar as circunstâncias da sua vida atual:

Depois de trinta anos, hoje mesmo eu tô sentindo dor na perna, é terrível, são as mesmas dores, e agora tá pior ainda, é que a gente vai ficando velho, e vai ficando limitado, tem também que a vida da pessoa, a rotina mudou tudo, teu modo de ser, salário mudou tudo.

Passam esses trabalhadores a enfrentar o processo de readaptação em novas funções que é exigido pelo órgão governamental de Previdência Social (INSS) ou pelo setor médico da empresa, que aplica a estes trabalhadores restrições médicas na execução de suas atividades, após passarem por diversas fases de exames e constatação da incapacidade para retornarem à antiga função. Ainda sobre a precarização por que passa estes trabalhadores nos diz o Sr. P:

O INSS era pra me pagar uma redução de produtividade, e não me pagaram. Botei na justiça e nada... tô prejudicado.[...] Agora que eu trabalhei e me quebrei, fiquei foi pior... continuo trabalhando doente do mesmo jeito.

Os casos de afastamento por motivo de adoecimento decorrente da atividade profissional ou acidente de trabalho, devem estar enquadrados dentro dos conceitos e definições estabelecidas pelo Ministério do Trabalho e Assistência Social (MTPS), que são apresentados da seguinte forma:

Define-se como **acidente do trabalho** aquele que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados especiais, provocando lesão corporal ou perturbação funcional, permanente ou temporária, que cause a morte, a perda ou a redução da capacidade para o trabalho. Consideram-se acidente do trabalho a doença profissional e a doença do trabalho. Equiparam-se também ao acidente do trabalho: o acidente ligado ao trabalho que, embora não tenha sido a causa única, haja contribuído diretamente para a ocorrência da lesão; certos acidentes sofridos pelo segurado no local e no horário de trabalho; a doença proveniente de contaminação acidental do empregado no exercício de sua atividade; e o acidente sofrido a serviço da empresa ou no trajeto entre a residência e o local de trabalho do segurado e vice-versa.

Os principais conceitos tratados neste capítulo são apresentados a seguir:

Acidentes Devido à Doença do Trabalho– são os acidentes ocasionados por qualquer tipo de doença profissional peculiar a determinado ramo de atividade constante na tabela da Previdência Social;

Incapacidade Temporária– compreende os segurados que ficaram temporariamente incapacitados para o exercício de sua atividade laborativa em função de acidente ou doenças do trabalho. Durante os primeiros 15 dias consecutivos ao do afastamento da atividade, caberá à empresa pagar ao segurado empregado o seu salário integral. Após este período, o segurado deverá ser encaminhado à perícia médica da Previdência Social para requerimento do auxílio-doença acidentário – espécie 91. No caso de trabalhador avulso e segurado especial, o auxílio-doença acidentário é pago a partir da data do acidente.

Incapacidade Permanente– refere-se aos segurados que ficaram permanentemente incapacitados para o exercício laboral. A incapacidade permanente pode ser de dois tipos: parcial e total. Entende-se por incapacidade permanente parcial o fato do acidentado em exercício laboral, após o devido tratamento psicofísico-social, apresentar sequela definitiva que implique em redução da capacidade. Esta informação é captada a partir da concessão do AEPS – 2014 • Seção IV • Acidentes do Trabalho 545 benefício auxílio-acidente por acidente do trabalho, espécie 94. O outro tipo ocorre quando o acidentado em exercício laboral apresentar incapacidade permanente e total

para o exercício de qualquer atividade laborativa. Esta informação é captada a partir da concessão do benefício aposentadoria por invalidez por acidente do trabalho, espécie 92.

Nessa compreensão fica, portanto, o trabalhador refém de toda uma burocracia estatal para que possa ter direito a algum tipo de benefício ou assistência. Não precisa procurar muito para encontrar alguém que já tenha enfrentado dificuldades na busca destes direitos quando adoecidos.

Para elaboração deste trabalho acadêmico realizamos entrevistas com alguns trabalhadores adoecidos e transferidos de sua função devido ao adoecimento. Nestas abordagens iniciais tivemos a oportunidade de observar algumas contradições que se registraram na vida destes trabalhadores da via permanente da estrada de ferro no Ceará.

Ao pesquisarmos, fomos buscar nos setores do METROFOR dados que pudessem elucidar esta realidade vivida pelos trabalhadores metroferroviários. O serviço médico se encontra hoje terceirizado, o que dificultou em grande parte o apanhado de informações sobre os adoecimentos destes trabalhadores. A RFFSA foi liquidada e a CBTU fechou o escritório em Fortaleza. Os funcionários que atendiam estes servidores não estão mais trabalhando no setor e as pessoas que lá estão não fizeram parte das histórias destes trabalhadores.

O Setor de Via permanente foi totalmente terceirizado. Os trabalhadores que hoje nele se encontram apenas auxiliam administrativamente as atividades de manutenção da via.

Na busca de informações, encontrei um dos encarregados da via permanente que foi oriundo da RFFSA, passou pela CBTU e hoje se encontra no METROFOR, trabalhando no canteiro de obras do Couto Fernandes, que era o antigo mestre de linha, Sr. A.

Na sua fala percebemos as grandes dificuldades vividas no passado pelos trabalhadores da via permanente. Fiz algumas indagações sobre as turmas que estiveram sob sua responsabilidade e perguntei especificamente pela turma do concurso de 1989, quando eu também entrei na ferrovia. Ele relatou que dos 22 trabalhadores da via que entraram através de concurso naquele ano, a maioria em

torno de 70% a 80% passou por processo de adoecimento pelo trabalho no desempenho das atividades na via permanente e ainda me disse:

Meu pai foi da via permanente; era Mestre de Linha. Era tudo muito difícil como hoje... O trabalho era difícil, as ferramentas são praticamente as mesmas. Ficar doente era comum. Pegar trilho, dormentes, fazer linhas era muita atividade. A ferrovia tinha que funcionar. Uma vez, passei quinze dias fazendo reparos na linha da Pacatuba a Redenção... Era um trabalho duro.

Importante destacar que, embora aqui em nosso Estado haja duas organizações sindicais disputando o direito de ser a entidade representativa da categoria ferroviária, nos termos do que determina o artigo 6º, inciso II, da Constituição Federal, não houve, em nenhum momento da história ferroviária cearense, uma política sindical voltada a atender especificamente as situações de dificuldades de socialização experimentadas pelos trabalhadores que, após terem sido vitimados por acidentes de trabalho, têm determinada sua reinserção na empresa em atividades diferentes daquelas para as quais foram contratados. Ressalte-se que existe apoio de um dos sindicatos para os trabalhadores tratarem de questões judiciais ligadas ao acidente, porém, em se tratando do processo de ressocialização dos trabalhadores em suas novas funções, há um vácuo a ser preenchido principalmente pela empresa, mas que também tem espaço para uma possível ação do sindicato nesse processo, de modo a agilizar as medidas que venham proporcionar aos trabalhadores menos conflitos e traumas na mudança de função.

Neste estudo percebemos também como as pessoas adoecidas, em grande número, se escondem para não evidenciar um mal tão presente na nossa sociedade capitalista, onde o medo prevalece e os trabalhadores acuados pela possibilidade da substituição são reféns de um modelo de sociedade perverso que cria distâncias entre aqueles que deveriam unir-se para mudar esta realidade. Nesta perspectiva, foram várias as tentativas de ouvir trabalhadores que trazem consigo estas marcas, mas evitam falar sobre elas.

5 CONCLUSÃO

Para compreendermos todo o processo de adoecimento nas atividades dos trabalhadores ferroviários de via permanente no Estado do Ceará, se fez necessária a compreensão dos momentos históricos e sociais em que se desenvolveram materialmente estas atividades, dentro de um recorte determinado de tempo e espaço e sua construção histórica, no caso dos metroferroviários, os últimos 30 anos.

Ao analisarmos as condições materiais às quais estes indivíduos estiveram expostos ao longo de sua vida no ambiente ferroviário, na função de artífice de via permanente, condições estas que lhes foram impostas, vem da explicação de Marx (1982) a compreensão da forma que as atividades desenvolvidas historicamente por estes homens, que muitas vezes foram obrigados a entregar seus corpos para serem mutilados, sem outras possibilidades na realização de suas vidas como seres sociais, quando ele nos fala a respeito de como se materializa esse processo, dizendo-nos que a necessidade de produção da vida material e social, tais como, vestir, comer e suprir outras necessidades, somente se realiza na sociedade capitalista pelo trabalho.

No resgate das memórias socialmente compartilhadas destes trabalhadores, encontramos várias evidências que colaboram definitivamente para a compreensão de todas as transformações sofridas na vida destes indivíduos, sua construção de vida, e daqueles que socialmente são parte destas relações. A execução de tarefas ligadas diretamente a ambientes insalubres, perigosos ou penosos, colocavam-nos permanentemente sob condições de adoecimento, na tentativa de cumprir aquilo que o sistema social capitalista coloca como atribuição do trabalho. Sobre essas condições, Marx (1988) nos fala de como o trabalhador é roubado, pelo capitalista, das condições e dos meios de proteção da sua pessoa física e que estas condições são nocivas a saúde no processo de produção.

Os relatos rememorados destes trabalhadores demonstram com clareza toda a vulnerabilidade a que estes trabalhadores estão expostos diante de um sistema que cada vez mais cobra a realização do cumprimento de metas a serem executadas. Assim, sejam jornadas ininterruptas ou grandes esforços desenvolvidos nas longas jornadas de trabalho, tudo corrobora para perceber as contradições a que estão

expostos estes trabalhadores, se pensarmos que estas contradições se encontram em várias possibilidades de suas realizações enquanto indivíduos ativamente econômicos. Podemos estabelecer que uma das maiores contradições na perspectiva destes trabalhadores seria a de, ao realizar-se pelo “trabalho” pela necessidade de existir socialmente, encontram nele todas as possibilidades de negação de existência saudável ao “adoecer”, o que para Marx (1982), estariam diretamente ligadas aos modos de produção e as relações a partir delas.

Nas diversas abordagens com os profissionais envolvidos no processo de adoecimento, encontramos nas suas narrativas as várias contradições que se realizam no adoecimento pelo trabalho dos artífices de via permanente. Falas que muitas vezes externam algo de indignação pelas suas condições de homens adoecidos e, principalmente, que pelo adoecimento externam as diversas limitações ao qual estão expostos na realização das tarefas cotidianamente.

A mudança de função foi para estes trabalhadores, na nossa análise, um dos fatores causadores de muita angustia e que causam subjetivamente uma das contradições estabelecidas, pois, ao mudarem de função pelo adoecimento, nem sempre são recebidos da forma que os mesmos idealizavam nesta mudança. As memórias destes trabalhadores reforçam este entendimento quando falam com um certo constrangimento das situações por eles enfrentadas. Perceber o mundo novo, um ambiente de trabalho estranho e a construção de novas relações para execução destas atividades, tem uma carga muito grande de angústia e sofrimento durante todo o processo de readaptação, desde o momento do acidente até o encaminhamento do INSS determinando o seu retorno para desempenhar outras funções na empresa.

Dentro das várias possibilidades de enxergarmos nas relações em que se encontram o trabalhador *versus* trabalho e de seus conflitos estabelecidos nas contradições do mundo do capital, e mais, entendendo como se dá o adoecimento e as transformações adquiridas ao longo de todo este processo, poderemos, a partir de um olhar solidário ou melhor comunitário, possibilitar a estes trabalhadores especificamente e a outros milhares ou milhões de trabalhadores novas possibilidades de enfrentarem com mais dignidade todas estas dificuldades estabelecidas a partir do mundo do trabalho.

Portanto, explicita-se a necessidade de repensarmos as políticas públicas ou privadas que envolvem a saúde do trabalhador, que está muitas vezes para além da percepção oficial do estado, como também o desenvolvimento de ações que proponham mitigar os efeitos do adoecimento dentro das corporações, para que os indivíduos adoecidos pelo trabalho, quaisquer que sejam as circunstâncias em que este fato ocorreu, possam no seu cotidiano laboral terem respeitadas todas as possibilidades de se realizarem profissionalmente e nas suas relações sociais.

Conclui-se, então, que os objetivos deste estudo foram alcançados se nessa percepção analítica observarmos as condições a que estes trabalhadores ao longo da história foram expostos como trabalhadores da via permanente, condições a que se fala, estritamente ligadas ao mundo do trabalho numa perspectiva marxista em que, para se constituírem como seres sociais, se expuseram a condições desgastantes na execução de seus trabalhos, situações que lhes trouxeram independentemente de suas vontades o adoecimento, que carrega em si suas diversas contradições.

Foi justamente no ato de adoecer pelo trabalho que estes trabalhadores passaram a enfrentar diversas dificuldades, expressadas em suas falas, fosse nas relações de trabalho ou no convívio familiar, com imitações impostas ao movimento natural da vida, nos fazeres mais simples do cotidiano.

Ficam demarcadas neste estudo, as várias contradições que o mundo do capital impõe aos trabalhadores de todo o mundo, estando, portanto, vulneráveis aos mais diversos tipos de adoecimento no desenvolvimento de suas funções laborais, sendo necessário um aprofundamento nas questões relativas a saúde do trabalhador que possa, de alguma forma, resgatar as mínimas condições de dignidade da vida humana. Como disse Marx (2009) no manifesto sobre o trabalho em uma nova possibilidade social,

“é a sociedade que regula a produção geral e me possibilita fazer hoje uma coisa, amanhã outra, caçar de manhã, pescar à tarde, pastorear à noite, fazer crítica depois da refeição, e tudo isso a meu bel-prazer, sem por isso me tornar exclusivamente caçador, pescador ou crítico”.

Analisando os números dos acidentes de trabalho no Brasil, encontramos uma realidade que demonstra como o mundo do capital se articula e desta forma acha

no Estado um parceiro ou, como dizia Marx (2009) no manifesto comunista, o Estado nada mais é do que um gestor dos seus interesses, ficando isto claramente evidenciado quando o Estado brasileiro se nega a enxergar um número consideravelmente alto de trabalhadores que passam por processos de adoecimentos pelo trabalho.

Ao finalizarmos este trabalho, vemos que os números expressos nos índices oficiais do governo brasileiro, ao se referirem a acidentes e adoecimentos pelo trabalho, não deixam dúvidas sobre o grande contingente de brasileiros que se tornam invisíveis diante do sistema oficial e, portanto, contraditoriamente excluídos do mundo do capital.

REFERÊNCIAS

BACKESL, Marli Terezinha Stein. Conceitos de saúde e doença ao longo da história sob o olhar epidemiológico e antropológico. **Rev. Enfermagem da UERJ**. Rio de Janeiro: UERJ, 2009.

BARATA, R. C. B. **A historicidade do conceito de causa: epidemiologia**. Rio de Janeiro: FIOCRUZ/ABRASCO, 1985.

BRASIL. MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL. **Anuário Estatístico da Previdência Social, 2014**. Disponível em: <<http://www.mtps.gov.br/dados-abertos/dados-da-previdencia/previdencia-social-e-inss/anuario-estatistico-da-previdencia-social-aeps>>. Acesso feito em: 09 abr. 2016.

BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Anais da VIII Conferência Nacional de Saúde**. Brasília (DF): Ministério da Saúde, 1986.

BOSI, Ecléa. **O tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

BRANT, Luiz Carlos ; MINAYO-GOMEZ, Carlos. A Transformação do sofrimento em adoecimento: do nascimento da clínica à psicodinâmica do trabalho. **Rev. Ciência e Saúde Coletiva**, [S.l.], 9(1), p. 213-223, 2004.

CARVALHO, M. Pacheco. **Estudos, projetos e locação de ferrovias e rodovias**. Rio de Janeiro: Editora Científica, 1973.

CHANDLER. **Revista de Administração de Empresas**, 1969.

COSTA, V. R. À margem da lei. **Em Pauta**. Rio de Janeiro, n. 12, p. 131-148, 1998.

DESLANDES, Suely Ferreira. **Pesquisa Social : teoria, método e criatividade** / Suely Ferreira Deslandes, Otavio Cruz Neto, Romeu Gomes; Maria Cecilia de Sousa Minayo .org – Petropolis RJ: ed. Vozes, 1994.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité 1870 – 1930**. Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará / Stylus Comunicações, 1989.

FRANCO, Roberto Kennedy Gomes. Corpo, Hiv/Aids e as Contradições da Saúde do Trabalhador. **Revista Dialectus**, [S.l.], Ano 1, n. 2, p. 247, Jan/Jun, 2013.

FRIGOTTO, Gaudêncio. A Interdisciplinaridade como Necessidade e como Problema nas Ciências Sociais. In: Ari Paulo Jantsch; Lucídio Bianchetti (orgs). **Interdisciplinaridade para além da filosofia do sujeito**. Petrópolis: Editora Vozes, 2011.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **A Oralidade dos velhos na polifonia urbana**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2003.

LARA, Ricardo – Saúde do trabalhador: considerações a partir da crítica da economia política. **R. Katál**, Florianópolis, v. 14, n. 1, p. 78-85, jan./jun. 2011.

LE GOFF, Jacques ; NORA, Pierre. **História: novos objetos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.

LIMA, Francisco de A. S. ; PEREIRA, José Hamilton. **Estradas de Ferro no Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2007.

LEONTIEV, A. **O desenvolvimento do psiquismo**. São Paulo: Centauro, 2004.

MARCONI, Marina de A. ; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisa**. São Paulo: Editora Atlas, 1982.

MARX, Karl ; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do partido comunista**. São Paulo: Escala, 2009.

MARX, Karl ; ENGELS, F. **A Ideologia Alemã**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Sociais, 1982.

MARX, Karl. **O Capital** – crítica da economia política. Livro Primeiro – o processo de produção do capital. Rio de Janeiro: Editora Nova Cultural, 1988.

MARX, K. Carta a Annenkov, 28/12/1846. In: MARX, K.; ENGELS, F. **Obras escogidas de Marx y Engels**. Madrid: Fundamentos, 1975.

MEMÓRIA, Octávio. **Origem da viação férrea cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial, 1923.

NASCIMENTO, Dilene Raimundo do ; CARVALHO, Diana Maul de. (orgs) **Uma história brasileira das doenças**. Brasília: Paralelo 14, 2004.

OIT. **Doenças profissionais são principais causas de mortes no trabalho**. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/content/doencas-profissionais-sao-principais-causas-de-mortes-no-trabalho>. 2013>. Acesso feito em: 01 mar. 2016.

OLIVEIRA, André L. Frota. **A Estrada de ferro de Sobral**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 1994.

PORTELLI, Alessandro. **Forma e significado na história oral** – a pesquisa como um experimento em igualdade. Projeto, História São Paulo. (14/02/1997).

RAMOS, M. Z.; TITTONI, J.; NARDI, H. C. A experiência de afastamento do trabalho por adoecimento vivenciada como processo de ruptura ou continuidade nos modos de

viver. **Cad. psicol. soc. trab.** 11(2): 209-221, dez. 2008.

SILVA, Antônio José. **Mudança organizacional nas ferrovias do Ceará.** 1999. 165 f. Dissertação (Mestrado em história) – Universidade de Fortaleza, Fortaleza, 1999.

THOMPSON, E. P. Folclore, antropologia e história social. IN: **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.** Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

VIEIRA, Monica Silveira. **Direito ao corpo:** modificações corporais, limites da disponibilidade e responsabilidade. Curitiba: Juruá, 2015.

ANEXO

ANEXO A - Glossário dos termos ferroviários

AGULHA – Conjunto de peças móveis e paralelas entre si, partes integrantes do aparelho de mudança de via ou chave, e cujo deslocamento leva o trem ou veículo a passar de uma via para outra.

ALINHAMENTO – Consiste nas operações necessárias à colocação das filas de trilhos em conformidade com a projeção horizontal do eixo da linha em planta.

ALMA – Parte do trilho, compreendida entre o boleto e o patim.

APARELHO DE MANOBRA – É toda a aparelhagem que permite movimentar as agulhas, dando passagem para uma outra via.

APARELHO DE MUDANÇA DE VIA [AMV] - É um conjunto de peças colocadas nas concordâncias de duas linhas para permitir a passagem dos veículos ferroviários de uma para outra. Também denominado de “CHAVE”, compõe-se das seguintes partes principais: agulhas, contra-agulha ou “encosto da agulha”, aparelho de manobra, trilhos de enlace ou de ligação, “coração” ou “jacaré”, calços, coxins e contratrihos.

ATERRO – Massa prismóide de terra que se coloca sobre o terreno natural visando alcançar determinada altura com a face superior da massa. Na ferrovia ou rodovia, essa face superior constitui a plataforma ou leito da estrada.

BARRA DE TRILHO – É o tamanho em que os trilhos são fornecidos. Normalmente em comprimento de 12; 18; e 24 metros.

BITOLA – É a distância entre as faces internas dos boletos dos trilhos, tomada na linha normal a essas faces, 16 mm abaixo do plano constituído pela superfície superior do boleto.

BITOLA ESTREITA – Aquela inferior a 1,435 m.

BITOLA LARGA – Aquela superior a 1,435 m. – No Brasil, é a bitola de 1,600 m.

BITOLA MÉTRICA – Aquela igual a 1,000 m.

BITOLA MISTA – Via férrea com três ou mais trilhos, para permitir a passagem de veículos com bitolas diferentes.

BITOLA STANDARD (internacional) - Aquela igual a 1,435 m, oficialmente adotada pela Conferência Internacional de Berna, em 1907.

BOLETO – Parte superior do trilho, sobre a qual deslizam as rodas dos veículos.

BRITA – É a denominação dada as pedras quebradas nas dimensões determinadas pelas normas técnicas.

BUEIRO – São constituídos por tubos de concreto, ferro fundido, aço galvanizado ou ainda tubos plásticos (rib loc, Armco e outros). Sua vazão é determinada em função bacia hidrográfica e da precipitação anual na região, podendo ser simples (uma seção de vazão), dupla (duas seções de vazão), tripla, etc.

CAPINA – Ato de destruir a vegetação na plataforma da via-férrea.

CAPINA MANUAL – Aquela que se executa, com ferramentas manuais.

CAPINA MECÂNICA – Aquela que se executa com equipamentos mecânicos.

CAPINA QUÍMICA – Aquela que se executa com produtos químicos.

CHAVE DE BOCA – Ferramenta usada para apertar e desapertar a porca do parafuso da tala de junção.

COLOCAÇÃO DE PLACA DE APOIO – São as operações necessárias à entalhação dos dormentes novos, quando necessário, reentalhação dos antigos visando o perfeito assentamento das placas, incluindo a retirada da pregação velha, fechamento dos furos com tarugos, nova furação e fixação completa do trilho sobre a placa de apoio colocada.

CONCESSÃO – Ato do Poder Político delegando a terceiros a construção, uso e gozo de uma via-férrea, e em cujo contrato se estabelecem as vantagens e obrigações do concessionário, inclusive o gozo do direito de desapropriação, por utilidade pública, dos imóveis necessários à concessão, isenção ou redução de direitos alfandegários e de impostos, condições de encampação, reversão e caducidade de contrato etc.

CORTE – Escavação feita no terreno natural para preparo do leito da ferrovia, rodovia ou arruamentos e sua colocação em nível preestabelecido. Nas ferrovias ou rodovias, em geral, o corte antecede ou sucede ao aterro que se constrói com as retiradas dos cortes adjacentes.

DORMENTE – Peça de madeira, concreto, concreto protendido ou ferro, onde os trilhos são apoiados e fixados e que transmitem ao lastro parte dos esforços e vibrações produzidos pelos trens.

DORMENTE DE CONCRETO – Feitos em concreto armado. Podem ser de concreto protendido, bi-bloco (concreto e aço) e polibloco.

DORMENTE DE MADEIRA – Feitos de madeira, atendem a especificações em que são fixadas as qualidades da madeira, dimensões, tolerância, etc.

ESTRUTURA DA VIA PERMANENTE – Conjunto de obras destinadas a formar a via permanente da linha férrea.

FAIXA DE DOMÍNIO (faixa da estrada) - Faixa de terreno de pequena largura em relação ao comprimento, em que se localizam as vias férreas e demais instalações da ferrovia, inclusive os acréscimos necessários à sua expansão.

FEITOR DE LINHA – Chefe direto de uma turma de trabalhadores incumbida de determinado serviço.

FERRAMENTA DE VIA PERMANENTE: - Ferramenta normalmente usada nos trabalhos de conservação da via permanente da ferrovia.

FERROVIA (estrada de ferro) - Sistema de transporte sobre trilhos, constituído de via-férrea e outras instalações fixas, material rodante, equipamento de tráfego e tudo mais necessário à condução segura e eficiente de passageiros e carga.

FIXAÇÃO – Dispositivo para fixar os trilhos, mantendo a bitola da via e impedindo e/ou reduzindo o caminhamento dos mesmos.

FIXAÇÃO COM PLACA DE APOIO – Fixação feita com a interposição, entre o trilho e o dormente, da placa de apoio.

GARFO – Ferramenta com dentes longos, usada no manuseio de pedras britadas.

GRAMPO – Acessório de fixação dos trilhos.

GUINCHO: - Aparelho para levantar pesos, mover vagões executando tarefas análogas às do guindaste.

INFRA-ESTRUTURA – Parte inferior da estrutura. Nas pontes e viadutos, são os encontros e os pilares, considerando-se o vigamento como superestrutura. Na via permanente, a infraestrutura é tudo que fica da plataforma para baixo, formando o trilho, dormente e lastro a superestrutura. – Conjunto de obras destinadas a formar a plataforma da ferrovia e suportar a superestrutura da via permanente. • **INSPETORES:** - Empregados que percorrem diariamente a linha para verificação do seu estado, fazendo pequenos reparos, tendo em vista a segurança do tráfego. Essa incumbência geralmente é dada ao pessoal das Turmas de Conserva, também conhecidas como rondas.

LASTRO – Parte da superestrutura ferroviária, que distribui uniformemente na plataforma os esforços da via-férrea transmitidos através dos dormentes, impedindo o deslocamento dos mesmos, oferecendo suficiente elasticidade à via, reduzindo impactos e garantindo-lhe eficiente drenagem e aeração.

LIMPEZA DO CORTE – Consiste na retirada de pedras soltas ou perigosas para a segurança da linha, bem como da vegetação, terra solta do corte e acerto do talude.

LINHA (linha férrea) - Conjunto de trilhos assentados sobre dormentes, em duas filas, separadas por determinada distância, mais acessórios de fixação, aparelhos de mudança de via (chave etc.) e desvios, onde circulam os veículos e locomotivas, podendo ainda, num sentido mais amplo, incluir os edifícios, pontes, viadutos, etc., - Via férrea ou conjunto de vias férreas adjacentes, em que se opera o tráfego ferroviário.

LOCOMOTIVA – Um veículo impulsionado por qualquer tipo de energia, ou uma combinação de tais veículos, operados por um único dispositivo de controle, utilizado para tração de trens no trecho e em manobras de pátios.

LOCOMOTIVA A VAPOR: - É a locomotiva acionada por intermédio de cilindro, êmbolo, bielas e manivelas, com o vapor produzido na caldeira da locomotiva.

LOCOMOTIVA DIESEL – Acionada com motor ou motores diesel, com transmissão elétrica (diesel elétrica) ou hidráulica (diesel hidráulica).

LOCOMOTIVA ELÉTRICA – Acionada com energia produzida em fonte central e recebida pelo contato do pantógrafo da locomotiva com o fio *trolley* (locomotiva diretamente elétrica).

MACACO DE CURVAR TRILHO – É um macaco especialmente construído para curvar ou retificar trilho.

MACACO DE JUNTA – Macaco de tipo especial para afastar ou juntar as extremidades de trilhos ou de barras de trilhos, na via-férrea.

MACACO DE TRILHO – Macaco de tipo especial para curvar ou retificar trilho.

MACACO DE VIA – Macaco especial, com unha, usado no alçamento da via permanente.

MADEIRA BRANCA – É aquela de menor peso por metro cúbico (leve), pouca resistência e durabilidade, em comparação com as madeiras de lei.

MADEIRA DE LEI – É aquela que, para determinado tipo de construção, apresenta as características ideais de resistência mecânica e durabilidade, combinadas, conforme o caso, com as de beleza e cor. Em geral, são assim compreendidas as madeiras pesadas, isto é, as de peso específico superior a meia tonelada por metro cúbico.

MÁQUINA DE VIA PERMANENTE – Máquina usada nos trabalhos mecanizados de via permanente.

MARRETA DE PREGAÇÃO – Marreta com dupla cabeça e cabo longo, usado para cravação de grampo ou de prego de linha no dormente de madeira.

MATERIAL RODANTE – Compõem-se de material de tração, carros de passageiros, vagões para mercadorias, animais, bagagens, etc.

MESTRE DE LINHA – Trabalhador especializado, que superintende os serviços de um distrito, ou seja, várias turmas, diretamente subordinado ao residente.

NIVELADORA – Equipamento que efetua o nivelamento da via.

NIVELAMENTO CONTÍNUO – Consiste nas operações de colocação da superfície de rolamento da linha na devida posição em perfil.

NIVELAMENTO DA VIA FÉRREA – Colocação ou reposição da superfície de rolamento da via na devida posição em perfil.

OFICINA DE VIA PERMANENTE – Oficina em que se executam a constituição, reconstrução, montagem, reparação e renovação de equipamentos, ferramentas e utensílios da via permanente.

PÁ DE BICO – Pá pontiaguda usada na colocação e remoção do lastro ou na movimentação de solos ou outros materiais.

PARAFUSO – 1) Acessório de fixação das talas de junção aos trilhos.

PARAFUSO DE CABEÇA DE MARTELO – Parafuso especial de fixação de trilho e acessórios em dormentes de concreto do tipo patenteado por “Roger Sonnevile” (RS).

PASSAGEM DE NÍVEL [PN] - É o cruzamento de uma ou mais linhas com uma rodovia principal ou secundária, no mesmo nível.

PÁTIO – Grande área de terreno, mais ou menos nivelada. Áreas externas em torno das estações, oficinas, depósitos etc., onde se colocam desvios. – Área de esplanada em que um conjunto de vias é preparado para formação de trens, manobras e estacionamento de veículos ferroviários e outros fins.

PÉ DE CABRA (alavanca) - Alavanca com uma das extremidades achatadas, curvada e chanfrada em “V”, usada na retirada de prego de linha.

PESO DO TRILHO – Peso, em quilograma, de um metro de trilho (kg/m).

PLACA DE APOIO – Placa metálica padronizada interposta e fixada entre o patim do trilho e o dormente de madeira, para melhor distribuição dos esforços e melhor fixação do trilho ao dormente.

PREGO CABEÇA DE BARATA – Pregos de linha cuja cabeça lembra a forma da cabeça de barata.

PREGO CABEÇA DE CACHORRO – Pregos de linha cuja cabeça lembra a forma de cabeça de cachorro.

PREGO DE LINHA – Pregos robustos, de seção geralmente quadrada, tendo uma das extremidades em gume e a outra com cabeça apropriada à fixação do trilho ao dormente de madeira, com ou sem placa de apoio.

PUA – Ferramenta constituída de um arco com giro completo, em cuja extremidade se ajusta a broca de furar madeira.

RAMAL – Trecho de linha que se destaca da linha tronco (principal) da estrada. - Linha

férrea que se deriva de um tronco ferroviário.

ROÇADA (roçagem) - Derrubada da vegetação na faixa da estrada.

RONDA – Serviço da via permanente, para verificação de ocorrências que ponham em risco a circulação dos trens.

RONDANTE – Trabalhador que executa a ronda.

SOCA (socadora) - Operação que é efetuada para adensar o material do lastro sob o dormente.

SOCA MANUAL – Aquela que é feita com a soca (ferramenta).

SOCA MECÂNICA – Aquela que é feita por meio de martelete operado individualmente.

SOCA PARA LASTRO – Ferramenta com uma extremidade pontiaguda e outra com formato especial e apropriada para compressão do lastro sob o dormente, por percussão.

SOCADORA – Máquina que soca o lastro, não dispendo de macacos de nivelamento a ela acoplados.

TALA DE JUNÇÃO [TJ] - Peça de aço ajustada e fixada, aos pares, por meio de parafusos, porcas e arruelas, na junta dos trilhos para assegurar continuidade da superfície teórica de rolamento da via.

TALUDE – A face inclinada de um corte ou aterro – Superfície inclinada de um aterro, de um corte ou de lastro.

TALUDE DO CORTE (rampa do corte) - Superfície lateral do corte que se estende da plataforma à crista.

TRADO: - Ferramenta empregada na furação de dormente, possuindo uma rosca (mosca) em uma extremidade e na outra o olho a que se ajusta um braço para se imprimir à broca movimento rotativo.

TREM – Qualquer veículo automotriz ferroviário, uma locomotiva ou várias locomotivas acopladas, com ou sem vagões e ou carros de passageiros, em condições normais de

circulação e com indicação de “trem completo”.

TREM DE LASTRO – Trem destinado ao transporte de material de lastro.

TREM DE TRILHO – Trem especial ou adaptado, que efetua o lançamento e/ou a retirada de trilhos ou barras de trilhos, mediante operações mecanizadas.

TRILHO [TR] - Barras de aço, de formato especial, assentada em fila dupla sobre dormente, nas quais circulam as rodas dos carros e locomotivas.

– Perfilado metálico da seção transversal semelhante ao duplo T, com características de viga, que suporta e guia as rodas do veículo ferroviário e constitui a superfície de rolamento da via.

TROLE DE LINHA – Pequeno veículo, acionado manualmente, rebocado ou motorizado (trole-motor), que se desloca sobre via-férrea, normalmente para efetuar transporte de pessoal, ferramenta, utensílio e material de turma.

TURMA DE CONSERVA – Pessoal incumbido da conservação do trecho da linha. A turma é chefiada por um feitor, subordinado ao mestre de linha.

TURMA DE LINHA (linha de via permanente) - Grupo de trabalhadores que efetua serviços conjuntos sob direção única, na via permanente.

TURMA DE VIA PERMANENTE – Equipe de homens a qual cabe manter e reparar a via permanente em determinado setor da estrada.

VALETA – Vala de pequena seção transversal que coleta e escoas águas superficiais.

VIA FÉRREA (via) - Duas ou mais fiadas de trilhos assentados e fixadas paralelamente sobre dormentes, de acordo com as bitolas, constituindo a superfície de rolamento.

VIA FÉRREA PERMANENTE – Conjunto de instalação e equipamentos que compõem a infra e a superestrutura da ferrovia.