

As Marias da fumaça

Estudo refaz a difícil trajetória das primeiras mulheres que trabalharam na estrada de ferro Noroeste do Brasil, em Bauru

Distante 350 quilômetros da capital paulista e ponto de entroncamento de três importantes ferrovias (a Noroeste do Brasil, a Paulista e a Sorocabana), a interiorana, mas efervescente, Bauru, que há pouco tempo tinha deixado para trás a condição de “boca do sertão”, viu nascer um novo tipo de mulher que exercia sua ocupação no ambiente público, a partir de 1918. Em março desse ano, a Noroeste, a pioneira e mais importante das estradas de ferro a cortar a cidade, que ali instalara seu quartel-general em 1905, rasgando o oeste paulista em direção ao confins de Mato Grosso, contrata a primeira funcionária do sexo feminino: Flordaliza Meira Monte, de 16 anos, nascida na também paulista Capivari, admitida em caráter temporário, como prática de telegrafo, profissão que seu pai exercia na ferrovia.

Até então, das estações e oficinas aos escritórios, passando obviamente pelos vagões das composições, a companhia era um ambiente de trabalho exclusivamente masculino. Saias por ali só eram vistas, quando vistas, nas passageiras de algum comboio vindo da capital. Ou ainda nos cabarés e



bordéis, geralmente próximos à estação de trem, onde predominava, para usar o linguajar corrente da época, o protótipo de mulher pública de então, dancarinas e prostitutas, vulgarmente chamadas de “vagabundas”. Portanto, o recrutamento da futura escriturária, que arrumara o emprego de sua vida (viria a se aposentar na própria Noroeste por invalidez em 1942), inaugura uma nova fase na estrada de ferro: a era das ferroviárias de Bauru, moças sérias, solteiras, geralmente vindas de várias regiões paulistas ou de outros Estados, exibindo de 15 a 30 anos de idade.

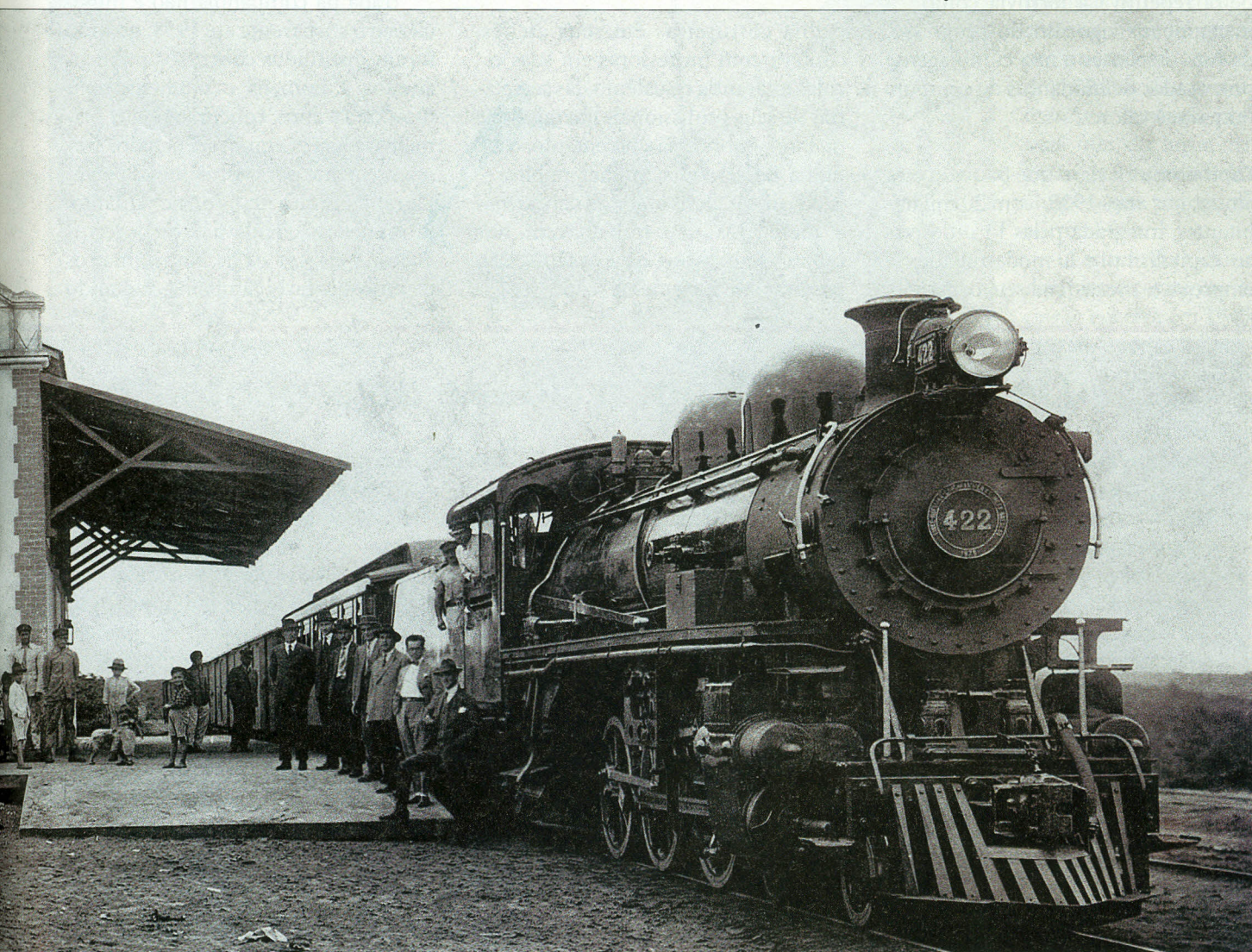
Como as ditas “vagabundas”, com quem eram confundidas frequentemente, as ferroviárias também eram mulheres públicas. Públicas no sentido de que haviam optado, talvez por influência do cinema norte-americano,

por trabalhar fora de casa, no espaço coletivo da sociedade, em vez de ficarem restritas aos tradicionais papéis de mãe e dona de casa, exercidos tipicamente no ambiente privado, no seio do lar. “Para o imaginário feminino da época, a ferrovia representava a liberdade”, diz a historiadora Lidia Maria Vianna Possas, da Universidade Estadual Paulista (Unesp), de Marília, que rastreou fragmentos da quase desconhecida trajetória das primeiras trabalhadoras da Noroeste, uma das mais importantes estradas de ferro do país, no livro *Mulheres, Trens e Trilhos* (Editora da Universidade do Sagrado Coração de Jesus), publicado no final de 2001, resultado de anos de pesquisas. Para evitar cantadas indesejadas no serviço e dissociar sua figura da pecha de prostitutas, as trabalhadoras da Noroeste adotam uma postura de-

liberadamente sisuda no trabalho. Entre 1918 e 1945, período focado pelo estudo, a pesquisadora conseguiu encontrar nos registros da Noroeste a passagem de 250 mulheres pela companhia, que fizeram um percurso semelhante ao da desbravadora Flordaliza. Isso em meio a 14 mil prontuários de funcionários da estrada de ferro vasculhados por Lidia.

Entre essas duas centenas e meia de ferroviárias, as mais instruídas, geralmente oriundas da classe média, tornaram-se telefonistas, datilógrafas ou faziam toda sorte de serviços burocráticos. As mais humildes se dedicavam aos serviços de cozinha, lavanderia, faxina e atendimento público. No se-

Funcionárias da contadoria da Noroeste do Brasil, em 1944, e estação: locomotivas e machismo



REPRODUÇÕES DO LIVRO MULHERES, TRENS E TRILHOS

gundo grupo de mulheres, era comum a mudança de ocupação, pois tinham mais dificuldade em se adaptar ao severo regime de trabalho. O trabalho feminino raramente estava ligado diretamente à atividade fim da ferrovia: fazer os trens andarem. E pior: a figura das mulheres, embora alvo de constantes tentativas de assédio sexual, é praticamente ignorada pela história oficial da estrada de ferro e até por muitos ferroviários aposentados, que, não raro, custam a se lembrar de que também havia colegas do sexo oposto entre os funcionários da companhia. “É mais ou menos como se não tivesse havido mulheres trabalhando ali”, comenta Lidia, uma carioca que mora em Bauru há 15 anos. “A história oficial retrata de maneira repetitiva a ferrovia como instrumento vigoroso do progresso, da luta de classes e não como agente provocador de mudanças de comportamento e valores.”

Capitalismo - É claro que Bauru, a essa altura, nos anos 1920, com 20 mil habitantes, integrada pelas locomotivas ao capitalismo e à modernidade, já empregava moças em seu comércio,



Lidia Possas: história de 250 ferroviárias

exibia costureiras em seus ateliês, contava com professoras em suas escolas e garantia o sustento das secretárias de seus profissionais liberais (*veja quadro*). Sobre essas, no entanto, o estigma de ser uma mulher pública – isto é, de ser comparada às dançarinas e meretrizes que trabalhavam nos cabarés próximos da estação – não pairava tão fortemente como era o

caso das empregadas da Noroeste. Afinal, o ambiente no comércio era mais familiar e menos masculino do que na estrada de ferro. Para afastar qualquer insinuação maldosa, as ferroviárias incorporaram ao pé da letra a disciplina e o formalismo que a Noroeste exigia de seus funcionários. “Não queriam ser confundidas com as prostitutas”, afirma Lidia. Tanto que muitas não se casaram, nem tiveram filhos. Algumas, a partir do anos 30, passaram a se interessar por política, especialmente pelo integralismo, versão nacional do fascismo que ganhou adeptos entre os ferroviários de Bauru.

Mulher na vaga do burro - Como as mulheres conseguiram trabalho na Noroeste? A forma de entrada na companhia não é muito clara e transparente até 1938, quando foram instituídos concursos públicos abertos a homens e mulheres com mais de 18 anos, concursos cujos primeiros lugares eram preenchidos frequentemente por postulantes de saias. Durante muito tempo, no entanto, uma anedota circulava entre os ferroviários – não só os de Bauru, mas os de outros lugares também – tentando

De “boca do sertão” a cidade de espantos

Num mapa da então província (hoje Estado) de São Paulo de 1886, o último povoado urbano do noroeste paulista é Bauru, então uma vila com fama de ser a “boca do sertão”. Tudo a oeste do lugarejo é descrito como “terrenos desconhecidos povoados por indígenas”, parte do mundo dito selvagem. Dez anos mais tarde, essa localidade é elevada à condição de município. Mas a cidade, que tem pouco menos de 8 mil habitantes na virada do século 19, só começa a se estruturar e crescer de verdade com a chegada dos trilhos de ferro. A Noroeste do Brasil, que ali instala sua sede, é inaugurada em 1905, a Paulista

chega no ano seguinte e a Sorocabana, em 1910. Com o auxílio das locomotivas, Bauru, que está no centro geográfico do Estado, “conecta-se com a capital paulista – e com o mundo da modernidade e do capitalismo nascente no país, cujas principais figuras viriam a ser os barões de café.

Rapidamente, quase todos os hábitos, costumes e modas vigentes nas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro são importados pelos habitantes de Bauru, em sua maioria forasteiros, homens e mulheres sem família constituída, que migraram para a “entrada do Brasil novo.” Em 1920, pouco depois de as primeiras

ferroviárias serem contratadas pela Noroeste, sua população bate na casa das 20 mil pessoas. Em 1940, esse número sobe para 55 mil. O comércio se desenvolve. Pensões e hotéis são abertos, aproveitando a vocação de ponto de passagem da cidade das três ferrovias. A vida mundana também se desenvolve. Cabarés afrancesados, como o Maxim, abrem as portas perto da área ferroviária. Bordéis proliferam, como a Casa de Eny, que criaria fama em todo o Estado.

Diante do movimento de gente vinda de todo lugar, ávida por ascensão social e diversão, entre as quais as drogas ilícitas, o poeta Rodrigues de

explicar a origem de trabalhadoras num ambiente tão masculino. A primeira mulher teria sido contratada na vaga de um burro da ferrovia, que morreria. Ou seja, sai o animal, entra a mulher, paga com a verba anteriormente gasta para alimentar a besta. A anedota era tranqüilizadora: nenhum homem cedeu vaga para mulher.

Ainda que contratadas, as mulheres não tinham os mesmos direitos trabalhistas dos homens. Até 1928, segundo o levantamento da professora da Unesp, grande parte delas não tinha vínculo mais formal com a Noroeste. Algumas eram registradas com o nome de homens, geralmente um parente que havia trabalhado na ferro-

via, do qual haviam meio que herdado o posto de trabalho. Essa situação só melhorou substancialmente com a adoção dos concursos públicos para admissão. As ferroviárias também tinham de provar constantemente que eram competentes em seus afazeres. “Sempre existia aquela onda (...) de que mulher é fraca. Mulher não pode isto e aquilo”, recorda Hermínia Malheiros de Oliveira, que trabalhou como telefonista na Noroeste, num depoimento concedido em 1997, quando tinha 81 anos, para o livro sobre as ferroviárias da Noroeste.

Sexualidade - Além das demonstrações de falta de reconhecimento profissio-

Apesar de ter encontrado valiosos documentos e registros nos arquivos do Centro de Memória Regional, museu em Bauru mantido pela Unesp e Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), a historiadora teve dificuldades em seguir o paradeiro da maioria das ex-funcionárias da ferrovia, sobretudo o daquelas que exerciam as funções menos nobres. Os registros contêm dados apenas até o momento em que as funcionárias deixam a ferrovia – e as mais simples eram justamente as que tinham mais dificuldade em se adaptar à rigidez da empresa e acabavam desistindo freqüentemente do emprego ou eram mandadas embora, às vezes sem receber as devidas indenizações. À escassez de documentos, somam-se outros inconvenientes: muitas ex-ferroviárias já morreram e, entre as vivas, há quem prefira esquecer o passado. “Muitas dessas mulheres se sentiam pessoas fora do lugar, em razão das inúmeras exclusões que sofreram”, afirma Lidia.

REPRODUÇÃO



Bauru na década de 20: calma transformada para que ela pudesse ser a “entrada do Brasil novo”

Abreu, que se mudou para a cidade em 1923 e virou funcionário do cartório local, qualifica Bauru de “Cidade de Espantos”. Num trecho do poema Bauru, da década de 30, Abreu faz alusão ao espírito de vanguarda e sem limites da sociedade bauruense da época: “Eu já tomei cocaína em teus bairros baixos, onde há Milonguitas de pálpebras murchas e de olhos brilhantes!”

nal, das cantadas no trabalho, da repressão à própria sexualidade, as ferroviárias ainda enfrentavam inconvenientes mais mezinhos em seu cotidiano na Noroeste. Só ganharam banheiros exclusivos, por exemplo, em 1934, quando foi construída a nova estação ferroviária da Noroeste em Bauru. Até então, tinham de obedecer a horários pré-determinados para ir ao toalete. Um dos argumentos patronais contra os banheiros femininos era o de que esses locais virariam ponto de bate-papo entre as mulheres. Como se homens não conversassem no trabalho.

O estudo da história das primeiras ferroviárias se encerra em 1945, quando o acesso aos concursos da Noroeste foi praticamente negado às mulheres e elas mesmas começaram a ambicionar outros horizontes

profissionais. A partir dos anos 1950, o país optou por carros, em vez de locomotivas. Felizmente, ainda há pesquisadores como Lidia, apaixonada por trens desde menina. Em sua casa em Bauru, sobre a mesa de trabalho, ela mantém um telefone em forma de uma velha locomotiva. Presente de amigos, o aparelho funciona e seu toque, em vez do tradicional “trim”, reproduz o barulho de uma maria-fumaça encostando numa estação. “Meu trabalho não é defender as ferroviárias”, afirma Lidia. “Mas dar maior visibilidade às suas trajetórias, evidenciando a sua luta social.”