

MEMÓRIA SOBRE TRILHOS – Culturas e Identidades Ferroviárias no Brasil

Andréa Casa Nova Maia¹

1.Introdução

“... da minha casa não muito longe dos trilhos ferroviários há um século traçados e transitados, rumo à Bolívia, escuto um trem que mal se detém e segue em frente, e penso que será um dos últimos. A pós-modernidade também chegou a estas terras. Atravesso o magro bosque de eucaliptos que separa os confins da minha casa e os prédios ferroviários e me posto à beira, junto ao gaúcho Demetrio Hernández, recentemente falecido e cuja inverossímil historia eu poderia contar em outro capítulo. É fim de tarde, quase noite, e o trem arrasta uma dezena de vagões semi-iluminados, cheio de indígenas migrantes rumo à fronteira. Eu não digo nada. O gaúcho Hernández diz, só por dizer: “Ele pára para nada, nem água ele toma, como antigamente”. Eu digo então, só para o silêncio não continuar: “ Dizem que não vai passar mais”. Ele me olha. “Por causa do progresso do Primeiro Mundo”, digo. E ele: “já ouvi falar nisso”. “Progresso significa morte, Don Hernández?”, pergunto. E ele, quando o último trem arranca: “Não. Não significa nada”.

Hector Tizón

Ao refletir sobre os latino-americanos, brasileiros, ferroviários, e seu lugar nesse século XXI, me recordo de um texto de Néstor García Canclini publicado no ano passado em que ele se pergunta o que acontece com as culturas que, por serem excluídas da globalização, perdem o que tinham de local. Para explicar isso, o autor recorre ao conto “*El último tren em Jujuy*”, de Hector Tizón, citado acima, que diz dessas “terras de fronteira” do norte argentino pegado à Bolívia e descreve a viagem, nos anos 1980, do último trem que permitiram chegar a Jujuy. Ao trabalhar com a memória da infância de Tizón, em que o que mais abonava aquele lugar da Argentina era a extensão de sua malha ferroviária, Canclini nos chama atenção para o isolamento desolado, seja por carências ferroviárias ou de outros recursos e comunicações, que é agora uma paisagem cada vez mais comum na América Latina. No Brasil também, com a desestatização da rede ferroviária, encontramos várias descrições semelhantes à de

¹ Professora do Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGHIS-UFRJ)

Tizón. Muitos trens já não passam mais por regiões agora quase desertas, muitos trilhos foram arrancados, estações abandonadas, trens enferrujados e o pior, milhares de trabalhadores perderam seus empregos e tiveram a memória e a identidade ameaçadas.

De acordo com Canclini (2008, p. 97): “Esse panorama deve fazer parte do debate teórico internacional sobre a globalização: se ela se assemelha ao imperialismo, se é americanização disfarçada ou é *glocal*. Ou seja, o que ainda persiste do local, o que se misturou, está em outro lugar ou em parte alguma”. O que falaremos sobre a experiência brasileira em termos de “últimos trens para a modernidade” insere-se na perspectiva de Canclini, para o qual “em meio ao dismantelamento de projetos nacionais, à desindustrialização ou ao abandono de muitas regiões, há quem imagine que a opção do desenvolvimento se resume a uma escolha entre globalizar-se ou defender o local. Penso, antes, que se trata de construir opções mais democráticas, distribuídas equitativamente, para que todos possamos ter acesso ao local e ao global e combiná-los ao nosso gosto.”(CANCLINI, 2008, p.97).

As décadas de setenta e oitenta foram palco de sucessivas crises político-econômicas no Brasil, com o fim do “milagre econômico” e o esgotamento do regime militar no país. O sistema ferroviário brasileiro que, ao longo do século XX, alternava momentos de crise e crescimento, sofreu significativamente os impactos das crises conjunturais, embora já viesse sendo paulatinamente desmontado desde a década de 50, com a chegada da indústria automobilística. No caso da Rede Ferroviária Federal SA, acrescentavam-se aos déficits financeiros, problemas operacionais e administrativos, além de passivos trabalhistas e inúmeras manifestações da categoria – umas das mais reivindicativas da história do trabalho no Brasil - devido às perdas constitucionais e salariais surgidas nos planos político-econômicos governamentais.

Os ferroviários brasileiros desde o início da existência das ferrovias, atuaram ativamente na luta por seus direitos. A resistência dos trabalhadores se refletia nas assembléias, na formação de chapas,

nas greves, nos piquetes e nos boicotes, propiciando aos ferroviários a condição de sujeitos da sua própria história. A memória desse processo de luta e desmonte da rede ferroviária aparece em algumas reminiscências de homens que viveram a história.

Proponho aqui uma breve reflexão, onde tentarei discutir o processo de privatização/desestatização das ferrovias brasileiras dentro do contexto mundial, onde os diferentes processos envolvidos no pensamento da modernidade atingem as relações entre os indivíduos desde o âmbito local até o nacional – ainda é possível falar de Nação? – e, para isso, gostaria de aproximar-me dos homens de carne e osso que viveram e experimentaram esse novo movimento do capitalismo. Procuro ouvir quais as reflexões feitas por ferroviários anônimos, muitos deles já aposentados. Como eles analisam o novo momento de expansão do capitalismo, que está sendo chamado de globalização, de onde o Estado brasileiro, - principalmente durante os governos de Collor e Fernando Henrique Cardoso, adotando explicitamente uma postura neoliberal -, tirou suas justificativas de privatização e flexibilização das relações trabalhistas. Torna-se importante e revelador trazer para o texto as impressões daqueles que sofreram e sofrem diretamente com uma globalização “de cima” para “baixo”.

As memórias do fim da ferrovia falam de silêncio, esquecimento:

Num determinado tempo a Rede passou a ser esquecida... Não sei a época certa, mas eu ainda era novo no trabalho... Eu lembro quando eles trouxeram as leitorinas para melhorar o transporte aqui, as máquinas a álcool. Não chegou nem a fazer viagem aqui... Fizeram uma experiência, depois as encostaram aqui... Depois vieram as elétricas, essas dieséis que estão aqui hoje... Uma máquina a vapor dava para manter 10 de diesel trabalhando... A administração foi fracassando... A partir do presidente da república, que eu não me recordo qual é o que estava lá... Quando estragava uma máquina aqui...eles tiravam peça de uma outra que estava ai encostada e punha nela. E assim foi chegando ao ponto que chegou hoje... Sem reposição, a maior parte das peças eles paravam uma para retocar outra, e veio essa decadência que nós vemos ai hoje, ao ponto disso aqui... Passava quase que de hora em hora tanques de combustível, o dia inteirinho... Hoje, quando passa uma locomotiva, ai a gente estranha, acha esquisito... Assusta...” é o que diz Raimundo Nunes.

E, para Ivan Rodrigues, eu perguntei: “Como é que foi o processo de desativação da Rede?” E ele me respondeu:

O processo de liquidação com a ferrovia - que eu posso dizer isso, isso começou com o Brasil optando pela indústria automobilística. Eles arrumaram um déficit para a ferrovia. Um déficit artificial, um déficit contável. A ferrovia dava lucro! A basear no conceito deles, antigamente tinha o caixa pagador e o caixa recebedor no banco. O caixa pagador devia ser fechado, porque dava prejuízo e o caixa e o caixa recebedor dava lucro.

As falas de alguns dos ferroviários por mim entrevistados possuem o chamado “ponto de saturação”, como é comumente chamado na metodologia de História oral, determinadas respostas que se repetem em várias entrevistas sobre o mesmo tema. A resposta é sempre a mesma: foi a entrada da indústria automobilística o fator responsável pelo desmonte da ferrovia no Brasil. O que começou com Juscelino e se acentuou com os militares. O censo comum a respeito do desmantelamento do sistema ferroviário brasileiro é passível de concordâncias e críticas. É claro que o projeto de JK contribuiu para o desmonte da ferrovia e a criação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos está lá para comprovar tal afirmação. Mas as origens da desestruturação podem ser notadas mesmo antes do governo Kubitschek. Até porque a história da construção da malha ferroviária brasileira é repleta de situações problemáticas e de crise. Um movimento de vai e vem entre o Estado e a iniciativa privada nacional e internacional acompanha a história da ferrovia.

Nunca ficou totalmente claro para os governantes quem deveria ser o melhor administrador da ferrovia e, sempre, pelo que pode ser apreendido da história aqui contada, a iniciativa privada tratava de lucrar e se endividar e o Estado, tratava de encampar, melhorar e consignar novamente ao capital privado. Nesse movimento de vai e vem, a ferrovia nasceu e cresceu aos trancos e barrancos, entre construções e desconstruções de sua malha. E, agora, por fim, o governo de Fernando Henrique Cardoso desestatizou-a novamente e o resultado disso, mesmo que os órgãos do governo e as concessionárias insistam em avaliar positivamente, foi o desativar de muitos trilhos, a desativação completa dos trens de passageiro e o “enxugamento” da máquina, com a redução maciça do número de empregados, além do leilão de todo o patrimônio mobiliário e imobiliário que ficara fora do acordo de privatização, como as estações, seus móveis, documentos, alguns outros prédios, etc.

2. Memória e Identidade: a experiência dos ferroviários

No que se refere às lutas empregadas pelos ferroviários face ao processo de desmonte e posterior desestatização da RFFSA, utilizaremos para a análise da compreensão das formas de organização e manifestação da categoria, o caso exemplar de Belo Horizonte, Minas Gerais, onde os enfrentamentos entre trabalhadores e Estado se deram, sobretudo, através de dois movimentos: o Sindicato e o MUF (Movimento de União dos Ferroviários). Analisaremos os impactos da globalização e da política neoliberal na principal instituição ferroviária do Estado brasileiro através das vozes de alguns trabalhadores que fizeram parte das lutas de resistência ao processo. O estudo destas e de outras resistências na América Latina poderá trazer a confirmação da hipótese de semelhança entre os processos de desestatização/privatização para as identidades ferroviárias em distintos países latino-americanos.

O Sindicato dos trabalhadores e empresas Ferroviárias de Belo Horizonte (STEFBH) foi criado em 1981 e teve uma área de atuação extensa como Minas Gerais, parte dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, Goiás e Brasília.

O senhor Antônio Feijó nasceu em Aimorés, Minas Gerais, mas foi para o Rio de Janeiro ainda criança. Na capital carioca ingressou na RFFSA em 1974 após pedir baixa no exército para trabalhar junto com seu comandante na área de segurança patrimonial da empresa. Filiou-se ao sindicato e teve participação ativa a partir de 1983, tornando-se vice-presidente em 1994. É membro da diretoria desde 2003, ano em que se aposentou.

Segundo o depoente: *“A gente se organizava em assembleias e fazíamos greve, o sindicato tinha e tem uma base territorial muito grande e agente tinha um contato com as regiões, do Rio de Janeiro a Goiás”*. Ele faz alusão ao movimento de oposição dentro do sindicato conhecido como MUF:

“nessa época... tinha uma oposição muito forte, o MUF, que na verdade era o braço da esquerda política dentro do sindicato”.

O MUF (Movimento de União dos Ferroviários) se caracterizou como uma oposição sindical criada em Minas Gerais, aproximadamente no ano de 1984, por influência do sindicato dos ferroviários da Central do Brasil no Rio de Janeiro, na época liderado por uma diretoria ligada à CUT. A intenção da Central Única dos Trabalhadores era conquistar os maiores sindicatos do país, para dirimir o ranço “pelego” que consideravam existir nessas instituições e fortalecer as exigências da classe trabalhadora nos acordos coletivos.

O senhor Romero Wagner do Carmo foi um dos membros desse movimento. Natural de Oliveira, Minas Gerais, ele vem de uma família de ferroviários em várias regiões do Estado, fato que mais o incentivou a ingressar na RFFSA em 1983 na área de agente administrativo (recursos humanos). Para ele: *“o sindicato tinha uma postura pelega, a direção do sindicato era muito conivente com a empresa e o MUF era contra isso”*. Pelas duas narrativas é perceptível a diferença entre as ações do sindicato e do MUF; segundo o próprio senhor Feijó:

“O sindicato era mais de cunho assistencialista... não desenvolvia muito as questões políticas; aqui em Belo Horizonte ele tem uma origem pelega. Já o MUF, qualquer movimento reivindicatório eles colocavam areia dentro do tanque de óleo diesel da locomotiva, então era um estrago total! [...]. As esquerdas articulavam movimentos de paralisação em nível nacional e você precisava da ferrovia pra interromper o fluxo de petróleo e derivados, que saíam da refinaria Gabriel Passos em direção à Brasília”.

O senhor Romero lembra também algumas ações do movimento:

“... a gente incomodava o pessoal nas campanhas salariais e nas greves, porque a direção do sindicato não fazia nada. Agente fazia piquetes, atrapalhava as assembleias que eles faziam pra cobrar imposto confederativo, taxas compulsórias e eleição de juiz classista...”.

O MUF passou a utilizar boletins e pequenos jornais cuja finalidade era de persuadir os ferroviários a fazerem parte da luta contra o “peleguismo sindical” e a “tirania da RFFSA frente aos direitos dos trabalhadores”. Primeiramente o MUF panfletava por meio do jornal “Trilhando”, do sindicato dos ferroviários da Central do Brasil do Rio de Janeiro e posteriormente passou a produzir seu próprio boletim chamado “MUF”. A partir de 1987, já com maior popularidade, o MUF passou a formar chapas para as eleições do sindicato.

O ponto fundamental da organização ferroviária era a mobilização, com as assembléias e as reuniões e as chapas, e a greve, vistas como instrumentos fundamentais para as conquistas da categoria. É interessante ressaltar que a vanguarda da organização e movimentação ferroviária – os piquetes e a maioria dos discursos nas assembléias – eram de responsabilidade dos trabalhadores das oficinas como os maquinistas, eletricitistas, mecânicos dentre outros, embora os movimentos também abrangessem os setores administrativos.

O senhor Romero narra vários movimentos grevistas, entretanto o que obteve maior repercussão foi o da campanha salarial de 1989 em que os ferroviários, sob liderança do MUF, ocuparam o sindicato e obrigaram seu presidente a convocar uma greve e aceitar a formação de uma comissão de ferroviários para ir ao Rio de Janeiro para a negociação de pauta salarial:

“Para que a greve ocorresse, a oposição fez uma assembléia e conseguiu paralisar a categoria, principalmente na oficina do Horto em Belo Horizonte onde havia a maior número de empregados, uns 3000. Eles foram em passeata pra sede do sindicato e obrigaram o sindicato ir pra greve”.

O MUF recebia apoio organizacional e financeiro de outras categorias ligadas à CUT e que possuíam interesses e necessidades semelhantes aos dos ferroviários, o que demonstra o caráter classista desses movimentos reivindicatórios. De acordo com o senhor Romero: “... agente tinha uma

relação muito próxima com os sindicatos ligados à CUT, como bancários, metalúrgicos e outros que financiavam nossos panfletos e boletins”.

Houve, entretanto, várias formas de repressão da RFFSA frente à mobilização dos ferroviários. Para os ex-membros da oposição sindical as punições e as perseguições eram muito intensas desde o regime militar, embora integrantes da direção do sindicato afirmem que esse era um período de punições apenas administrativas, sinais de alerta aos indivíduos mais ativos. Dentre os instrumentos de coerção, os mais comuns eram a suspensão por apuração de falta grave; as demissões e as transferências dos “subversivos” para áreas onde possuíam pouca afinidade técnica.

As relações sociais dentro da empresa não se reduziam apenas às frentes de resistência dos trabalhadores e ao despotismo patronal com seus instrumentos coercivos de disciplinarização. Um dos desdobramentos mais significativos da experiência da classe trabalhadora è o de suas conquistas, produto das intensas lutas por seus direitos.

As assembléias, os boicotes, os piquetes e as greves da categoria propiciaram a abertura de acordos coletivos; a negociação de projeto alternativo de moralização da ferrovia (projeto idealizado unicamente pelo MUF); os reajustes salariais; a aprovação e reajuste do Plano de Cargos e Salários dentre outros. Na verdade o MUF sempre se responsabilizou pelas principais reivindicações e conquistas da categoria em Belo Horizonte, afirmando que a direção sindical, por seu caráter pelego, não possuía autonomia para interpelar a empresa.

Na opinião do senhor Romero as conquistas foram incontáveis, resultantes de uma gradativa e indelével luta de milhares de companheiros; isso nos possibilita a inferir a respeito da formação de uma cultura de direitos na ferrovia:

“São várias conquistas, tivemos alguns reajustes, é... aumento do percentual do adicional de periculosidade e de insalubridade, algumas correções e mudanças das distorções nos planos de cargo e salário, mas a questão era mais salarial...”.

Em meio às lutas dos trabalhadores ferroviários, a RFFSA, concessionária de serviço público de transporte ferroviário, foi incluída no Plano Nacional de Desestatização (PND), em 1992, pelo decreto nº 473/92, da lei nº 8 031/90, com o intuito de estimular o investimento da iniciativa privada nesse deficitário setor de transporte.

O interesse de investidores começou a crescer e o BNDES, gestor do programa de desestatização, contratou consultores – Associação Nova Ferrovia – para a criação de um modelo desestatizador. Concluiu-se que a melhor forma para resolver as deficiências da empresa seria a outorga, feita pela União, da concessão do serviço de transporte de carga e do uso dos equipamentos da RFFSA para concessionárias privadas, o que ocorreu em setembro de 1996. Incluiu-se ao arrendamento dos bens ligados ao serviço de transporte, a possibilidade de venda dos bens de pequeno valor.

A proposta inicial era de que a empresa permanecesse controlada pela União. Porém, a nova regulamentação dos transportes ferroviários, aprovada pelo decreto nº 1832 de quatro de março de 1996, modificou o Regulamento dos Transportes Ferroviários (RTF) e exortou a redução da regulação econômica do poder público nos serviços concedidos no intuito de propiciar soluções competitivas no mercado.

Os ativos da RFFSA foram agrupados em seis malhas (nordeste, sudeste, centro-leste, sul, oeste e Tereza Cristina em Santa Catarina) e arrendados em R\$ 1,5 bilhão. O contrato previa a concessão dessas malhas por 30 anos renováveis.

Neste momento, a SR-2 em Belo Horizonte já apresentava um quadro reduzido de empregados, demitindo, no ano das concessões centenas de trabalhadores. Houve também financiamentos do Banco Mundial e do Tesouro Nacional para a reestruturação da empresa e para seu programa de desligamento de funcionários, facilitando assim sua desestatização. Inúmeros setores considerados não essenciais

foram extintos e produto disso foi mais uma infinidade de demissões. Segundo o senhor Romero: “*eu fui demitido em setembro de 1996 por causa do fim da área de Controle de Cargos e Salários (PCS) onde eu trabalhava*”.

De acordo com o senhor Feijó: “*Foi o terror! A ferrovia assumiu em primeiro de setembro de 96 e o objetivo era mandar gente embora e **foi gente embora demais**, com isso começou a se criar um clima de terror na ferrovia*”. Além disso, a RFFSA lançou mão do processo de terceirização de setores operacionais, considerados não essenciais ou “peças-chave” como os serviços de mecânica: reparação de vagões e manutenção de dormentes e trilhos.

À estatal couberam as funções de fiscalizar os bens arrendados e preservar seu patrimônio histórico, cultural e artístico. No que tange o patrimônio ferroviário evidencia-se nas narrativas a abordagem sobre a deteriorização principalmente material da empresa. O senhor Feijó, que participou da segurança patrimonial da RFFSA, relata a destruição em que se encontra hoje a ferrovia:

“... a desestatização, cujo processo legal as empresas tem a concessão do transporte, faz com que elas tenham a obrigação de manter a linha funcionando, mas o que elas fizeram? Cortaram tudo, abandonaram. Está tudo deteriorado [...] você vê aí estações maravilhosas construídas com madeira de lei, foram todas abandonadas e destruídas...”.

Além do sucateamento da malha, a publicidade massiva que fora montada a partir de 1996 possuía por finalidade persuadir a sociedade, e em especial os ferroviários, das vantagens econômico-sociais que a desestatização propiciaria ao país. Contudo, o que ocorreu foi a redução de investimentos em áreas primordiais como as oficinas e a desativação de estações e ramais sem a análise dos custos sociais provocados por tais ações.

As estatísticas, muitas vezes financiadas por grupos econômicos que se interessam pela compra dos bens públicos, apontam a desestatização e a privatização como propulsores do desenvolvimento do

país, mas em benefício de quem? Os cidadãos, responsável pelo funcionamento da máquina estatal, foi favorecido em algum momento? O que parece ter ocorrido foi a perda de direitos trabalhistas, arrocho salarial e desemprego. O senhor Romero relata um pouco da situação dos ferroviários no período da consolidação do processo:

“... teve mudanças no plano de cargo e salário com extrema perda salarial, além das demissões em massa, muita perseguição interna na empresa: tudo isso para facilitar o processo de privatização. As pessoas da categoria que eram mais ativas nas reivindicações foram demitidas, a empresa ficou mais rígida, virou uma empresa privada e demite mesmo”

Com a maior incidência das demissões de funcionários mais engajados na luta trabalhista evidenciou-se o enfraquecimento da organização ferroviária. Para o senhor Feijó: “Hoje, ou melhor, todo dia, vem gente aqui pra fazer homologação de dispensa e a gente vê isso sem poder fazer nada. Há dez ou quinze anos atrás, agente fazia movimentação contra as dispensas e hoje? O que fazer? Hoje somos, sindicalmente, muito fracos”. No mesmo viés afirma o senhor Romero: “O MUF após a desestatização não continuou atuando, porque desse jeito a pessoa não sobrevive dentro da empresa. O ferroviário ficou muito inseguro, a grande maioria foi mandada embora”.

3. Considerações Finais

O produto dessa modernização tão difundida pelo neoliberalismo foi a erradicação de inúmeros ramais, seções e estações, além da desativação de muitos trilhos, a paralisação quase completa dos trens de passageiros e o enxugamento da máquina.

Embora tenha sido um dos segmentos mais atuantes da classe operária brasileira ao longo do século XX, o número de trabalhos sobre os ferroviários e seu cotidiano, bem como os acervos de

preservação da memória ferroviária são pequenos. Após a privatização da RFFSA os poucos documentos escritos e iconográficos foram para arquivos privados ou do Estado (muitos documentos estão desorganizados e em estado de deteriorização em depósitos). Restam fragmentos, vestígios, memórias de homens e mulheres que lutaram, em seu cotidiano, pela sobrevivência de um dos maiores patrimônios de nosso país e que hoje, aposentados, desempregados ou trabalhando em outra atividade, se lembram com orgulho, de um dia terem feito parte dessa história.

4. Bibliografia

- ALMEIDA, José. *A implantação da indústria automobilística no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1972.
- BAPTISTA, José Luis. *O Surto ferroviário e seu desenvolvimento*. Separata dos Anais do Terceiro Congresso de História Nacional. v. VI. Rio de Janeiro: IHGB, 1942.
- BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*. Recife: Ed. Folha da Manhã, 1953.
- BRITO, J. Nascimento. *Meio Século de Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.
- CANCLINI, Néstor García. *Latino-americanos à procura de um lugar neste século*. São Paulo: Iluminuras, 2008.
- CASTRO, Hugo de. *O Drama das Estradas de Ferro no Brasil*. São Paulo: LR Editores, 1981.
- CIPOLLARI, Pedro. *O Problema Ferroviário no Brasil*. *Boletim n. 52*. Cadeira XIX. São Paulo: Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas/USP. 1982.
- DAVID, Eduardo G. *Cento e vinte e sete anos de ferrovia (a história da EFCB)* Brasil: AECB, 1985.
- DEVAUX, Pierre. *As Estradas de Ferro*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1964.
- DOURADO, Anísio Brasileiro de Freitas. *Aspectos sócio-econômicos da expansão e decadência das ferrovias no Brasil*. *Ciência e Cultura*, v. 36, n. 5, pp. 733-736, 1984.

- FERRARI, Mivaldo Messias. *A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo*. São Paulo. Tese (Doutoramento em História) – Universidade de São Paulo, 1981.
- FERREIRA NETO, Francisco. *150 anos de Transporte no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério do Trabalho, 1974.
- HARDMAN, Francisco F. *Trem Fantasma. A modernidade na selva*. São Paulo: Cia das Letras, 1988.
- LIMONCIC, Flavio. *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956-1961*. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997.
- MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia: a Estrada de Ferro Central do Brasil - 1908-1940*. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1985.
- MORISON, Allen. *The tramways of Brazil*. Bonde Press, USA, 1989.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Niterói, RJ. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2000.
- PINTO, Estevão. *História de uma estrada-de-ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: J.Olympio, 1949.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. “Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil.” *História Econômica e História de Empresas*, São Paulo, v. 2, n. 1, pp. 91-112, 1999.
- SEGNINI, Liliana R. Petrini. *Ferrovia e Ferroviários*. São Paulo: Cortez, 1982.
- THOMPSON, E.P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1987-1988, 3 vols.
- _____. *Tradición, revuelta y consciencia de clase*. Barcelona, Crítica, 1979.
- _____. *As peculiaridades dos ingleses*. (tradutores: Alexandre Fortes e Antonio Luigi Negro). Textos Didáticos. Campinas: Unicamp, 1993.
- _____. *Costumes em comum*. Estudos sobre a cultura popular tradicional. SP: Companhia das Letras, 1998.