

Homens com saudades dos tempos em que os comboios tinham alma.

Chegavam a trabalhar 14 horas seguidas. Andavam com a casa às costas e passavam dias e dias sem ver a família. Faziam dos comboios o seu lar e andavam felizes. Antigos ferroviários recordam com saudade tempos e histórias que os carris da memória jamais apagarão. A tristeza surge de mansinho quando falam em estações degradadas, em linhas que fecharam, no abandono do caminho de ferro. O comboio é o melhor transporte do mundo, mas o amor ferroviário, dizem, já não existe. **Texto** Sara Dias Oliveira **Fotografias** Dario Silva ocomboio.net



Havia duas hipóteses. Ou a farda da polícia ou da CP. Optou por vestir a segunda. Na terra, a indústria era escassa e, por isso, era preciso fazer pela vida. **Manuel Guimarães** decidiu então "meter para a CP". Pediam o diploma da 4ª classe, tinha de ser analisado por uma junta médica e ainda tirar uma "chapa aos pulmões". E lá conseguiu entrar. Começou como servente, foi guarda-freios e acabou por ser revisor. Era o "pica", conta, ao mesmo tempo que explica com as duas mãos como era usado o instrumento que picava os bilhetes. "Era outra coisa, mais saudável", diz ao comparar com as outras funções que ocupou.

Tem 68 anos, está reformado e mora em Nine, Vila Nova de Famalicão. Chegou a trabalhar 12 horas por dia. "Estava três dias por semana fora de casa. Mal via os meus filhos", recorda. De 1956 até ao 25 de Abril de 1974 ganhava 700 escudos por mês e ainda tinha de fazer os descontos. Por uma deslocação, ganhava 25 tostões. "Tinha de cozinhar para mim que o dinheiro não chegava. Era para o tachito e mais nada". "O ferroviário foi sempre mal pago antes do 25 de Abril", desabafa.

Foram tempos difíceis, mas em que nunca pensou abandonar a CP. "Não fiz nenhuma fortuna. Fiz uma casita e estou a viver nela". "A gente fazia muitos sacrifícios, mas trabalhava como se fosse para mim, como se fosse dono da CP". Na altura em que foi para os caminhos de ferro, lembra, "quando alguém se portava mal diziam: Pocinho, Tua ou Rua, que eram as estações mais duras".

Manuel Guimarães também ensinou aos mais novos a arte de ser revisor. Dizia como é que se deviam dirigir ao passageiro e mais do que ensinar, realça, era preciso "ver como trabalhava para amanhã fazer igual". Mas, curiosamente, não dizia aos seus pupilos para mostrarem sempre os dentes. "Pedia-se para mostrar o documento e não se dizia sempre bom-dia". O que era necessário, explica, "era vencer o passageiro com a educação".

Chegou a sonhar com comboios centenas de vezes, antes de acordar bem cedo para o trabalho. Era a freima. Ainda hoje considera o melhor do mundo o meio de transporte que lhe deu a ganhar o pão. E com orgulho confessa que "os ferroviários são uma família unida e têm amigos por todo o lado".

Mas os tempos mudaram. Para pior, parece: "O caminho de ferro é hoje um emprego de empregado de escritório", afirma. "O mal da CP é os engenheiros serem accionistas das camionagens. Estão a estragar a CP em benefício da camionagem". No meu tempo, trabalhava-se mas dava", conclui.



Manuel Guimarães, Nine - Linha do Minho.

"Naquele tempo havia disciplina e amor profissional". Agora, nem uma coisa, nem outra. Joaquim **António Coelho** tem 80 anos, 36 dos quais dedicados à vida ferroviária. Primeiro, como factor na Linha do Vale do Vouga, depois como escriturário principal, em Campanhã, no Porto. Conhece todas as linhas de Portugal – falta-lhe apenas o troço de S. Bartolomeu a Sines, que jura ainda fazer. Percorreu as linhas de Espanha, França, Suíça e Itália. Ou não fosse o comboio, "o transporte ideal". Por isso, custa-lhe entender o fecho de algumas linhas. "Os países que têm a visão de futuro devem aumentar a exploração ferroviária e voltar a transportar mercadorias para evitar que as estradas sejam pólos de poluição", sustenta.

Na sua opinião, o problema é que hoje há "pouco interesse, má administração e execução". "A partir do momento em que a CP deixou de transportar mercadoria de detalhe e vagões isolados, o caminho de ferro parece que perdeu a alma", desabafa.

Outro caso que não compreende é que o investimento na modernização em vários troços de linhas e estações não se tenha espelhado na criação de "passagens inferiores para facilitar o acesso dos passageiros às gares de embarque, dado que, por vezes, alguns passageiros estão nas bilheteiras e têm dificuldades em embarcar nos comboios que aparecem em via contrária". E considera mesmo uma falta de respeito pelos passageiros da Linha do Vale do Vouga, que viajam entre Espinho e Oliveira de Azeméis, o facto de "não terem alterado as respectivas gares de embarque", antes de trazerem as máquinas que serviam a Linha da Póvoa e Guimarães. Assim, constata, "muitas senhoras idosas e até cavalheiros têm de se ajoelhar para embarcar". Joaquim António Coelho seguiu os trilhos da parte da família de seu pai. E ainda se lembra do momento, em plena Segunda Guerra Mundial, em 1943, no dia da Senhora da Ajuda, em Espinho, que ficou sem a lanterna e as bilheteiras e gares estavam apinhadas de gente. Sem tempo para a ir buscar, teve de empurrar as pessoas que estavam no meio da linha, por não ter outro meio de as avisar, quando o comboio seguia de Espinho Vouga em direcção a Espinho Praia.



António Coelho, Linha do Vouga.

António Oliveira tem 63 anos. Mais de metade da sua vida, 39 anos, foi dedicada ao caminho de ferro. "Se me perguntarem se voltava a fazer o mesmo, fazia", afirma sem pestanejar. Passou por várias funções, foi auxiliar, guarda-freios, até ser chefe da estação em São João de Ver, em Santa Maria da Feira. Depois de a terem fechado, saltou algumas estações mais a Norte e ficou chefe da de Paços de Brandão. Trabalhou em muitas linhas, algumas das quais foram entretanto fechadas. Na Linha de Guimarães, Póvoa, Douro, Sabor, Corgo, Tua, Dão. Passou pela via estreita, pela via larga e trabalhou no Tua. "Antigamente, quem não se portasse bem, a Linha do Tua era o castigo: ou Tua ou rua".

O fecho das linhas foi, em seu entender, "um crime". "Há má gestão", sustenta. "Cinquenta quilómetros na via estreita têm 15, 20 empregados. A mesma distância na via larga terá 200 empregados", exemplifica. E custa-lhe olhar para a Linha do Vale do Vouga — que diz ter sido pioneira, em termos de transporte de mercadorias e passageiros — e verificar o seu estado. "Está a ser mal explorada, há estações a cair, os passageiros não têm condições para subir para o comboio". "Não há gestores capazes, só olham para a via larga, Cascais e Sintra, e pouco mais. Não há governos capazes, que olhem para o caminho de ferro". E as críticas intensificam-se. "Todos os governos têm contribuído para que a rede ferroviária se torne cada vez mais pequena. Não adianta fechar linhas e estações, reduzir pessoal, porque a dívida da CP é cada vez maior e para isso ninguém olha. Prejudica-se, sim, quem do comboio precisa, estrangulando horários capazes de servir os trabalhadores", confessa.

Foi o primeiro ferroviário na família. Estava 12 dias sem vir a casa, mas mantém o que ouviu da boca de um engenheiro, quando fazia um exame: "Se o caminho de ferro não existisse, tinha de ser inventado". E António Oliveira chegou a dar instrução a jovens que encarreiravam nos trilhos ferroviários. As pautas vinham do Centro Profissional do Entroncamento, com tudo escrito: o regulamento de circulação, o regulamento dos sinais, o regulamento do pessoal.

 RUA
DA
ESTACÃO



António Oliveira, Linha do Vouga.

Tem todos extractos salariais guardados. E para mostrar a diferença do que ganhava antes e depois do 25 de Abril, **Manuel Andrade**, de 69 anos, aponta no papel que em 1973, ganhava 3 mil e 310 escudos por mês, e em 1975, recebia 9 mil e 160 escudos mensalmente. Alguma coisa mudou.

Com 37 anos dedicados à vida ferroviária, o antigo trabalhador da CP confessa que tirou vários cursos. Foi limpador de máquinas, fogueiro e maquinista principal. Trabalhou na via estreita do Tâmega, na Linha do Douro, do Minho até Coimbra, do Porto a Braga. Agora, de vez em quando, ainda vai ao Porto de comboio. "É o transporte mais seguro que temos na vida e o mais importante", diz o senhor que mora no sítio onde o comboio ainda passa, em Livração, Marco de Canaveses. Naquele tempo, o trabalho era muito. Chegou a fazer 200 horas extraordinárias por mês e em 27 anos como maquinista nunca teve nenhum acidente: "Felizmente, não tive ninguém a atirar-se para debaixo do comboio". Em 1966, metia 10 toneladas de carvão para uma viagem que durava cerca de três horas. No mesmo ano, conta, "as máquinas estavam todas podres. Nem o maquinista via o fogueiro, nem o fogueiro via o maquinista". Era como, esclarece, "ir a conduzir na máquina sem ver dois metros à frente, como o Vasco da Gama". "Agora é como estar sentado num escritório. É uma diferença muito grande", remata.



Manuel Andrade, Linha do Tâmega.

"Ainda sou do tempo em que andávamos com as sacas às costas". **Júlio Silva** correu praticamente todas as linhas do Norte, durante os 35 anos em que foi ferroviário. "Fui do Porto a Lisboa, do Porto a Monção, do Porto a Braga, do Porto a Barca-de-Alva e ainda fiz a via estreita". "Chegávamos a dormir dentro de carruagens", recorda. Foi maquinista enquanto o deixaram. Por motivos de saúde, passou a vigilante de tracção. Com 59 anos, conta que as saudades dessa vida não são muitas. Trabalhava 12 a 14 horas seguidas, estava quatro, cinco dias sem pôr o pé em casa. O que o ia alegrando era "o espírito de camaradagem e o bom ambiente de trabalho". "Agora há muito comboio e pouco passageiro". Mesmo assim, o fecho de algumas linhas não é bem visto pelo antigo maquinista. "Deixaram de servir as populações e postos de trabalho foram ao ar", considera. E se pudesse mandar, as coisas eram bem diferentes. "Poria os bilhetes mais baratos e os horários acessíveis porque não existem horários compatíveis". Actualmente, não anda muito de comboio. "Se me perguntarem o horário ali da estação, não lhe sei dizer. Mas é o melhor transporte que existe e o mais seguro", conclui.



Júlio Silva, Linha do Douro

Os mais velhos dizem que ele se perdeu, que já não há lealdade nem amor ferroviários. Mas há alguns trabalhadores que asseguram que o espírito ferroviário está bem vivo e que quando se juntam, sentem-se verdadeiramente em família. Os almoços entre colegas ainda se fazem um pouco por todo o país. E é onde se brinda à longa saúde do caminho de ferro. **Amadeu Cardoso** é o responsável pela estação de Braga há nove anos. A profissão não foi uma opção. "Eu aprendi esta função e acabei por me apaixonar pelo caminho de ferro", conta alguém que, aos 18 anos, altura em que entrou para a CP, via "o comboio a uma distância muito grande". "Não andava de comboio, não sabia o que era factor", relembra. Com 46 anos, Amadeu Cardoso considera que a união ferroviária ainda existe de facto. "As funções interligam-se muito, mas não quer dizer que tenha existido sempre um espírito de grupo", frisa.

Desde que fechou a Linha do Sabor, onde chegou a meter carvão, que **António Pinto**, maquinista na Linha do Douro há quase 20 anos, faz todos os anos a viagem para recordar velhos tempos. Mas o coração despedaça-se quando vê "estações abandonadas e linhas destruídas". Só que a paixão não morre. Nos intervalos do serviço, senta-se para assistir a um filme muito especial. A viagem que gravou de S. Bento a Valença. Lavou o vidro e colocou uma câmara para registar esses momentos que considera únicos. Agora, sentado, revê todas as estações e diz em voz alta o nome de todas elas. E a nostalgia chega devagar. Aos 56 anos ainda guarda consigo o cheiro do carvão. Tem saudades do tempo do vapor e "daquele aroma do carvão que até parece que dava sabor". Junta-se todos os anos para um almoço onde recorda os antigos colegas de curso que, para si, representam uma "autêntica família".

Manuel Silva também não falta a um encontro com os ex-colegas. Tem 49 anos e é maquinista na linha do Minho e Douro. Não fugiu à tradição da família e nunca trabalhou em linhas que já tenham fechado. Reconhece que o trabalho agora está "mais doce", porém recorda com saudade os tempos da máquina a vapor, com quem ainda partilhou alguns momentos. Sente que o espírito ferroviário não é coisa do passado, mas que está bem presente. Por qualquer linha que passe, refere, "não há quase ninguém que não se conheça".



Porto São Bento (2004), 38 anos de diferença.