

# **Trabalho, lazer e marginalidade: meninos e meninas trabalhadores da estação ferroviária de Criciúma (SC)**

*Dorval do Nascimento\**

## **Resumo**

Este artigo tem o objetivo de discutir a presença de meninos e meninas trabalhadores na estação ferroviária de Criciúma, centrada no período 1945 a 1970, e a forma como, com seu trabalho e brincadeiras, se apropriavam daquele espaço da cidade, tornando-o, de certa forma, seu território e, assim, desenvolvendo táticas cotidianas de vida.

**Palavras-chave:** cotidiano, modernização, trabalho infantil, estação ferroviária.

O trabalho infantil era fundamental nas táticas de manutenção da vida social dos grupos populares em toda a área de mineração do carvão no sul do estado de Santa Catarina, durante a predominância da cultura e economia do carvão. As crianças e adolescentes, desde muito cedo, trabalhavam ajudando na complementação da renda familiar. Além do trabalho que deviam realizar em casa, como lavar roupa ou preparar a comida, as crianças precisavam também realizar trabalhos fora de casa, que trouxessem algum tipo de recurso para a manutenção do orçamento doméstico.

Um dos primeiros locais de trabalho infantil em Criciúma nessa época eram as próprias minas de carvão. Carlos Renato Carola (2002) mostrou que, além de homens, mulheres e crianças também trabalhavam nas minas de carvão. O trabalho dessas pessoas começava muito cedo, muitas vezes antes dos 10 anos. Acompanhando seu pai ou, normalmente, sua mãe, que trabalhava como “escolhedeira”<sup>1</sup> de carvão, as crianças eram pequenas ajudantes que trabalhavam lado a lado com os adultos. Os pais mesmo as levavam e utilizavam seu trabalho, especialmente naquelas minas que pagavam por “empreitada”. Uma outra modalidade de trabalho de crianças vinculado às minas era o de levar almoço aos trabalhadores mineiros. Os “almoceiros”, como eram chamadas essas crianças, pegavam o almoço na casa do mineiro ou mesmo nas pensões onde eles moravam, o que era extremamente comum naquela época, e tinham a responsabilidade de levá-lo até o local de trabalho no horário designado, por volta do meio-dia. Eles levavam vários almoços ao mesmo tempo, pendurados nos braços, em bolsas ou penduravam as panelinhas em arames, e na maioria das vezes não almoçavam em casa, mas comiam o que os mineiros gentilmente deixavam a elas, que chamavam de “bodinha” (provavelmente como diminutivo de “bodas”, que no caso significa refeição). Dona Ignês Pacheco de Oliveira, a Dona Neném, em um depoimento colhido pela historiadora Marli de Oliveira Costa (2000, p. 95), conta que por volta de oito anos de idade

[...] já ia na Mina do Mato levar almoço a pé. Lá no Archimedes, Mina do Toco, mais perto aqui na Mina do Mato. Naquela época já pegava almoço dos outros mineiros e já ganhava dinheirinho, já faturava uma graninha porque levava almoço para eles. [...] Tinha as 'bodinhas' que eles deixavam para gente que era gostoso, um pedacinho de carne, um pouquinho de arroz assim no canto, a gente comia na volta, né, porque a gente saía às nove horas de casa para chegar lá. [...] Era sacrificada a vida de primeiro.

Mais tarde, quando surgiram outros tipos de indústrias na cidade, os almoceiros levavam almoço também para outros trabalhadores, especialmente os que trabalhavam em cerâmicas.

Havia, também, atividades que traziam algum recurso e que eram feitas em casa ou nas suas proximidades, como lavar roupas para o pessoal da companhia mineradora, especialmente os mais graduados, ou buscar e vender lenha. As crianças eram utilizadas junto com os adultos, especialmente as meninas, também nessas atividades.

Outra possibilidade de sobrevivência para essas famílias era a de enviar seus filhos e filhas a prestarem pequenos serviços na cidade, como engraxar sapatos, carregar malas, cortar lenha ou vender comestíveis, como amendoim torrado (o "torradinho"), frutas como laranjas e maçãs, doces como cocada, pé-de-moleque, e também pipoca, picolé e pinhão. Ainda que esses pequenos serviços e vendas ocorressem por toda a cidade, era na estação ferroviária e em sua área que se concentravam a maior parte das atividades desses meninos e meninas trabalhadoras.

## **O trabalho infantil na estação ferroviária**

A estação ferroviária de Criciúma, localizada nas proximidades do centro da cidade, foi construída a partir de 1919, quando a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina chegou à cidade em um contexto histórico marcado pela expansão da indústria carbonífera. A estação se constituiu como a principal edificação de uma extensa

área ferroviária, que possuía outras edificações, como casa de turmas, desvios de linhas para manobras, casa do agente ferroviário, entre outras. A estação ferroviária era a porta da cidade, o principal lugar de entrada e saída das pessoas, estabelecendo-se como um espaço de intensa vida social.

O momento de maior movimento na estação era o de chegada e partida do trem de passageiros, quando além dos viajantes que chegavam ou partiam, concentravam-se curiosos para observar o movimento.

Em Criciúma, a espera do trem acontecia principalmente no final da tarde, quando ele vinha de Tubarão, principal cidade da região até fins da década de 1960. Boa parte da população que morava no centro da cidade e também os que trabalhavam na área central afluíam para a estação na hora em que o trem chegava. Como a cidade era pequena e todos no centro se conheciam, a chegada de alguém que despertava uma certa curiosidade era comunicada entre as pessoas e muitos iam esperar o trem e ver essa pessoa: “todo dia era uma festa”<sup>2</sup>.

Junto aos que iam ver o movimento, afluíam também outros que dependiam desse momento para sobreviver. Eram os vendedores ambulantes, meninos e meninas que trabalhavam informalmente em torno da estação para contribuir na manutenção de suas famílias. Eles vendiam amendoim torrado, laranja, rosca, pinhão, cocada e outros doces, salgadinhos diversos e mesmo água. Os passageiros compravam pela janela, mas havia alguns que conseguiam entrar e vender no interior dos vagões. Em todas as estações da estrada de ferro no sul do Estado havia esse movimento de venda.

Quando o trem apitava na passagem do bairro Próspera, na entrada da cidade, as pessoas se deslocavam para a estação. Na sua chegada, formava-se um burburinho de vozes, pessoas apressadas, as despedidas ou abraços naqueles que chegavam. Os passageiros que iam seguir viagem colocavam suas cabeças pela janela para apreciar o movimento ou então compravam alguma guloseima de meninos vendedores, que corriam de um lado para o outro anunciando aos berros os seus produtos e serviços.

Essas crianças eram filhos de famílias operárias. Seus pais eram mineiros e muitas vezes os irmãos mais velhos já tinham sido também encaminhados para as minas. Mas, ainda assim, o trabalho infantil era importante para a manutenção da vida familiar. As famílias eram, em geral, muito grandes. Marinelson dos Passos dos Santos, o Passos, conta que tinha dezessete irmãos e que todos precisavam trabalhar: “E eu engraxava ali, vendia picolé, vendia torrãozinho, vendia pé-de-moleque, muita pobreza na época, muito pobre, tinha muito irmão, mas sempre trabalhando toda a vida”.<sup>3</sup>

Passos morava na mina Napolini e depois em Mina do Toco, e trabalhou na estação na década de 1960, nos últimos tempos do trem de passageiros.

Muitas vezes, também, os meninos e meninas precisavam trabalhar fora porque a situação familiar modificara-se pela ocorrência de um acidente em que o provedor principal da família morreu ou ficou incapacitado para o trabalho, o que era comum nas minas de carvão e outras atividades ligadas à mineração. Até mesmo a ruptura da unidade familiar podia ocorrer, com a separação do casal. Nesses casos, muitas vezes, os filhos eram espalhados entre os parentes, que se responsabilizavam por eles, parentes que na maior parte das vezes estavam em uma situação social semelhante à da família atingida. Isso empurrava as crianças para a realização de pequenas tarefas remuneradas e às vezes para pequenas transgressões da ordem legal, que viessem a ajudar na manutenção da vida familiar.

Um exemplo de mudança drástica da situação familiar é o de Laênio José Ghisi, que tinha cinco anos de idade quando seu pai morreu em um acidente de trabalho na estrada de ferro próximo ao bairro Próspera em 1953<sup>4</sup>. A família era composta por seis irmãos, sendo que o mais velho tinha doze anos e o mais novo apenas um ano de idade. A morte do pai alterou radicalmente as condições de sobrevivência da família. A casa em que morava, uma das casas de turma da área da estação ferroviária, foi requerida pela ferrovia para outro trabalhador ferroviário que viria substituir seu pai. Os rendimentos que seu pai trazia provenientes de seu trabalho na ferrovia

baixaram drasticamente e a família de sua mãe, natural de Pedras Grandes, queria que ela voltasse para a casa dos seus pais. A mãe, entretanto, resistiu às pressões da ferrovia e da família e permaneceu na casa e na cidade, passando a costurar e a lavar roupas como estratégia de sobrevivência. As crianças, assim que puderam, também trabalhavam para ajudar na manutenção da família, recolhendo carvão que o trem deixava cair quando passava, engraxando sapatos e vendendo laranjas.

O local que aglutinava o maior número de crianças trabalhadoras era mesmo a estação ferroviária. Na hora em que o trem chegava, aumentando o movimento de pessoas, os meninos e meninas corriam oferecendo os seus serviços a quem passasse, buscando agarrar a sobrevivência antes que ela embarcasse no trem e fosse embora. Passos lembra da hora da venda, momento de agitação e esforço dobrado para garantir a vida.

A gente chegava e gritava [imitando] torradinho, e é o torradinho; E saía na rua: é o torradinho; e aí lá na frente o outro: pipoca quentinha; aí o outro batia numa latinha de pasta e dizia: é o engraxate aqui, ó o engraxate, ó engraxate; aí outro vinha lá: olha a cocada, olha o pé-de-moleque, olha a cocada, pé-de-moleque. Outro já vinha: ó a laranja, ó a laranja, ó a vergamota; outro: é o picolé, e vinha vindo ali. Então era aquela correria de guri trabalhando.

Esses meninos e meninas moravam nas vilas operárias da cidade e, principalmente, em espaços socialmente degradados – como as ocupações da área de domínio da estrada de ferro no centro e no bairro Pinheirinho, as chamadas casas da beira do trilho, e no bairro Paraíso, popularmente conhecido como Baixadinha. Eles vinham para a estação do trem a pé ou, quando possível, penduravam-se sorrateiramente em algum veículo para vencer a distância até o centro da cidade. A volta para casa dependia muitas vezes do momento em que acabava aquela quantidade de produtos que haviam trazido ou então quando ajuntavam uma boa quantidade de dinheiro que pudesse ser apresentado aos pais.

Muitas vezes, o tempo passava e as vendas não aconteciam. Havia noites que eles não iam embora e ficavam dormindo nas proximidades da estação. No outro dia, continuavam trabalhando até conseguir cumprir com o estabelecido e levar o dinheiro para casa.

O tempo dos meninos vendedores não era gasto apenas com a venda dos produtos ou o oferecimento de serviços na estação. Havia muitos momentos de brincadeira, em que eles se juntavam e se divertiam: fazia parada de bilboquê (popularmente “biloquê”), brincavam de bolinha de vidro, riscavam uma rinha de tocar pião. Muitas vezes, jogavam a dinheiro, ganhando ou perdendo os trocadinhos que haviam conseguido. Passos lembra que o trem também era brinquedo, pois “O que nós fazia, às vezes, era se pendurar no trem, pendurava no trem aí o guarda dizia ‘desce daí menino’, que desce o quê, nós pulava, nós ia de um vagão no outro”.

Os meninos vendedores com seu trabalho e suas brincadeiras apropriavam-se do espaço da estação, tornando-o, de certa forma, também um espaço seu, ou seja, um território marcado pela sua presença. Lisabete Coradini (1995), discutindo as posições de Rassestin em seu trabalho sobre a apropriação do espaço da praça XV, em Florianópolis, afirma que “[...] o território é criado a partir do espaço como resultado de uma ação conduzida por um ator. O ator se apropria simbólica e concretamente do espaço. Ao se apropriar ele, portanto, ‘territorializa’ o espaço”. Entretanto, ainda que a presença dos meninos e meninas vendedores faça um primeiro movimento de apropriação daquele espaço, não se deve esquecer a presença de um outro poder, disciplinador, representado pelos guardas e funcionários da ferrovia, além da polícia. Jacques Revel (1990) mostrou, em sua análise sobre a formação territorial francesa, que há uma política do espaço, de delimitação e ocupação do território, posta em prática pelo poder central, sendo esta fundamental para a constituição de uma soberania política<sup>5</sup>. O poder público é que forma o território e, nesse sentido, o conhecimento deste território é fundamental. Através das viagens do soberano, mapas e inquéritos, o Estado francês foi constituindo um território nacional. Extrapolando seu conceito de território e, ao mesmo tem-

po, aplicando-o a uma dimensão espacial bem menor, podemos dizer que a área da estação ferroviária era um território performatizado pelos agentes da ordem e apropriado e reapropriado, em diferentes medidas, pelos meninos e meninas trabalhadores. Num mesmo movimento, conjugavam-se dominação e resistência, controle e astúcia (CERTEAU, 1994; CHAÚÍ, 1986). Essa relação contraditória é que buscaremos explorar na segunda parte desse artigo.

## **A segunda estação: controle dos movimentos**

No início dos anos 1950 foi construída uma nova estação ferroviária em Criciúma. A população da cidade havia aumentado e a velha estação não dava mais conta do movimento. A exploração do carvão e a abertura de minas intensificaram-se na década de 1940, trazendo para a cidade milhares de novos trabalhadores e suas famílias. A necessidade de construir a nova estação foi uma ocasião para que a estrada de ferro fizesse uma obra arrojada e moderna, mais de acordo com o novo *status* de Criciúma como capital nacional do carvão, título que havia conquistado em 1948, e de símbolo do progresso na região. A nova estação era parte de um processo mais amplo de modernização da arquitetura do centro da cidade, que ocorreu na década de 1940 e início dos anos 50, com a demolição das casas baixas e a construção de pequenos sobrados.

Um elemento sempre constante nos relatos sobre a nova estação foi a referência à construção de um muro alto na extensão de toda a rua Paulo Marcus, a rua das duas estações, impedindo o acesso das pessoas aos trilhos e aos trens.

A existência do muro revela uma preocupação com a segurança, mas também com o controle dos fluxos e com a identificação das pessoas, pois pelo portão que dava acesso aos trilhos só podiam passar as pessoas autorizadas e identificadas. Na cidade circulavam muitas pessoas diferentes, desconhecidas, trazidas pela mineração e, por isso, era necessário agora, aos olhos das elites locais, controlar os seus movimentos e acessos a determinados locais. O centro

da cidade já não era só daqueles que se conheciam, filhos das primeiras famílias que habitaram na localidade ou dos primeiros funcionários graduados das carboníferas. Havia agora “muita gente”, como afirmaram vários depoentes que falaram sobre esse período. A presença de um grande número de pessoas desconhecidas, uma multidão segundo o avaliar da época, colocava problemas para pessoas que até então moravam em uma cidade em que quase todos se conheciam e que precisavam lidar agora com o anonimato, estabelecendo a necessidade de medidas de identificação dos desconhecidos e técnicas de controle dos movimentos, notadamente das camadas populares.

Também o acesso à estação de passageiros foi limitado pela colocação de roletas, permitindo a entrada somente aos que iam viajar. Isso dificultou o livre acesso das pessoas ao interior da estação, diminuindo a intensidade da vida pública que tinha a estação como palco. O declínio da vida pública foi uma tendência social mais geral nessa época. Na verdade, esse retraimento do domínio público em favor de um recolhimento à família e à vida privada passou a ser uma característica das sociedades ocidentais a partir, principalmente, da Segunda Guerra Mundial, como mostrou Richard Sennett (1998) ao traçar uma longa linha do declínio do espaço público no ocidente desde fins do século XVIII. Na cidade, esse processo teve a estação ferroviária como palco privilegiado de mudança, pois a estação era um dos principais espaços públicos de sociabilidade. Isso não significa que não se mantiveram outros lugares de sociabilidade, como a praça Nereu Ramos, por exemplo. No entanto, houve uma tendência de recolhimento das elites para lugares privados de sociabilidade e a circunscrição de práticas populares de fruição da cidade a áreas mais periféricas, ocasionando, no decorrer dos anos, um certo esvaziamento da vida urbana que tinha a estação como centro.

Em Criciúma esse processo se intensificou em fins dos anos 40 e na década de 1950, a partir da reorganização das empresas carboníferas em moldes ainda mais privados, disseminando relações capitalistas de trabalho e exercendo pressões de privatização

dos relacionamentos sociais, e do desejo de controlar a presença dos trabalhadores na cena pública. A limitação do acesso à estação dificultou também o trabalho dos meninos e meninas vendedores, cujo número havia aumentado nas décadas de 1950 e 1960.

Burlar a vigilância dos guardas da estação e da polícia era fundamental para esses meninos e meninas. Muitas vezes, uma boa venda dependia da capacidade de passar despercebido e se esconder. A linha que separava o que socialmente se considera trabalho honesto daquilo que se define como crime era muito frágil na vida cotidiana dessas crianças. As táticas de sobrevivência incluíam a prática de pequenos delitos e transgressões da ordem como o roubo de pequenos objetos e as arruaças.

Ah, a gente passava nos mercados roubava bala, saía correndo [risos]. Pegava pacote de bala e saía correndo. A gente passava nessas barraquinhas de laranjas, pegava duas, três maçãs, um saquinho de maçã e saía correndo, eles saíam atrás e pega e não pega, pega e não pega. Aí era eu, o Pedro Ticó, o Derso, uma gurizada muito grande. (Marinelson dos Passos dos Santos. Entrevista realizada em 18 mai. 2000).

Em conversas e entrevista que realizei, as falas foram no sentido de mostrar que os meninos e meninas não praticavam efetivamente nenhum crime sério, mas faziam “bagunça de guri”. Entretanto, houve também o reconhecimento de que alguns mais tarde se marginalizaram completamente, passando a viver do crime. As relações entre o que é crime e o que não é em uma sociedade historicamente dada, as artimanhas da lei e a ação dos agentes da ordem, são questões por demais complexas. O que se está buscando aqui é apenas perceber como essas crianças precisavam operar com outras noções para além do legal e do ilegal para que pudessem manter a sua vida social. As transgressões, em muitos momentos, eram formas de defesa diante de oponentes mais fortes, oponentes que precisavam ser amedrontados. Passos dá um exemplo do que podia ocorrer.

Por exemplo, era assim, tu entrava num bar, aí às vezes um daqueles se prevalecia e pegava lá um torradinho teu. Comia teu torradinho e não pagava porque tu eras guri. Aí a gente se incomodava e juntava uma pedra de ferro daquela do trilho e 'plá', mandava no vidro daquele bar, aí os homens vinham atrás correndo, aí tinha que correr. (Marinelson dos Passos dos Santos. Entrevista realizada em 18 mai. 2000).

O controle da ação desses meninos e meninas que transitavam entre o trabalho e a marginalidade era feito diretamente pelos funcionários da estação e pela polícia. Mas também se buscou controlar o seu acesso à estação, fonte principal de onde provinha a sua subsistência. Com a proibição de entrar na estação, os meninos vendedores tinham que trabalhar do lado de fora do prédio ou então entrar escondido para vender os seus produtos.

A nossa irritação é porque nós precisava de 'ganhar o pão' e eles privavam de nós vender ali, na estação, aí nós entrava na marra. Ali era proibido, não podia entrar. Só podia ficar do lado de fora da estação [...] aí podia ficar do lado de fora, mas lá dentro aonde eles pegavam a linha do trem não podia.

O processo modernizador em Criciúma, do qual a nova estação fez parte, implicou na busca do controle sobre o modo de vida e os movimentos das camadas populares. Na fala de Passos é possível desvendar essa dimensão da modernização da cidade, o da exclusão dos hábitos populares e da contenção de seus movimentos.

Aí Criciúma começou a desenvolver, foi desenvolvendo, foi desenvolvendo, aí o negócio foi ficando mais apertado, cortando a liberdade da gente, começou a ficar moderna Criciúma, e agora está nisso aí.

Em fins da década de 1950 e início da década de 1960 foi autorizada a construção de pequenas barracas para a venda de produtos na área da estação ferroviária, o que foi uma tentativa de disciplinar o pequeno comércio ambulante. Em meados da década de

1960, o transporte de passageiros e mercadorias pela estrada de ferro caiu muito com a concorrência do transporte rodoviário. O movimento na estação de Criciúma também diminuiu. Mas os pequenos trabalhadores da área da estação continuaram ativos. Em uma fotografia que registra a demolição da estação ferroviária, no início da década de 1970, em primeiro plano aparece um pequeno trabalhador ou trabalhadora vendedor(a) de torrãozinho. A década de 1970 viu desaparecerem os trilhos da área central, a estação e os meninos e meninas vendedores. Criciúma exigia uma nova época de “modernidade e progresso”. E ela foi realizada, ao custo de um aumento do controle sobre a presença das camadas populares no centro da cidade e seu afastamento para áreas periféricas.

## Notas

\* Professor do Curso de História da Universidade do Extremo-Sul Catarinense (UNESC). Doutorando em História na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Coordenador do grupo de pesquisa “Cidade e Cultura” (UNESC).

<sup>1</sup> Mulheres que faziam a separação entre o carvão e o rejeito. Utilizo o termo entre aspas seguindo orientação do autor, já que o referido termo “[...] está revestido de um significado de desqualificação” no sentido de ser um trabalho leve, “de mulher” (CAROLA, 2002, p. 11).

<sup>2</sup> Fala de Manoel Igino de Oliveira nascido em Tubarão em 2 de setembro de 1917, ex-ferroviário que trabalhou por muitos anos em Criciúma.

<sup>3</sup> Entrevista realizada em 18 de maio de 2000. Em outro momento ele acrescenta: “Tinha mineração, mas era muito pobre na época né. Criciúma era pobre”. Passos nasceu em Criciúma em 24 de março de 1958. Filho de mineiro, trabalhou como vendedor e engraxate na segunda estação ferroviária, construída na década de 1950. Seu depoimento contrasta com relatos da historiografia oficial que celebram a mineração do carvão apenas como época de progresso e riqueza.

<sup>4</sup> Depoimento colhido em 18 de maio de 2000. Laênio nasceu em Pedras Grandes (SC) em 15 de abril de 1948 e é filho de ferroviário.

<sup>5</sup> Ver Revel (1990) e Flores e Serpa (1999).

## Referências

CAROLA, Carlos Renato. **Dos subterrâneos da história: as trabalhadoras das Minas de Carvão de Santa Catarina (1937-1964)**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2002.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHAUÍ, Marilena. **Conformismo e resistência**: aspectos da cultura popular no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1986.

CORADINI, Lisabete. **Praça XV**: espaço e sociabilidade. Florianópolis: Letras Contemporâneas/Fundação Franklin Cascaes, 1995.

COSTA, Marli de Oliveira. **Tudo isso eles contavam**: memória dos moradores do Bairro Santo Antônio – Criciúma (SC). Criciúma: Secretaria Municipal de Educação, 2000.

FLORES, Maria Bernadete Ramos e SERPA, Élio Cantalício. **A Hermenêutica do Vazio**: Fronteira, Região e Brasilidade na Viagem do Governador ao Oeste de Santa Catarina. Projeto História, n. 18. São Paulo: PUC. 1999.

REVEL, Jacques. Conhecimento do território, produção do território: França, séculos XIII - XIX. **A Invenção da Sociedade**. Lisboa/Rio de Janeiro: Difel/Bertrand Brasil, 1990.

\_\_\_\_\_. Conhecimento do Território, Produção do Território: França, séculos XIII – XIX. In: **A invenção da sociedade**. Lisboa/Rio de Janeiro: Difel/Bertrand Brasil, 1990.

SENNET, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

## **Abstract**

This work aims to discuss the presence of little boys and girls at the railway station in Criciúma (SC), from 1945 to 1970, and the way they, working and playing, took property of that space in the city, making it, anyway, their territory with the development of techniques in everyday life.

**Keywords:** everyday life, modernization, childish work, railway station.