

CURIOSIDADES, MALANDRAGEM, ESPERTEZA, INFORTÚNIO

Curiosidades.pdf

RUIDO ENSURDEDOR NAS OFICINAS

Certa manhã de 1975, ouviu-se um rumor estridente de batidas em chapa metálica na Seção de Vagões, fato nunca antes acontecido naquele ambiente. Pediu-se a um funcionário para certificar-se de que se tratava. Chegando lá encontrou um dos caldeireiros batendo numa chapa velha, toda enferrujada. Perguntado a ele porque batia naquela chapa, respondeu: “Me mandaram bater e fazer barulho até o momento em que aquelas três pessoas de aparelhos nas mãos se afastassem do ambiente”. Soube-se que se tratava de fiscais da Delegacia Regional do Trabalho fazendo medição do nível de ruído no ambiente da Seção de Vagões com intuito de justificar o pedido de adicional de insalubridade a todos que lá trabalhavam.

COMPARAÇÃO DE SALÁRIOS

Um Tuco conversava com um amigo que lhe perguntou quanto ganhava de salário na Rede Ferroviária. Ao dizer quanto ganhava, o amigo disse-lhe que tinha um irmão, professor da UFSM, que ganhava o menos do que aquele valor. Aí tentou justificar que fazia muitas horas extras e trabalhava em serviço penoso que representava um bom adicional de salário.

Outro fato semelhante aconteceu entre um engenheiro e um maquinista. Ao ver o contra-cheque do maquinista percebeu que tinha um valor maior que o seu. Tentou justificar que seu turno de trabalho era de 6 horas e o excedente era hora extra. Soube-se que o maquinista fazia parte daqueles que simulavam defeito em alguma parte do trem para converter o tempo de espera em hora extra ou diária.

Na época das greves, um sargento que comandava uma patrulha de proteção a linha férrea, discutia com um ferroviário grevista, dizendo-lhe que os ferroviários nunca estavam satisfeitos que o salário que percebiam. Respondeu-lhe dizendo que os militares ganhavam mais porque, além do soldo, recebiam Etápias(queria dizer: Etapas, tipo vale refeição). O militar respondeu: “Nós recebemos etapas, mas vocês ferroviários recebem, além do salário, os tais de Avanços”

POÇO ARTESIANO

Todas as oficinas do KM3 tinham um consumo elevado de água, principalmente nos banheiros, cortina d'água na seção de pintura, na caldeira de geração de vapor na limpeza dos vagões tanque, resultando numa conta exorbitante. Apostou-se na instalação de um poço artesiano que passou a produzir 10.000 litros de água por hora, abastecendo uma caixa d'água com capacidade para 100.000 litros. Em tempo de seca na cidade, os bombeiros vinham abastecer seu tanques no KM3. Havia uma bomba submersa, numa profundidade de 64 m, com tubulação metálica galvanizada de 50 mm de diâmetro, 9 estágios(quando a frequência era de 50 cps), reduzida para 7 estágios quando entrou em operação a frequência de 60 cps. Com a entrada da Santa Fé Vagões para fabricar graneleiros, a bomba, sem manutenção, teve a tubulação rompida, ficando definitivamente fora de uso.

ENERGIA ELÉTRICA

Na época da transferência das Oficinas que estavam na frente da Estação, no centro, para o KM3, o fornecimento de energia elétrica da CEEE era deficitário, apresentando

frequentes cortes. Foram, então, instalados três geradores acionados por motores Diesel Worthington, 8 cilindros em linha, que, além do uso próprio, cedia energia para alguns bairros da cidade. Quando a CEEE interligou sua rede com outras fontes de geração, o fornecimento de energia foi regularizado e a usina foi desativada e vendida como ferro velho.

INCENDIO NAS OFICINAS

Em meados de 1976 irrompeu um incêndio de grandes proporções na Seção de Vagões, atingindo o coração de suprimento de energia das oficinas em geral. Houve destruição do principal compressor de ar Worthington, acionado por motor de 50 hp, toda a subestação abaixadora de energia, máquinas e equipamentos diversos, além da queima de todo o estoque de tintas. Abriu um rombo de 30 x 20 m no telhado do prédio principal da reparação de vagões. Eram 3 horas da madrugada quando os bombeiros chegaram e levaram horas para controlar as chamas que se alastravam para prédios vizinhos. Chegava ferroviários de todos os lados para prestar ajuda no combate às chamas, os quais ficaram chocados com a destruição parcial do seu ambiente de trabalho. Não se apurou as causas da origem do incêndio, porém a suspeitou-se, sem descartar sabotagem, do estouro de uma lâmpada que ficou ligada, por esquecimento, no final do expediente do dia anterior. No ambiente havia muito material inflamável como tintas, solventes, panos de limpeza, letreiros de cartolina e outros. A recuperação levou mais de 40 dias, sendo mudada sua localização para um lugar mais seguro. Ninguém se feriu.

Outro incêndio ocorreu em 1979 na Seção de Carros, porém de menor prejuízo em relação a anterior, destruindo a cabeceira de uma carro que estava no estaleiro de reparação e a queima do madeiramento de sustentação do telhado, numa área de 150 m². Teve origem no respingo de solda que atingiu pedaços de madeira durante sua reparação, não percebida no término do expediente. Tal incêndio não interrompeu o ritmo de trabalho, tendo prejuízo apenas com a perda de materiais. Ninguém se feriu.

DESCIDA DA SERRA DO PINHAL – SEGURANÇA

Quando tracionavam as maria-fumaças e o freio predominante era o sistema a vácuo, a descida da Serra do Pinhal contava com ajuda do Guarda Freio e, em caso de emergência, por deficiência de freio, o trem era direcionado para um desvio na Parada Fernando Pereira.

A função do Guarda-Freio era acionar o freio manual de cada vagão, girando um volante situado na cabeceira de cada vagão. Ele percorria a composição por cima dos vagões, fazendo a aplicação de freio de cada veículo. Durante o deslocamento normal, viajava num carro de serviço, denominado Caboose, onde havia seu espaço para permanecer e repousar durante a viagem. Com a modernização do sistema de freio - ar comprimido, bem como o uso de locomotiva Diesel Elétrica dotada de freio dinâmico, esta operação foi abolida.

ASSISTENCIA MÉDICA E SOCIAL

No recinto das oficinas havia um posto médico dotado de enfermaria com medicamentos de primeiros socorros. A Rede contratava médicos para prestar serviços durante o expediente apoiados por um enfermeiro dos quadros de pessoal da empresa. Tinham a função de examinar e avaliar o estado de saúde dos trabalhadores, podendo emitir atestado de incapacidade para o trabalho naquele dia, receitando medicamentos para sua recuperação ou encaminhando para profissionais ou instituições de saúde conveniadas.

A assistência da família do trabalhador era prestada pelo Hospital Casa de Saúde fundada pela Coopfer - Cooperativa dos Ferroviários, o qual tinha excelentes instalações e bons profissionais. Quanto à educação, as famílias eram bem servidas de escolas, dentre elas: Escola Manoel Ribas, Escola Cilon Rosa, Escola Sta Teresinha(Profissionalizante), Escola Ruy Barbosa, Escola de Artes e Ofícios, depois Hugo Taylor, EPF - Escola Profissional Ferroviária, Escola do Acordo RFFSA/SENAI e outras.

No suprimento de gêneros alimentícios destacava-se a Coopfer, oferecendo, além de alimentos, eletrodomésticos, móveis, papelaria e outros.

Falar da Coopfer, seria necessário um espaço bem maior, tendo em vista o que ela representou para a classe ferroviária. São inúmeras suas conquistas em benefício de seus associados.
